

INSTRUCTIONS DE COURSE



Départ le 30 Novembre 2023

De Fort-de-France

Arrivée à Lorient

Autorité Organisatrice (AO)

LORIENTGRANDLARGE

6 bis rue François Toullec – 56100 Lorient – France

www.retouralabase.com

SOMMAIRE

1. REGLES	3
2. PC COURSE	4
3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	4
4. PROGRAMME	5
5. COMMUNICATIONS [DP]	5
6. RELATIONS AVEC LES MÉDIAS	5
7. PAVILLON DE COURSE	6
8. ZONE RESTREINTE AUX NAVIRES ACCREDITES PAR L'ORGANISATION	6
9. LE PARCOURS	6
10. LE DEPART	7
11. L'ARRIVEE	8
12. TEMPS LIMITE / ABANDON [DP]	8
13. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS	9
14. RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE	10
15. CLASSEMENT	11
16. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT [DP]	11
17. PUBLICITE [DP]	12
18. BATEAUX OFFICIELS	12
19. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS [DP] [NP]	12
20. PRIX	13
21. PROJET EQUITABLE [DP][NP]	13
22. EVACUATION DES DETRITUS	13
23. ORGANISATION	13
24. DECISION DE PARTICIPER	14

Heure officielle :

Les horaires seront exprimés comme suit :

- A terre, y compris pour les opérations de départ et d'arrivée : en heure locale.
- En mer, en heure TU.

Ceci modifie l'AC 4.5

La **mention [DP]** (Discretionary Penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

La **mention [NP]** (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

La **mention [SP]** (Standard penalty) s'applique à une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée par le jury.

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1.** Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2021-2024
- 1.2.** Les prescriptions nationales de la FFVoile traduits pour les concurrents étrangers précisées en annexe Prescription de l'AC.
- 1.3.** La partie B, section II (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace le chapitre 2 des RCV,
- 1.4.** Les Réglementations Spéciales Offshore (RSO 2022-2023) World Sailing (WS), catégorie 1, Mono (Mo), avec les prescriptions de la FFVoile,
- 1.5.** Les règles de la classe IMOCA.
- 1.6.** Les modifications suivantes, précisées ci-dessous, en addition et/ou en précision de celles prévues dans l'AC :
 - **RCV 28.1 (Effectuer le parcours)** : modifiée dans IC 10.7 ;
 - **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité)** : modifiée dans IC 13.1.1;
 - **RCV 41 (Aide extérieur)** : modifiée dans AC 18.1 et précisée en IC 1.9 ;
 - **RCV 45 (Mise au sec ; amarrage ; mouillage)** : modifiée dans AC 18.2 ;
 - **RCV 60.1 (Droit de réclamer ; droit de demander réparation)** : IC 14.2 ;
 - **RCV 61 (Exigences pour réclamer)** : modifiée dans IC14.1.1 et IC14.1.3 ;
 - **RCV 62 (Réparation)** : modifiée dans IC 14.3.2 ;
 - **RCV 63 (Instructions)** : modifiée dans IC14.4.1, IC14.4.2 et IC14.4.3 ;
 - **RCV 66 (Demande de réouverture)** : modifiée dans IC 14.3.3.
 - **RCV 63.7 (Conflit entre les règles)** : précisée dans IC 1.8
 - **RCV A5.1** : modifiée dans IC 13.2.1
- 1.7.** Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, la définition de Prendre le départ est modifiée comme suit :
 - 1.7.1.** Prendre le départ : Un bateau prend le départ quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit
 - (a) à ou après son signal de départ, ou
 - (b) pendant la dernière minute avant son signal de départ
 - 1.7.2.** Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ, il ne peut pas revenir du côté pré-départ de la ligne pour se conformer au point (a) de la définition Prendre le départ, et recevra, sans instruction, une pénalité de 5 heures. (Ceci modifie les RCV A4, A5 et A11).

Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 13.5. Elle devra être effectuée au plus tard 48h après le départ (sauf dérogation exceptionnelle de la direction de course du fait des conditions météorologiques) (Ceci modifie RCV 28.1 et 63.1).

- 1.8. Sauf explicitement prévu par ailleurs : en cas de conflit entre les Règles, d'incertitude sur la prévalence ou sur les Règles qui s'appliquent, le jury décidera la Règle applicable. Les titres dans l'Avis de Course et les Instructions de Course ne font pas partie des Règles.
- 1.9. Routage : « *en dehors des sources d'informations météorologiques autorisées par le règlement de la course, et permettant la compréhension des différentes situations météorologiques et le choix de la ou des routes à suivre ou à ne pas suivre. (Art C2 RC Imoca)* »
- 1.10. L'annexe WP sur les waypoints virtuels.
- 1.11. Un jury international sera constitué et ses décisions seront sans appel selon la RCV 70.5.
- 1.12. En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2. PC COURSE

- 2.1. Les bureaux de l'organisation générale de l'Épreuve, du Comité de Course, Comité Technique, du Jury sont situés :

Fort de France du **23 au 30 novembre 2023** Tour Lumina, Avenue Loulou Boilaville.

Lorient du 4 décembre au 23 décembre 2023 Bureau de la SELLOR Rue d'Estienne d'Orves.

- 2.2. Le bureau du PC Course est ouvert :

En France de **9h00 à 12h00** et de **14h00 à 18h00**.

En Martinique de **8h00 à 17h00**.

- 2.3. Le tableau officiel d'informations sera publié en ligne sur le site Internet de la course à l'adresse

<https://retouralabase.com/fr/espace-skippers>



- 2.4. Il n'y aura pas de signaux faits à terre.
- 2.5. Pendant tout le déroulement de la course, la Direction de course est joignable 24h/24 :
 - Par téléphone au numéro **+33 663 685 422**
 - A l'adresse mail dc@retouralabase.orgSi besoin, les messages pourront être transmis au Comité de Course, au Comité Technique ou au Jury par la Direction de course elle-même.

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1. Avant le départ, toute modification aux instructions de course sera publiée au plus tard le jour du départ, H départ locale -2h00.
- 3.2. Quand les bateaux sont en mer, conformément à RCV 90.2(c), des modifications aux Instructions de Course pourront être données verbalement par une communication VHF. Si les bateaux ne sont pas en portée

visuelle ou VHF, les modifications seront transmises à chaque bateau par mail, par téléphone satellite ou par messagerie instantanée. Chaque skipper devra accuser réception des modifications.

4. PROGRAMME

Le programme est décrit au § « 7 Programme » de l'avis de course. Les modifications éventuelles seront publiées par avenant.

Les heures et lieux d'autres réunions ou manifestations seront publiés sur le tableau officiel d'information.

5. COMMUNICATIONS [DP]

5.1. Canal de course et veille

Le canal de la course est le **77**. Les informations aux concurrents seront données sur ce canal VHF ou par mail de la direction de course via la liaison satellitaire lorsqu'ils seront hors de portée VHF.

Pour des raisons de sécurité, les concurrents doivent laisser en veille permanente pendant toute la durée de la course leur téléphone satellite, leur balise de positionnement et leur VHF.

La veille sur le canal 16 est obligatoire durant toute la course.

5.2. Classements intermédiaires et positions pendant la course :

5.2.1. L'organisateur met en place une procédure de localisation des bateaux en utilisant la balise embarquée autonome de chaque IMOCA yb3l (AC 16.1), en cas d'une défaillance de la balise de positionnement de l'IMOCA, la localisation sera faite par la balise de remplacement fournie par l'AO (AC 16.2)

La position des bateaux est mise à jour sur le site Internet toutes les heures (sauf au départ et à l'arrivée, voir IC 5.2.2).

Un site FTP sera à disposition des concurrents avec les positions des bateaux toutes les heures. (Posreport). L'adresse, le login et le mot de passe sont les suivants :

- Site : ftp.geovoile.net
- Login : [FTPretour_TEAMS](#)
- Mot de passe : [wJ16wBEy1ZvH](#)

Les fichiers Posreport pourront être envoyés aux concurrents qui en font la demande sur le mail du bateau. Cette demande devra être faite par mail à la direction de course au plus tard le **24 novembre 2023**.

5.2.2. Positionnement satellite au départ et à l'arrivée sur le site de la course

Lors des phases de départ et d'arrivée, le positionnement sera accentué selon le rythme ci-dessous :

- Une position toutes les 5 minutes :
 - Une position toutes les 2 minutes pendant 2h après le départ
 - Lors des arrivées, toutes les 5 minutes dans un cercle de 50 NM

Ces positions seront visibles sur le site officiel de la course.

5.3. AIS [DP]

Les concurrents devront garder leur AIS en marche (émission et réception) de 11h00 locale Martinique (15 h00 UTC) le jour du départ de la course jusqu'à leur arrivée.

6. Relations avec les médias

Se reporter à l'annexe audiovisuelle :

<https://retouralabase.com/mediacenter/uploads/annexe-audiovisuelle-rlb2023-fr.pdf>

<https://retouralabase.com/mediacenter/uploads/annexe-audiovisuelle-rlb2023-eng.pdf>

7. PAVILLON DE COURSE

Pavillon « Retour à la Base ».

8. ZONE RESTREINTE AUX NAVIRES ACCREDITES PAR L'ORGANISATION

Cette zone est un polygone, délimitée par des droites reliant les points décrits en annexe 2.

Cette zone est strictement réservée :

- Aux concurrents,
- À un seul semi-rigide d'assistance par team (SRA) (jusqu'à 4 mn avant le signal de départ),
- A un seul semi-rigide complémentaire (SRC) (jusqu'à 15 mn avant le signal de départ),
- Aux navires chargés de la police de l'arbitrage et de la sécurité du plan d'eau,
- Aux bateaux accrédités (jusqu'à 20 mn avant le signal de départ),
- Aux moyens de production média de l'organisation (jusqu'à 15 mn avant le signal de départ),
- La vitesse dans la zone est limitée à 10 nœuds pour l'ensemble des bateaux à moteur.

Cette zone sera activée le jour du départ à partir de H départ locale -1h00.

9. LE PARCOURS

9.1. Parcours du retour à la base 2023 Fort de France-Lorient [DP]

Le parcours est défini en IC Annexe 4.

Les coordonnées des marques sont données en WGS 84 et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 60.1(b)).

9.2. Les concurrents en retard (AC 7.6) doivent respecter le départ prévu en IC 10.7 puis effectuer le parcours

9.3. Concurrents de retour à Fort de France (AC 18.2) doivent respecter les prescriptions décrites en IC 10.8 puis effectuer le parcours.

9.4. Zones interdites

Un bateau en course ne doit ni pénétrer ni naviguer dans les zones interdites

9.4.1. Les coordonnées des zones interdites sont définies en Annexe 5.

9.4.2. La Direction de course pourra définir avant le départ ou pendant la course d'autres zones en fonction de risques identifiés pour la sécurité des bateaux.

9.5. Modification du parcours

9.5.1. Pour des raisons de sécurité le parcours pourra être modifié.

9.5.2. Pour signaler une modification de parcours, le Comité de course enverra via la Direction de course à tous les concurrents un message écrit sur l'adresse Email du bord. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone ou par messagerie instantanée (Ceci modifie RCV 33 et Signaux de course).

9.5.3. Le Comité de course pourra, à la demande de la Direction de course, positionner une marque, à condition de prévenir tous les bateaux au plus tard avant que le premier bateau arrive à 300NM de la marque qui commence la section de parcours modifiée.

9.5.4. Deux portes seront positionnées sur le parcours

Modification possible de la porte K3 jusqu'à ce que le premier soit par 50°00W

Modification possible de la porte K2 jusqu'à ce que le premier soit par 35°00W

Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail ou un message à la Direction de course.

9.6. Pointage officiel à une porte (Modification RCV 32) :

Un pointage officiel sera fait à chaque porte. Les concurrents devront passer dans cette porte et continuer leur course.

Le comité de course :

9.6.1. Peut interrompre une course, par suite d'une demande de la direction de course pour des raisons de sécurité, et valider le classement de la course en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des portes. Il informera via la direction de course, les concurrents par le message suivant « *La course est interrompue et le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée* ».

9.6.2. Peut interrompre la course, par suite d'une demande de la direction de course pour des raisons de sécurité même après que des bateaux ont fini en classant les bateaux encore en course après les bateaux ayant fini dans l'ordre de passage du dernier pointage officiel à une des portes (AC 4.7 RCV 32.2). Il informera via la direction de course, les concurrents par le message suivant « *La course est interrompue et le dernier pointage officiel est pris en compte comme ordre d'arrivée pour les bateaux qui n'ont pas fini* ».

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation ou demande de réparation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la règle 69.

10. LE DEPART

Le départ sera donné le 30 novembre 2023 à 12h00 locale.

10.1. La déclaration de voiles (IC Annexe 7) sera remise au Comité Technique, au plus tard à 18H heures locales la *veille du départ*. [DP]

Les attestations de renonciation à recours (IC Annexe 8) devront être envoyées par mail à la DC dc@retourlabase.org au plus tard le **29 novembre 2023** à 19h00 locale Martinique. [DP]

10.2. Zone de départ

La zone de départ est précisée en annexe 2.

10.3. Ligne de départ

La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de course à l'extrémité bâbord et une bouée bout de ligne gonflable cylindrique jaune à l'extrémité tribord.

Une heure environ avant le départ, sa position géographique approximative sera, si possible, communiquée en VHF et envoyées par Whatsapp aux concurrents. L'échec de la transmission ou le fait de ne pas la faire au moment qui apparaîtrait le plus opportun ne pourra constituer un motif de demande de réparation. Ceci modifie RCV 62.1(a).

Une marque « Inner » gonflable cylindrique jaune sera mouillée à proximité de l'axe de la ligne. Cette marque devra être laissée du même côté que le bateau comité. Il est interdit de passer entre cette marque et le bateau comité. Un bateau en course qui passe entre cette marque et le bateau comité recevra une pénalité sans instruction de 5 heures. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 13.5. Elle devra être effectuée au plus tard 48h après le départ (sauf dérogation exceptionnelle de la direction de course du fait des conditions météorologiques) (Ceci modifie RCV 28.1 et 63.1).

10.4. Procédure de départ

Le départ de la course sera donné en utilisant les signaux suivants :

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Envoi du pavillon « Retour à la Base » ; 1 signal sonore	8
Préparatoire	Envoi du pavillon « P » ; 1 signal sonore	4
Minute	Affalé du pavillon « P » ; 1 signal sonore long	1
Départ	Affalé du PAVILLON « Retour à la Base », 1 signal sonore	0

10.5. Prendre le départ

Les concurrents ayant enfreint l'IC 1.7 seront si possible prévenus par le Comité de course qui indiquera, par VHF sur le canal de la course, les numéros de voile des voiliers, mais ceci au plus tôt 1 minute après le signal de départ de la course.

L'échec de la transmission ou le fait de ne pas la faire au moment qui apparaîtrait le plus opportun ne pourra constituer un motif de demande de réparation. Ceci modifie RCV 62.1(a).

10.6. Bateau en retard

Un concurrent qui n'a pas franchi la ligne de départ 1 heure après son signal de départ sera considéré comme « concurrent en retard » (AC 7.5).

« Un concurrent en retard pourra prendre le départ après autorisation du directeur de course et/ou du président du comité de course. Une ligne de départ virtuelle sera ouverte 24H après la fermeture de la ligne de départ et maintenue 144h (6 jours). »

10.7. Parcours d'un bateau en retard

La ligne de départ sera une droite orientée NNE / SSO, et

- Limitée au Nord par la balise latérale bâbord N°0 14° 35' 29.28" N, 61° 04' 27.53" W
- Limitée au Sud par la bouée Nord Mitan 14° 35' 14.03" N, 61° 04' 34.57" W.

Les concurrents devront passer cette ligne de l'est vers l'ouest, puis effectuer le parcours défini en annexe 4.

10.8. Parcours d'un bateau ayant fait escale à Fort de France

Ceci complète AC 18.2 :

10.8.1. Un concurrent en escale pourra quitter l'escale de Fort de France après autorisation du directeur de course et/ou du président du comité de course.

10.8.2. Tout moyen est autorisé pour sortir jusqu'à la bouée du chenal bâbord située au sud du Banc Mitan coordonnées 14° 34.9499' N, 61° 04.5457' W. Le concurrent enverra son heure de passage à cette bouée à la direction de course via mail ou SMS

10.8.3. Le concurrent devra appliquer la procédure AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION de l'annexe 1.

Remplacer la phrase suivante dans l'annexe 1

- Cette photo devra être envoyée par mail (ou par sms) à la direction de course, le jour du départ, au plus tard à H départ **TU** +4h, avec le nom du bateau :

par

- « Cette photo devra être envoyée par mail (ou par sms) à la direction de course, le jour de la fin d'escale, au plus tard à H (passage de la bouée chenal Bâbord) **TU** +4h, avec le nom du bateau : »

10.9.

Application de la RCV 42.3 (i) les concurrents pourront depuis le signal préparatoire et jusqu'à qu'ils passent la ligne de départ utiliser leur moteur seulement pour éviter ou minimiser une collision à condition qu'ils n'obtiennent pas un avantage significatif.

Le concurrent devra prévenir la direction de course aussitôt que possible et envoyer un rapport sur les circonstances de l'utilisation de son moteur. Ce rapport sera transmis au jury.

11. L'ARRIVEE

11.1. Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est défini dans l'annexe 3

- 11.2.** Les concurrents sont tenus de garder leur journal informatique ou livre de bord à la disposition du Comité de Course et de la Direction de Course [DP].

12. TEMPS LIMITE / ABANDON [DP]

- 12.1.** La ligne d'arrivée sera fermée le **samedi 23 décembre 2023** à 14h00 (heure française).

Un suivi sécurité sera malgré tout assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.

S'il est improbable qu'aucun bateau ne finisse dans le temps limite, la Direction de Course pourra prolonger ce temps limite. Les concurrents en seront informés par email ou par tous autres moyens de communication à disposition.

Les bateaux manquant à finir seront classés « DNF ».

- 12.2.** Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite par le concurrent ou son Team Manager. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document par la Direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif. Les bateaux qui abandonnent seront classés « RET ».

Tout concurrent qui déclenchera une balise Sarsat-Cospas devra la désactiver uniquement à la demande des CROSS/MRCC ou de la Direction de Course.

13. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

13.1. Pénalité au moment de l'incident

- 13.1.1. Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre concurrents sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

- 13.1.2. Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 14.3).

- 13.1.3. Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 14.3.

13.2. Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

- 13.2.1. La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 13.5 ci-dessous. Dans la RCV A.5.1, supprimer "qui n'a pas effectué le parcours". Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités » (IC Annexe 6).

13.2.2. Pouvoir discrétionnaire du Jury

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

- 13.2.3. Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

13.3. Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront financières (cf « Annexe 9 Pénalités financières). Elles seront à régler à l'Autorité Organisatrice. De telles pénalités seront imposées par l'Autorité Organisatrice.

Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 13.2.1.

13.4. Rupture accidentelle de plomb constatée par le Président du Comité Technique [NP],[SP]

Dans le cas où le Président du Comité Technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le Jury par l'intermédiaire du Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 63.1) :

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 90 minutes
- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 30 minutes

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, une instruction sera ouverte par le jury via une réclamation du comité technique.

13.5. Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle aura indiqué au concurrent.

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

14. RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule :

Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

14.1. Informer le réclamé

14.1.1. Un bateau en course ou à terre qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course 77 ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.

14.1.2. Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront publiés au tableau officiel et transmis aux bateaux et Team manager concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF sur le canal de course 77 ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

14.1.3. Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC14.1.1 ci-dessus.

14.1.4. Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure décrite en 14.1.1 ci-dessus.

14.2. Contenu d'une réclamation

14.2.1. Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.

14.3. Temps limites

14.3.1. Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de douze heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation. Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de six heures après son arrivée.

14.3.2. Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de douze heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel (Cela modifie la RCV 62.2).

14.3.3. Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les douze heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 66).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 66).

14.3.4. Le Jury devra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

14.4. Instruction et décision

14.4.1. Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (Cela modifie la RCV 63.2).

14.4.2. L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction (Ceci modifie la RCV 63.3).

14.4.3. Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, mail, ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction (Cela modifie la RCV 63.6).

14.4.4. Conformément au préambule de l'IC 14, la procédure prévue dans cette instruction 14.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course. Cependant, et selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.

14.4.5. La décision du Jury sera publiée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

14.4.6. Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

15. CLASSEMENT

Le classement de « **Le Retour à la Base** » s'effectue en temps réel selon l'ordre d'arrivée-après application des décisions du Jury.

16. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT [DP]

16.1. Contrôle de sécurité des bateaux du **20 au 29 novembre 2023**.

16.2. Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'avis de course et ses avenants, aux règles de classe et aux instructions de course et ses avenants éventuels.

Les fiches de contrôles de sécurité sont disponibles sur le site web www.retouralabase.com (espace skippers)

16.3. Scellés

L'ensemble des plombages nécessaire pour la conformité des scellés sera fourni par le comité technique.

16.3.1. Scellé des moteurs : Le scellé du moteur, à la fois en marche avant et marche arrière, est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 1 « Procédure d'auto-plombage des moteurs ». Le scellé du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la Direction de course puis il doit :

- Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet en utilisant le scellé fourni par le Comité de technique.
- Faire un rapport, aussitôt que possible, au Comité de technique donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position du remplacement du scellé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.
- Transmettre à la Direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la Direction de course.

16.3.2. Autres plombages.

- Les mouillages, les radeaux, la réserve d'eau de secours, la réserve de carburant et le sac de fèves seront scellés avant le départ et les plombs ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

16.3.3. Plombages et contestation de la qualité du plombage.

Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages. Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages.

16.4. A l'arrivée, des contrôles pourront être effectués par le Comité Technique soit de sa propre initiative soit à la demande de la Direction de Course, du Comité de Course ou du Jury International.

Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- Par le Comité Technique après l'arrivée ou,
- **Après autorisation de la Direction de Course, par le concurrent en approchant de la ligne d'arrivée ou après.** La Direction de Course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

17.PUBLICITE [DP]

Les bateaux doivent arborer les flammes ou pavillons et les marquages demandés par l'Organisation (cf avis de course et ses annexes).

18.BATEAUX OFFICIELS

18.1. Bateaux Arbitres

Le Bateau-Comité bâbord arbore le pavillon Ligue de voile de Martinique

Le Bateau viseur arbore le pavillon FFVoile. Les bateaux Jury arborent un pavillon jaune, lettrage « JURY ».

Les semi-rigides du Comité Technique arborent un pavillon bleu, lettrage « JAUGE ».

18.2. Bateaux organisation

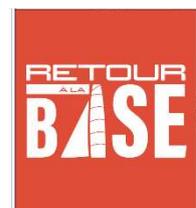
Les Semi Rigides Team :

Les semi-rigides surveillance du plan d'eau :

Les moyens de Presse et de Production :

Les moyens accrédités par l'organisation :

pavillon rouge « Retour à la base »



19. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS [DP] [NP]

- 19.1. Conformément à la réglementation des conditions d'intervention des bateaux entraîneurs, l'organisation nautique établit une liste des embarcations autorisées à pénétrer dans la zone de départ dans le respect des autres dispositions de la présente réglementation.
- 19.2. Un briefing pour les semi-rigides des teams sera organisé :
- **Le mardi 28 novembre 2023** à 14h00 locales pour l'organisation du départ.
Ces briefings sont obligatoires pour obtenir le pavillon d'accréditation.
- 19.3. La double veille VHF 16/77 est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation et particulièrement le jour du départ.
- 19.4. Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi-rigides des teams devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateur, passager.
- 19.5. Enregistrement des semi-rigides des teams les liens suivants :

Avant le **24 novembre 2023** pour la Martinique => <http://bit.ly/3Mj6xnA>

Avant le **06 décembre 2023** pour Lorient => <http://bit.ly/3FzyLqq>

19.6. **Bateaux semi rigide d'assistance**

Les Semi Rigides Team :

pavillon noir « IMOCA GLOBE SERIES »



- 19.7. Le skipper doit être en solitaire 5 minutes avant le départ. L'accès à la zone de départ est autorisé jusqu'à **4 minutes avant le départ pour le semi-rigide d'assistance et jusqu'à 15 minutes avant le départ pour le semi-rigide complémentaire.**

20. PRIX

Une remise des prix institutionnelle est programmée **le lundi 18 décembre 2023 à partir de 18h30.**
La présence des skippers est obligatoire (AC 7.6, AC 8.1)

21. PROJET EQUITABLE [DP][NP]

AC 17 « Chaque concurrent aura l'obligation d'embarquer un colis de 23 kgs environ de produits locaux qu'il devra livrer à Lorient. »

Le sac de fèves de Cacao sera plombé en position.

Le protocole de récupération du colis et de sa livraison à Lorient sera défini par un avenant au plus tard le 28 novembre 2023.

22. EVACUATION DES DETRITUS

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

23. ORGANISATION

23.1. **Autorité Organisatrice**

LORIENT GRAND LARGE

- Pauline LEGOULVEN +33 662 131 855 pauline@lorientgrandlarge.org
- Jean-Philippe CAU +33 680 114 384 president@lorientgrandlarge.org

23.2. **Club support FFVOILE**

Centre nautique de Lorient (CNL)

- Alain LE BELLOUR Président +33 618 408 770 alebellour@orange.fr

ANNEXE 1 : CONTRÔLES PLOMBAGES

RECAPITULATIF DES PLOMBAGES	
Radeau de sauvetage extérieur	Plombage en position
Radeau de sauvetage intérieur	Plombage en position
Les 2 mouillages	Plombage en position
Réserve d'eau de secours	Plombage en fermeture et position
Réserve de carburants de secours	Plombage en fermeture et position
Sac de fèves	Plombage en position

AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION

Le plombage du moyen de propulsion du bateau sera fait par un auto-plombage après avoir quitté le port :

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le Président du Comité Technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis à la personne responsable du contrôle de sécurité
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion,
- Une photo numérique du scellé numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, **le numéro devra y être lisible**.
- Cette photo devra être envoyée par mail (ou par sms) à la direction de course, le jour du départ, au plus tard à H départ TU +8h, avec le nom du bateau :
 - À l'adresse suivante : jl.jaouen@free.fr
 - Ou sur le téléphone portable : +33 (0) 6 89 92 92 25
- Le comité technique devra accuser réception de l'envoi et validera la photo.
- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le Président du Comité Technique.
- Si la photo n'a pas été reçue dans le temps imparti, le Président du Comité Technique déposera une réclamation.
- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaldra à l'absence de photo.



Rentrer l'extrémité du scellé côté sans numéro

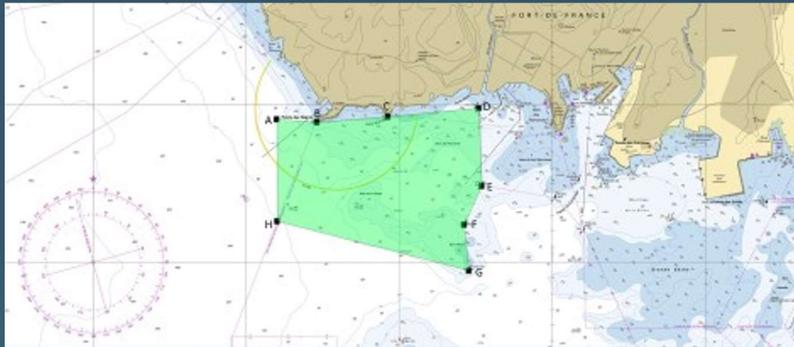
ANNEXE 2 : ZONE DE DEPART

La zone de départ prévue est la suivante.

La ligne de départ sera :

Entre un bateau comite à bâbord et une bouée gonflable jaune à tribord.

PHASE DE DÉPART : ZONE EXCLUSION



Type	Nom	Latitude	Longitude
■	A - RLB	14°35,910 N	061°05,800 W
■	B - RLB	14°35,891 N	061°05,537 W
■	C - RLB	14°35,927 N	061°05,072 W
■	D - RLB	14°35,982 N	061°04,478 W
■	E - RLB	14°35,486 N	061°04,461 W
■	F - RLB	14°35,238 N	061°04,576 W
■	G - RLB	14°34,948 N	061°04,544 W
■	H - RLB	14°35,261 N	061°05,796 W

Des marques de balisage existantes sont utilisées pour matérialiser la zone.

Des marques gonflables seront mises en place pour matérialiser la zone.

- La zone d'exclusion est représentée par un polygone comprenant 8 points.
- La ligne de départ entre 2 navires se trouvera à l'intérieur de la zone d'exclusion.

Navires autorisés dans le polygone de sécurité:

- Moyens référencés et identifiés par l'organisateur
- Concurrents
- Semi-rigides d'assistance des concurrents référencés
- Moyens de sécurité
- Moyens du comité de course
- Moyens Etat et de secours.

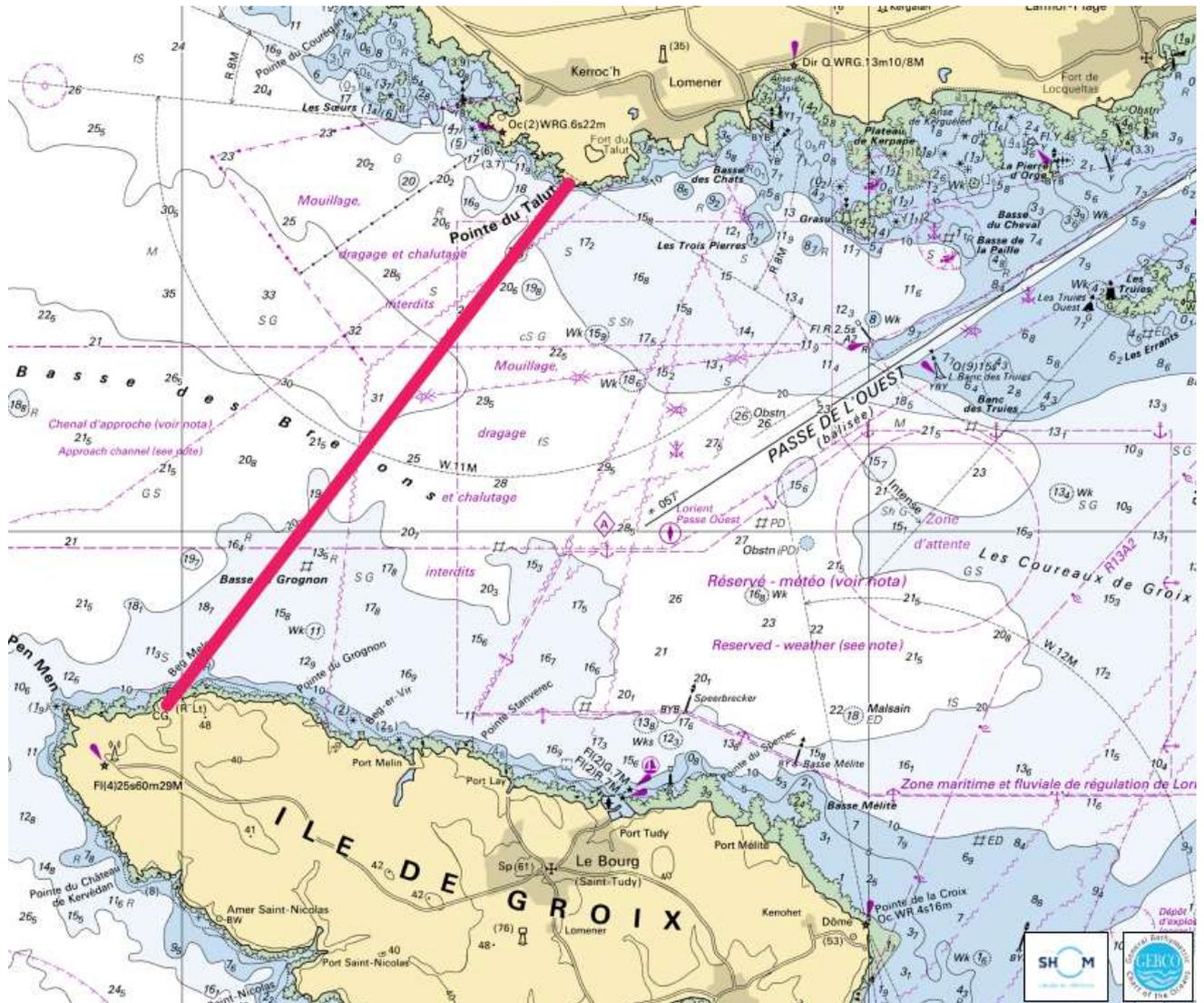
ANNEXE 3 : Zone d'arrivée

Les coordonnées des points sont données en WGS 84 (degrés minutes, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation, (ceci modifie la RCV 62).

La ligne d'arrivée sera une droite orientée NNE / SSO, et

- Limitée au Nord par la pointe du TALUT 47° 41.7170' N, 3° 27.1862' W
- Limitée au Sud par le sémaphore de BEG MELEN W. 47° 39.1459' N, 3° 30.1044' W

Le pointage officiel de l'arrivée se fera par le système de positionnement.



ANNEXE 4 : PARCOURS

Les coordonnées des points sont données en WGS 84, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation, (ceci modifie la RCV 62).

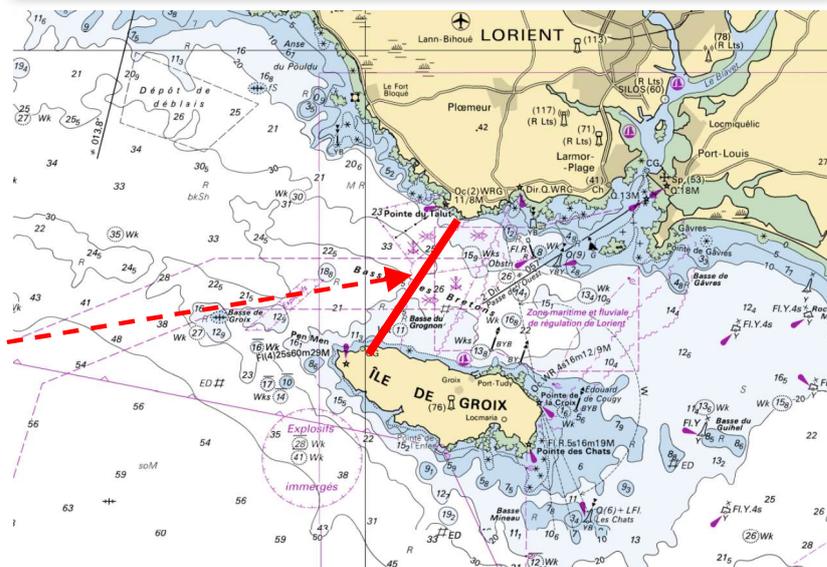
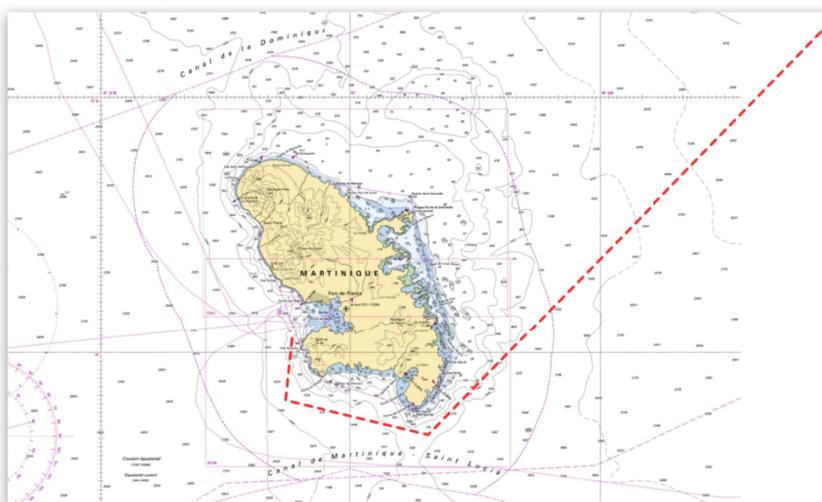
Départ		
Rocher Du Diamant	14° 26.5993' N, 61° 02.3426' W	Laisser Bâbord
La Martinique		Laisser Bâbord
Porte K3*	42°00N / 30°00W	35°00N / 25°00W
Porte K2*	48°00N / 15°00W	41°00N / 10°00W
Ile De Groix		Laisser Tribord
Arrivée K1		

* Porte avec pointage officiel (IC 9.6)

Modification possible de la porte 1 jusqu'à ce que le premier soit par 50°00W

Modification possible de la porte 2 jusqu'à ce que le premier soit par 35°00W

Longueur approximative 3600milles nautiques.



ANNEXE 5. : ZONES INTERDITES

Pour tous les parcours, les zones définies par les points ci-dessous sont interdites à la navigation en course.
Les coordonnées des points sont données en WGS 84

1 Zone interdite d'Ouessant :

Waypoint	Position
DST Ouessant A	49°02,050 N & 005°36,700 W
DST Ouessant B	48°48,600 N & 005°25,000 W
DST Ouessant C	48°37,200 N & 005°11,850 W
DST Ouessant D	48°29,350 N & 005°22,050 W
DST Ouessant E	48°35,000 N & 005°42,500 W
DST Ouessant F	48°42,500 N & 006°03,100 W
DST Ouessant G	48°56,400 N & 005°51,600 W

2 Zone interdite South Scilly :

FFVoile-TSS South Scilly		
1	TSS South Scilly A	49°46,050 N & 006°16,550 W
2	TSS South Scilly B	49°35,540 N & 006°16,400 W
3	TSS South Scilly C	49°35,550 N & 006°34,100 W
4	TSS South Scilly D	49°46,030 N & 006°29,550 W

3 Zone interdite West Scilly :

FFVoile-TSS West Scilly		
1	TSS West Scilly A	50°01,070 N & 006°32,750 W
2	TSS West Scilly B	49°52,300 N & 006°36,600 W
3	TSS West Scilly C	49°52,400 N & 006°53,700 W
4	TSS West Scilly D	50°03,950 N & 006°48,450 W

4 Zone interdite Fastnet :

FFVoile-TSS Fastnet		
1	TSS Fastnet A	51°22,900 N 009°27,400 W
2	TSS Fastnet B	51°17,150 N 009°24,600 W
3	TSS Fastnet C	51°15,400 N 009°33,900 W
4	TSS Fastnet D	51°21,300 N 009°36,700 W

5 Zone interdite Cap Finisterre

FFVoile-TSS Cap Finisterre		
1	TSS Cap Finisterre A	43°31,400 N 010°05,200 W
2	TSS Cap Finisterre B	43°21,000 N 009°36,400 W
3	TSS Cap Finisterre C	43°10,500 N 009°44,000 W
4	TSS Cap Finisterre D	42°52,800 N 009°44,000 W
5	TSS Cap Finisterre E	42°52,800 N 010°13,850 W
6	TSS Cap Finisterre F	43°18,950 N 010°13,850 W

6 Zone interdite DCP MARTINIQUE

FFVoile - ZONE INTERDITE DCP MARTINIQUE		
1	NO DCP	14°38,470 N 060°40,959 W
2	NE DCP	14°38,114 N 060°16,572 W
3	SE DCP	14°17,931 N 060°28,470 W
4	SO DCP	14°18,643 N 060°58,683 W

ANNEXE 6 : GUIDE DES PENALITES

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document.

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes. Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages :

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 6 heures
- Plage 2 : de 2 à 24 heures
- Plage 3 : de 24 heures à DSQ
- Plage 4 : DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnement s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou de changer de plage.

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité :

- Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
- Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
- Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité :

- Est-ce que l'infraction est répétée ?
- Est-ce que l'infraction était délibérée ?
- Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
- Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a avantage le bateau ?

Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée.

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	Financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ	DSQ
Avis de course					
AC 5 Publicité	X				
AC 8.1 Obligation des skippers	X				
AC 7.1 Présence des bateaux	X				
AC 18.1 sans assistance					X
AC 18.2 Escale technique				X	
Instructions de Course					
IC 5 Communications		X			
IC 5.3 AIS		X			
IC 7 Pavillons de course et sticker	X				
IC 9.1 Parcours				X	
IC 9.4 Zones interdites			X		
IC 10.1 Déclaration Voiles et attestation		X			
IC 10.5 Rappel Individuel		5 heures			
IC 11.2 Journal de bord			X		
IC13.1.1 Infraction chapitre 2 ou RIPAM		X			
IC 13.1.3 Blessure ou dommages sérieux				X	
IC 16.2.1. Rupture Plombage moteur			X		
IC 16.2.2 Rupture autre plombage		X			
IC 19 Semi-rigides d'assistance	X				
Règles de classe ou RSO					
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		X	X	X	

Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau ci-dessus, ou si plusieurs plages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial.

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
Non	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	4
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure ?	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4

ANNEXE 7 - DECLARATION DE VOILES

Règle de Classe IMOCA G.1(a) : Nombre de voiles embarquées

Nom :

Prénom :

.....

Skipper du (nom de course) :

N° de voile :

Déclare embarquer les voiles suivantes :

IMOCA	Nombre	Couleur principale	Observations
GV			
Solent			
ORC			
Gennaker			
Reacher			
Code 0			
Spinnaker léger			
Spinnaker			
Tourmentin Entre 14 et 25 m2		Couleur vive (G.3 (a))	Obligatoire

Total (max 8) :

Je m'engage, pour contrôle inopiné, à mettre mon bateau à disposition de la jauge, sur sa requête, avant l'épreuve et à l'arrivée.

Je certifie exacte cette déclaration. En cas de non-respect de ces règles, j'admets la décision du jury.

La déclaration de voiles sera remise au Comité Technique, au plus tard lors du dernier briefing avant le départ de Fort de France. [DP]

ANNEXE 8

ATTESTATION DE RENONCIATION A RECOURS

Je, soussigné (e).....

Skipper du bateau.....

Je, soussigné (e).....

Armateur du bateau.....

Je, soussigné (e).....

Sponsor du bateau.....

Attestons avoir pris connaissance des textes suivants :

La responsabilité de l'autorité organisatrice de RETOUR A LA BASE et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de la course. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Autorité Organisatrice ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier :

- Les vérifications que l'Autorité Organisatrice serait amenée à faire, soit de sa propre initiative, soit à la demande du jury national ou de toute autre instance, ont pour seul but de s'assurer que les IC et leurs avenants ont été respectés. La veille, et spécialement la veille radio et/ou par communication satellite, que l'Autorité Organisatrice pourrait assurer, doit être considérée par les Skippers comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.
- Toute demande faite auprès d'un membre de l'Autorité Organisatrice ne saurait engager civilement que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit elle-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. IL en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

L'Autorité Organisatrice ne sera aucunement tenue pour responsable envers les Skippers dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultant d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard de la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

L'Autorité Organisatrice de la course n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux skippers l'obligation de porter secours à un autre bateau ou skipper en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

L'Autorité Organisatrice garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course.

Les Skippers participent à la course à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité (RCV3 « décision de courir »). Il appartient à chaque Skipper de juger, selon ses compétences et qualifications, des équipements dont il dispose, des prévisions météorologiques, de sa propre condition physique et médicale, etc., de l'opportunité de prendre ou non le départ de la course, comme celle de se maintenir, ou non, dans la course.

Quels que soient les liens juridiques entre armateurs, propriétaires du bateau et skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'Autorité Organisatrice.

Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre.

L'Autorité Organisatrice ne pourra être tenue responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, Skipper, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.

S'agissant d'une course, tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le Skipper et ses ayants doit renoncet à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (RCV Fondamentale N°3).

Par conséquent, l'Autorité Organisatrice n'acceptera aucun responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne sera responsable d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le Skipper devront déposer auprès de l'Autorité organisatrice cette attestation de renoncement à recours, dûment signée, à toute réclamation contre l'Autorité Organisatrice, ses mandataires et agents ainsi que ses assureurs.

Nous nous engageons à renoncer à tout recours envers l'Autorité Organisatrice de RETOUR A LA BASE, ses mandataires dont le Centre Nautique de Lorient, agents ainsi que ses assureurs.

Fait à

Le.....

LE SKIPPER

L'ARMATEUR DU BATEAU

LE SPONSOR DU BATEAU

ANNEXE 9 - PENALITES FINANCIERES

Pour les besoins de l'événement, un certain nombre de contraintes doivent être respectée notamment en termes de présence et de respect de l'avis de course. Afin de favoriser le respect de ces contraintes, des pénalités financières sont prévues en cas de manquement.

Si elles devaient avoir lieu, elles seraient reversées à des associations tel que mentionné dans le tableau.

Obligation	Compensation financière	Reversement
AC 5.2.2 Pavillons de course	500 €	SNSM
AC 5.2.3 Flammes ou pavillons	500 €	SNSM
AC 5.2.4 Voiles de communication	500 €	SNSM
AC 5.2.5 Logo de la course	500€	SNSM
AC 7.1 Présence des bateaux	1 000€	SNSM
AC 8.1 Briefing concurrent	500€	SNSM
AC 8.1 Contrôle de sécurité	500€	SNSM
AC 8.1 Soirée officielle Fort de France	500€	SNSM
AC 7.6, 8.1 Soirée officielle Lorient	1 000€	SNSM
AC 8.1 Opération grand Public	500€	SNSM

ANNEXE WP

Modification aux Règles de Course à la Voile

ANNEXE WP – REGLES POUR WAYPOINTS

Quand cela est précisé dans l'avis de course, les courses seront régies par Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de Marque est modifiée comme suit :

Marque : Un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

Waypoint : Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

Zone : L'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

QR CODE

TABLEAU OFFICIEL

<https://retouralabase.com/fr/espace-skippers>



Enregistrement des semi-rigides des teams via les liens suivants :

Pour la Martinique => <http://bit.ly/3Mj6xnA>



Pour Lorient => <http://bit.ly/3Fzylqg>

