



ROUTE DU RHUM LA BANQUE POSTALE 2010

9 ème édition

DEPART 31 OCTOBRE 2010

Avis de course

Organisée par Pen Duick
43bis, rue de Cronstadt – 75015 Paris – France
Tél. : +33/(0)1 48 42 54 90 – Fax : +33/(0)1 48 42 52 96 – E-mail : penduick@penduick.com
S. A. S. au capital de 50 000 euros – R.C.S. Versailles 310 553 334 – APE 748 K
TVA intracommunautaire FR 403 105 33 84

Table des matières

| | | | |
|-----|--|-------------|-----------|
| 1. | <i>ORGANISATION</i> | <i>page</i> | <i>1</i> |
| 2. | <i>NOM</i> | <i>page</i> | <i>1</i> |
| 3. | <i>OBJET</i> | <i>page</i> | <i>1</i> |
| 4. | <i>REGLEMENTS</i> | <i>page</i> | <i>1</i> |
| 5. | <i>PROGRAMME</i> | <i>page</i> | <i>2</i> |
| 6. | <i>VOILIERS</i> | <i>page</i> | <i>3</i> |
| 7. | <i>SKIPPER</i> | <i>page</i> | <i>3</i> |
| 8. | <i>INSCRIPTION</i> | <i>page</i> | <i>4</i> |
| 9. | <i>MARQUES DE RECONNAISSANCE</i> | <i>page</i> | <i>5</i> |
| 10. | <i>OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER</i> | <i>page</i> | <i>6</i> |
| 11. | <i>SOURCE D'ENERGIE</i> | <i>page</i> | <i>6</i> |
| 12. | <i>CONTROLE DES VOILIERS</i> | <i>page</i> | <i>6</i> |
| 13. | <i>MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES</i> | <i>page</i> | <i>7</i> |
| 14. | <i>POSITIONNEMENT</i> | <i>page</i> | <i>7</i> |
| 15. | <i>RADIO</i> | <i>page</i> | <i>7</i> |
| 16. | <i>AIDE EXTERIEURE (modification de la RCV41)</i> | <i>page</i> | <i>8</i> |
| 17. | <i>PARCOURS</i> | <i>page</i> | <i>8</i> |
| 18. | <i>CLASSEMENT</i> | <i>page</i> | <i>8</i> |
| 19. | <i>TROPHEES ET PRIX</i> | <i>page</i> | <i>9</i> |
| 20. | <i>RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS</i> | <i>page</i> | <i>9</i> |
| 21. | <i>ARRIVEE</i> | <i>page</i> | <i>11</i> |
| 22. | <i>JURY INTERNATIONAL ISAF</i> | <i>page</i> | <i>11</i> |
| 23. | <i>HORAIRES</i> | <i>page</i> | <i>11</i> |
| 24. | <i>TEXTE</i> | <i>page</i> | <i>11</i> |
| 25. | <i>ADHESION</i> | <i>page</i> | <i>11</i> |
| 26. | <i>UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS</i> | <i>page</i> | <i>11</i> |

1- ORGANISATION

La **ROUTE DU RHUM - LA BANQUE POSTALE** est une épreuve organisée par la S.A. Promovoile, filiale de la société Pen Duick S.A.S. avec la participation de la ville du Saint-Malo pour les opérations de départ et de la Région Guadeloupe pour les opérations d'arrivée, ainsi que leurs Clubs sportifs.

1.1 Comité d'organisation

Pierre Bojic : Directeur Général
Mathieu Sarrot : Commissaire Général

Sa mission est l'organisation générale de l'épreuve, la coordination avec les collectivités et organismes des villes de départ et d'arrivée, la communication, les réceptions et les relations partenaires, les remises des prix officielles.

Le comité d'organisation aura toute liberté de communication sur l'ensemble de la course et s'engage néanmoins à prendre contact avec les responsables communication de chaque bateau afin de coordonner une communication de crise mettant en jeu la sécurité des concurrents.

1.2 Direction de course

Jean Maurel : Directeur de Course
Claire Renou : Assistante Direction de course

Sa mission est de gérer tous les aspects sportifs de l'événement. Elle travaille en relation directe avec le Comité de Course, la Commission médicale, le responsable technique des classements et le Jury International.

Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.

1.3 Comité de Course :

Sa mission est définie par les règles de la FFV (RCV 89.1) « rôle du comité de course dans les courses au large ».

1.4 Jury International

Il est constitué d'un Jury International et sans appel, conformément à l'annexe N des RCV, chargé d'assurer la régularité sportive de l'Epreuve.

Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, E mail, VHF ou tout autre moyen radio, RCV N 1.5 doit être considéré comme respecté et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

1.5 Commission médicale

Une commission d'assistance médicale sera formée dans le cadre de l'article 21 du règlement de l'ISAF.

2- NOM

L'appellation officielle et seule autorisée est « **La Route du Rhum – La Banque Postale** ». Promovoile, filiale de Pen Duick S.A.S. est seule propriétaire du nom et du logo **ROUTE DU RHUM**, qui sont déposés en France et à l'étranger. Compte tenu de la notoriété de la société Pen Duick S.A.S., l'usage et la dénomination PEN DUICK est retenu pour faciliter la communication, mais les contrats et les engagements juridiques sont signés par la société PROMOVOILE S.A.

3- OBJET

La Route du Rhum – La Banque Postale est un évènement sportif de Voile de haut niveau, couru en solitaire, tous les quatre ans.

Elle a pour mission de mettre en valeur la ville de Saint-Malo et la Région Guadeloupe ainsi que son partenaire principal et les autres partenaires privés qui ensemble en assurent le financement et la promotion.

Cette épreuve est inscrite aux calendriers des classes suivantes :

- IMOCA et donne lieu à l'attribution de points au Championnat du Monde des Monocoques IMOCA.
- Multi 50

4- REGLEMENTS

4.1 L'épreuve est régie par les textes en vigueur des documents ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par les Instructions de Course disponibles au plus tard le vendredi 22 octobre 2010 à Saint Malo.

4.1.1 Les règles de course de l'International Sailing Fédération (ISAF) 2009/2012, dénommées ci-après RCV, sauf les règles modifiées en § 4.2.

4.1.2.1 Les règles de classe IMOCA en cours pour les monocoques IMOCA, ainsi que les règles du Championnat IMOCA, telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.

4.1.2.2 Les règles de jauge Multi 50 en cours pour les multicoques 50' telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.

4.1.2.3 Les règles de jauge Class 40 pour les monocoques Class 40', telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.

4.1.2.4 Les règles RSO (réglementations spéciales offshore ISAF) 2010/2011 catégorie 1 Mo pour les monocoques, avec les modifications éventuelles propres à chaque règle de jauge. (IMOCA, Class 40)
Les règles RSO (réglementations spéciales offshore ISAF) 2010/2011 catégorie 1 Mu pour les multicoques, avec les modifications éventuelles propres à chaque règle de jauge (Multi 50').

4.1.3 La partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique.

4.1.4 Le présent Avis de Course et ses avenants éventuels

4.1.5 Les Instructions de Course et ses avenants éventuels

4.2 Les RCV suivantes sont modifiées :

- **RCV du Chapitre 2 (*quand les voiliers se rencontrent*)** : s'appliquent au départ et jusqu'à 20 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l'arrivée à partir du passage dans le nord de l'îlot « La Tête à l'Anglais » (Guadeloupe) pour ces parties du parcours couvertes de jour. Pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM).
- **RCV 41 (*Aide extérieure*) et 45 (*Mise au sec, Amarrage, mouillage*)** : modifiée au paragraphe 16 de l'A.C.
- **RCV 42.3 h** : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Saint Malo ou dans un autre port convenu avec le directeur de course pour réparer et reprendre la course après autorisation du directeur de course. (cf. art 16.3 avis de course)
- **RCV 44.1 (*Pénalités pour infraction au chapitre 2*)** : modifiée dans les I.C.

- **RCV 47.1 (*Limitation de l'équipement*)** : modifiée par "les voiliers pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du directeur de course".
- **RCV 50.2 (*Tangons de spinnaker et de foc*)** : ne s'applique pas.
- **RCV 51 (*Déplacement de lest*)** : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : "Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si elles sont solidement amarrées au bateau. le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau".
- **RCV 52 (*Energie manuelle*)** : modifiée au paragraphe 11.2 de l'A.C.
- **RCV 54 (*Etats avant et point d'amure des focs*)** : ne s'applique pas.
- **RCV 61 (*Exigences pour réclamer*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 62 (*Réparation*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 63 (*Instructions*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 64 (*Instructions*)** : modifiée dans les I.C.

4.3 Seuls les documents énumérés en 4.1 et les notes et prescriptions écrites et signées par la direction de course, le président du Comité de Course et/ou du Jury International ont une valeur officielle.

5- PROGRAMME

| | |
|---------------------------------|--|
| Vendredi 22 octobre 2010 | 12H00 : Les voiliers doivent être à la disposition de l'organisation, dans le port de Saint-Malo, sous peine d'être considérés hors course. Cependant, les organisateurs pourront déroger à cette clause, au cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable, en imposant une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1000 euros par tranche de 24 heures de retard. L'Organisation met en place un plan d'amarrage des voiliers que les chefs de bord s'engagent à respecter. |
| | 18H00 : Briefing d'accueil |
| Samedi 23 octobre 2010 | 9H30 : Début des contrôles. Présence du skipper obligatoire pour le premier contrôle du bateau. |
| | 10H /12H Briefing instructions de course, briefing sécurité |
| | 14H / 20H Ateliers Sécurité |
| Mercredi 27 octobre 2010 | Journée des scolaires |
| Jeudi 28 octobre 2010 | 18H00 Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation exceptionnelle et écrite du directeur de course. |
| Vendredi 29 octobre 2010 | 18h00 : Fin des contrôles : Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ. Heure limite du dépôt de la déclaration de départ. |
| Samedi 30 octobre 2010 | Briefing final (horaire à définir) Sortie des premiers bateaux (horaires à définir en fonction des plans de port et plan de mouillage) |
| Dimanche 31 octobre 2010 | Sortie des bateaux (horaires à définir en fonction des plans de port et plan de mouillage) 13H02 : Départ de la course |

6- VOILIERS ACCEPTES

6.1 Le nombre de voiliers invités à participer à l'épreuve est limité à 75.

| | |
|-------------|------|
| Ultimes | : 10 |
| Multi 50 | : 10 |
| IMOCA | : 20 |
| Class 40 | : 25 |
| Classe Rhum | : 10 |

Toutefois, l'Organisateur se réserve le droit :

- d'inviter des voiliers additionnels à participer à l'épreuve,
- de refuser une inscription.

6.2 Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques invités qui sont répartis en plusieurs classes selon leur longueur hors tout (LHT):

6.2.1 Multicoques

- Catégorie ULTIME LHT \geq 60 pieds sans limitation de taille
- Multi 50 tels que définis dans les Règles Multi 50

6.2.2 Monocoques

- Classe IMOCA tels que définis dans les Règles IMOCA
- Class 40 tels que définis dans les Règles Class 40'
- Catégorie RHUM LHT comprise entre 39' et 59', sous réserve qu'au moins 5 voiliers soient régulièrement inscrits dans cette classe au plus tard **le 31 mai 2010**

6.3 Au 1^{er} juin 2010, l'organisateur confirmera les classes selon l'état des inscriptions.

7- SKIPPER

7.1 La course se court en solitaire. Tout voilier doit avoir, en tout temps, une seule personne et toujours la même à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

7.2 Tout chef de bord qui a embarqué une ou plusieurs personnes assistées, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais et doit se conformer aux instructions du directeur de course.

7.3 Chaque skipper doit fournir à l'organisation les documents suivants :

- l'attestation de stage de survie ISAF datée de moins de 4 ou 5 ans au 1^{er} novembre 2010
- **un brevet de secourisme récent ou équivalent, le skipper doit connaître la gestion d'une urgence médicale qui peut arriver en mer, incluant l'hypothermie, et les procédures de communications pour obtenir un avis médical par radio, (sont acceptés l'AFPS datant de moins de 5 ans à cette date et le PSC1) RSO 4.08.4.**
- un dossier médical comprenant obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans et les résultats d'une échocardiographie cardiaque.
- Le questionnaire médical fourni par l'organisation, rempli et signé par le skipper et son médecin traitant.

7.5 Age minimum : 18 ans au 23 octobre 2010.

7.6 Au plus tard le 30 octobre 2010 à 18 heures, le chef de bord devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ se trouve en annexe dans les Instructions de Course.

8- INSCRIPTION

- 8.1** L'inscription se fait sur invitation du binôme skipper/bateau.
- 8.2** La demande d'inscription sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'y joindre la fiche de renseignement dûment remplie et accompagnée d'un chèque ou d'un virement bancaire de 2000 € de frais de dossier non remboursable à valoir sur les droits d'inscriptions.
Lorsque la limite des quotas par classe de bateaux, fixée à l'article 6.1, sera atteinte, les suivants seront enregistrés sur une liste d'attente.
- 8.3** L'inscription définitive devra être déposée au plus tard, le **31 mai 2010** avec un chèque ou une attestation de virement bancaire représentant le solde du montant des droits d'inscription auprès de :

PEN DUICK
43bis, Rue de Cronstadt – 75015 Paris – France
Tél : +33/(0)1.48.42.54.90
Fax : +33/(0)1 48 42 52 96
E-mail : penduick@penduick.com

- 8.4** Les droits d'inscription sont fixés à :
- Catégorie Ultime : 20 000 euros HT + TVA en vigueur
 - Multi 50 : 8 000 euros HT + TVA en vigueur,
 - IMOCA : 12 000 euros HT + TVA en vigueur
 - Class 40 : 6 000 euros HT + TVA en vigueur,
 - Catégorie RHUM : 4 000 euros HT + TVA en vigueur,

Ces frais d'inscriptions comprennent les **2000 € TTC de frais de dossier non remboursable à valoir sur les droits d'inscription.**

Les frais d'inscriptions seront :

- Retenus en cas de forfait du concurrent
- Remboursés à 50% si le voilier n'est pas retenu à l'issue des contrôles de sécurité
- Remboursés si l'épreuve est annulée ou si le comité d'organisation refusait sa candidature

Les chèques sont à libeller à l'ordre de **PROMOVOILE**, les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

| | |
|-----------------------|-----------------------------------|
| Titulaire du compte : | PROMOVOILE |
| Code Banque : | 18707 |
| Code Guichet : | 00029 |
| N° de Compte : | 093 212 781 61 |
| Clé RIB : | 90 |
| IBAN : | FR76 1870 7000 2909 3212 7816 190 |
| SWIFT : | CCBFRPPVER |

- 8.5** Une inscription tardive (après le 31 mai 2010) pourra être examinée par les organisateurs; en cas d'acceptation, les droits d'inscription seront majorés de 25%.
- 8.6** L'inscription comprend une balise de positionnement fournie par l'organisation à chaque concurrent. Un chèque de caution de 2 000 euros sera demandé.
- 8.7** Chaque voilier, **avec son skipper inscrit dans la course**, devra réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec la direction de course. Le parcours, sa longueur, la date et l'heure de départ devront être arrêtés une semaine au moins avant la date prévue de départ en accord avec le directeur de course.
Ce parcours d'observation doit être effectué avec le bateau inscrit, dans les mêmes conditions de minima

que celles prévues pour la ROUTE DU RHUM – LA BANQUE POSTALE **avec un suivi Immarsat**. Le parcours d'observation devra être effectué avant le 1er octobre 2010 sauf dérogation exceptionnelle. Le chef de bord mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'organisateur (logos dans la grand voile et pavillon de course) lors de sa qualification et de toutes sorties destinées à la confection de banques images.

En cas de modifications importantes réalisées après le parcours de qualification, la direction de course pourra demander au chef de bord de refaire un parcours de qualification.

8.8 La liste définitive des voiliers admis à se présenter à la ROUTE DU RHUM - LA BANQUE POSTALE pour les ultimes vérifications à compter du 23 octobre 2010 à Saint-Malo sera publiée au plus tard 1er octobre 2010.

8.9 L'admission ne devient définitive que lorsque le voilier et son skipper ont satisfait aux dernières vérifications à Saint-Malo durant la semaine précédant le départ.

9- MARQUES DE RECONNAISSANCE

9.1 Numéro : un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la ou les coques et les voiles. Les dimensions sont données dans les Jauges de chaque Classe (IMOCA , Class40, Multi 50).

Pour la Catégorie ULTIME, les dimensions sont les mêmes que la Classe IMOCA.

Pour la catégorie RHUM, dans les voiles et le pont les dimensions des numéros sont données dans RCV G.1.2 et de chaque côté de la coque, les dimensions doivent être doublées.

Le numéro de course sur la coque doit être inscrit pour les multicoques sur la partie avant extérieure de chaque flotteur et pour les monocoques sur la partie avant de chaque côté de la coque.

Les numéros (conformément aux règles de Classes) doivent être communiqués à l'organisateur au plus tard le 1^{er} juillet 2010.

9.2 Nom du voilier : le nom du voilier inscrit peut être marqué sur chaque bord de chaque coque ou flotteur et une fois sur le tableau arrière ou sur les bras de liaison arrière.

Pen Duick se réserve le droit de refuser un nom qu'il considère de mauvais goût, choquant, abusif ou en contradiction avec les objets de la course.

9.3 Pavillons de course : Tout voilier inscrit à la course recevra à son arrivée à Saint-Malo **deux pavillons de course** qu'il devra arborer dans son gréement de chaque côté du bateau à partir du vendredi 22 octobre 2010 et jusqu'à la remise des prix à Pointe à Pitre. Pour toute infraction à cette règle, le voilier fautif sera considéré, par le Comité de Course, comme abandon.

9.4 Flammes ou Pavillons : à quai, la montée des flammes dans les étais ainsi que les pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan.

Par ailleurs, les chefs de bord s'engagent à hisser dans le gréement de leur voiler les pavillons de l'organisateur et de ses partenaires fournis par celui-ci à Saint-Malo. Ils devront être **impérativement** portés à Saint-Malo du vendredi 22 octobre 2010 et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Pointe à Pitre jusqu'à la remise des prix.

9.5 Nom de la course : tout voilier inscrit devra porter dans la grand-voile le bloc marque de la course. Ce bloc marque comprendra le logo de la course auquel sera adjoint le logo du partenaire principal privé de la course. Il sera inscrit dans un cercle de 3 mètres de diamètre pour les Ultimes et les IMOCA, un cercle de 2 mètres de diamètres pour les Multis 50 et un cercle de 1,5 mètres de diamètre pour les class 40 et la catégorie RHUM.

Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont. Les transferts seront fournis par l'organisateur, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du chef de bord. Pour toute infraction à cette règle, le voilier fautif sera pénalisé financièrement par le Jury International sur demande du Comité de Course.

10- OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER

10.1 La présence du skipper est **obligatoire** :

10.1.1 A Paris : pour la conférence de presse de présentation (en Septembre ou Octobre 2010).

10.1.2 A Saint-Malo :

- Pour chaque briefing : voir article 5 du présent Avis de Course.
- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau.
- Du mercredi 27 octobre 2010 (journée des scolaires) jusqu'au départ de la course.
- Durant la **totalité** de la soirée officielle précédant le départ à Saint-Malo.
- A la remise des prix de Saint-Malo, **faute de quoi, les prix ne seront pas remis.**

10.1.3 En Guadeloupe :

- A la conférence de presse d'arrivée,
- Aux remises des prix, **faute de quoi, les prix ne seront pas remis.**

10.2 Responsable technique du bateau :

10.2.1 A Saint Malo : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de l'Organisateur et de la Direction de Course à son arrivée à Saint Malo.

10.2.2 En Guadeloupe : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'à sa remise des prix. Ses coordonnées devront être déposées auprès de l'organisateur et de la Direction de Course à son arrivée.

10.3 En cas d'infraction, des pénalités pourront être appliquées à la discrétion du Jury International.

11- SOURCE D'ENERGIE

11.1 Aucun moyen de propulsion autre que la force du vent ne peut être employé en course (RCV 42.1).

11.2 Modification de la RCV 52 : les voiliers sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique. Pour les monocoques, cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

12- CONTROLE DES VOILIERS

12.1 A Saint Malo

Il sera procédé à une inspection de chaque voilier à Saint Malo. Le chef de bord devra être présent pour le contrôle de leur bateau. Un voilier non-conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.

12.2 En Guadeloupe

A l'arrivée, le directeur de course pourra vérifier les voiliers, sans préavis, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury International.

Un voilier non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

13- MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES

13.1 Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'Epreuve :

13.1.1 Un radar avec alarme.

13.1.2 Un Iridium portable étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.

13.1.3 Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.

13.1.4 Un émetteur AIS actif et logiciel de visualisation des cibles AIS

13.1.5 Une combinaison de survie par personne à bord, normes minima prEN 1913 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être supérieure à 0.75 clo immergé.

13.1.6 Une balise de détresse portable Sarsat-Cospas bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, classée longue

durée, autonomie 48H minimum (2 balises pour les IMOCA).

13.1.7. Marquage de coque, couleur fluo : les règles RSO 4.02.1 b), 4.02.2 et 4.02.3 sont obligatoires pour les Class 40, la catégorie Rhum, les IMOCA, la Multi 50 et la Catégorie ULTIME.

13.1.8 Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » ou équivalent avec détendeur incorporé.

13.1.9 Un gilet de sauvetage auto-gonflable par système de pression type Hammar ou équivalent, homologués CE avec au minimum un kit de rechange et muni d'une lampe de type flashlight avec une autonomie minimum de 8 h.

13.1.10 Un transpondeur radar actif autonome.

14- POSITIONNEMENT

14.1 Système INMARSAT

14.1.1 La ROUTE DU RHUM - LA BANQUE POSTALE utilisera le système INMARSAT C pour la transmission de messagerie et pour le suivi des bateaux en cas d'une défaillance de la balise de positionnement.

14.1.2 Chaque bateau devra être équipé d'un terminal INMARSAT C. Celui-ci devra posséder une carte GPS et être équipé d'une version logiciel permettant le polling et le data reporting (transmission des positions longitude et latitude en mode programmable et automatique vers un terminal terrestre).

Cet appareil doit être en parfait état de fonctionnement, installé de façon à empêcher sa détérioration et conformément à la notice technique du produit.

14.1.3 Chaque concurrent devra donner à l'organisateur l'autorisation du suivi de son bateau par ce système durant le parcours de qualification et la course. Des essais devront être effectués dès que le bateau sera équipé au moins un mois avant le départ de la course.

14.2 Système de positionnement

A Saint-Malo, l'organisateur installera sur chaque bateau une balise de positionnement qui permettra le suivi du voilier.

Un chèque de caution de 2 000 euros sera demandé au chef de bord. Ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura renvoyé sa balise de positionnement dans l'emballage d'origine à l'adresse qui lui sera donnée au départ.

14.3 Le directeur de course doit être informée de toute autre forme de positionnement par satellite ou de reporting, il doit en avoir l'accès 24h/24 et connaître le nom et l'adresse du destinataire qui recueille l'information.

15- RADIO

Tout bateau doit être équipé :

- d'un système de téléphone par satellite avec antenne extérieure fixe. L'antenne extérieure devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée.
- d'une radio VHF 56 canaux de 25 watts minima.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration.

16- AIDE EXTERIEURE (modification de la RCV 41)

16.1 Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, et notamment le routage (modification de la RCV 41).

L'organisateur se réserve le droit d'étudier toute demande particulière d'une classe concernant le routage.

16.2 Les voiliers doivent effectuer la totalité de la course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque

accompagnement. Pendant l'épreuve, le voilier ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

16.3 Pendant la course, un voilier peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

- Le chef de bord doit en faire la demande au directeur de course (VHF, Inmarsat C, M, téléphone).
- Après accord du directeur de course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement, sur le matériel à changer, le voilier peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage et sur une distance convenue avec le directeur de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du voilier vers la ligne d'arrivée.
- Lorsque le voilier est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord,
- Lorsque le voilier est au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans le port ou l'abri convenu avec le directeur de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec le directeur de course. Le chef de bord peut débarquer.
- Lorsque le voilier a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec le directeur de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du voilier vers la ligne d'arrivée. Dès que le voilier reprend sa course, seul le chef de bord est à bord.
- **Ceci ne s'applique pas au port de Saint-Malo** où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à un point précisé dans les Instructions de Course.

17- PARCOURS

| | |
|------------------------------------|---|
| Ligne de départ : | devant la Pointe du Grouin. |
| Bouée du Cap Fréhel | à laisser à tribord |
| La Guadeloupe | à contourner en la laissant à bâbord |
| Îlot de la Tête à l'Anglais | à laisser à bâbord |
| Bouée de Basse Terre | à laisser à tribord |
| Ligne d'arrivée : | à proximité de Pointe à Pitre (définie dans les Instructions de Course) |

18- CLASSEMENT

18.1 Classement par classes

Il sera établi un classement en temps réel par classe de bateaux définie au paragraphe 6.2, selon l'ordre d'arrivée, dans la mesure où les bateaux terminent la course.

18.2 L'organisateur se réserve le droit d'établir d'autres classements

19- TROPHEES ET PRIX

19.1 Seuls les voiliers ayant terminé la ROUTE DU RHUM - LA BANQUE POSTALE sont pris en compte pour les trophées et les prix.

19.2 Le montant des prix distribués ne pourra être inférieur à 210 000 euros.

20- RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

20.1 La voile est un sport à risque et une activité potentiellement dangereuse. Toute personne envisageant de participer à la course, que ce soit en tant que participant ou autre, doit le faire tout en acceptant les risques inhérents à une telle participation et en sachant que cette participation pourrait entraîner des

dommages ou pertes.

La responsabilité de l'Organisateur et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Organisateur ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

- Les vérifications que le directeur de course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury International ou de toute autre instance, serait amenée à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les Instructions de Course et leurs avenants ont été respectés.
- La veille, et spécialement la veille radio et/ou Inmarsat C, que l'organisateur pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents 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'Organisation ne saurait engager civilement l'organisateur que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit lui-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.

20.2 L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent et ses ayants droit renoncent 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, les organisateurs n'accepteront aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne seront responsables d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

20.3 Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du voilier, armateur et chef de bord, seul le chef de bord officiellement indiqué sur la feuille d'engagement est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'organisation.

20.4 Chaque chef de bord participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer à été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque participant de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.

Tout conseil ou renseignement fourni par les organisateurs (Pen Duick), par exemple : un bulletin météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni les organisateurs ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. **(RCV Fondamentale n°4).**

20.5 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 voiliers 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. En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements associés.

En particulier, le chef de bord est responsable vis à vis de l'organisateur de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 3 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée au directeur de course au plus tard le 22 octobre 2010. A défaut, le chef de bord ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'organisateur.

L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'organisateur ou de ses partenaires.

- 20.6 Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le chef de bord devront déposer auprès de l'organisateur, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'organisateur, les mandataires et agents ainsi que les assureurs, tel que rédigé en annexe.** Les organisateurs ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, participant, 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.
- 20.7** Les organisateurs ne seront aucunement tenus pour responsables envers les participants dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes 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 dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.
- 20.8** Les organisateurs de la course n'auront aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.
- 20.9** L'organisateur 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. Une réunion obligatoire sera organisée le jour de la conférence de presse avec le responsable de chaque bateau engagé pour confirmer les procédures de suivi et de communication imposées par l'organisateur en cas d'incident ou d'accident.
- 20.10** Il sera considéré que tous les participants et toute personne impliquée dans la course auront pris connaissance des exclusions et des indemnités. Aucun départ ne sera autorisé avant que le participant, l'armateur (si différent de celui-ci) et tous les partenaires du participant n'aient signé et remis aux organisateurs une attestation écrite fournie par ceux-ci, au plus tard le mercredi 27 octobre 2010 à 18h00, en déclarant que :
- Le participant reconnaît avoir lu et compris les dispositions de l'Avis de Course et de tout autre document officiel, y compris les risques et dangers liés à l'événement. Il accepte avoir tenu réellement compte des besoins d'assurance décès et autre relatifs à ses obligations (que ce soit envers ses personnes à charge ou autrui) et que le participant possédera une couverture adéquate en termes d'assurance accidents/décès pendant toute la durée de la course.
 - Le participant reconnaît qu'il a souscrit, et qu'il gardera, jusqu'à un mois après avoir terminé la course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir ses risques et responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.
 - Le participant, l'armateur (si différent de celui-ci), et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que les organisateurs de la course (Pen Duick), ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejettent toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.

21- ARRIVEE

Le temps limite d'arrivée pour tous les concurrents est **10 jours** pleins après l'arrivée du premier monocoque. Au délai de ces 10 jours, il y a éventuellement lieu d'ajouter le bonus en temps que le Jury International est susceptible d'accorder à un voilier.

Le temps limite pourra être prolongé, si nécessaire, à la discrétion de la Direction de Course.

22- JURY INTERNATIONAL ISAF

Avec l'autorisation de la F.F.V., il sera constitué un Jury International dont les décisions ne seront pas susceptibles d'appel.

Sa composition sera communiquée dans les Instructions de Course.

23- HORAIRES

Tous les horaires donnés dans l'Avis de Course et les Instructions de Course sont en heures locales, à savoir pour Saint-Malo : TU + 1 et pour la Guadeloupe : TU - 4.

24- TEXTE

Pour l'Avis de Course et les Instructions de Course, la Jauge Monocoques IMOCA ,la jauge Multi 50 et la jauge Classe 40 et, le texte français prévaut. Pour le règlement RSO et les règles ISAF, le texte anglais fait foi.

25- ADHESION

L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

26- UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS

L'annexe audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 1^{er} juillet 2010.

Fait à Paris le 22 novembre 2009

L'Organisateur se réserve le droit d'amender le présent Avis de Course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.

Le texte faisant foi est le texte en français.