

# AVIS DE COURSE



## 1 - Organisation

L'épreuve est organisée par l'association Skippers d'Islande avec l'assistance technique du Cercle Nautique de Paimpol.

## 2. Objet

Outre son indéniable intérêt sportif, la course « Skippers d'Islande » a pour objet d'évoquer l'histoire maritime de Paimpol au début du XX<sup>ème</sup> siècle et de développer des relations culturelles, économiques et touristiques entre la Bretagne et l'Islande.

## 3- Règles

L'épreuve est régie par les textes en vigueur des documents suivants :

- a) Les Règles Internationales de Course pour Voiliers 2009-2012, dénommées ci-après RCV, et les prescriptions de la FFV. L'épreuve se court en catégorie C de l'annexe 1 du code de publicité de l'ISAF. Chaque voilier doit être en règle avec son autorité nationale en ce qui concerne les autorisations de port de publicité. Les concurrents français doivent posséder une attestation annuelle de port de publicité,
- b) La réglementation spéciale OSR en vigueur en 2009 catégorie 1 pour tous les bateaux,
- c) Les règles de jauge IRC 2009,
- d) Les règles de classes des bateaux admis
- d) Le présent Avis de Course,
- e) Les instructions de course qui seront diffusées au plus tard le 17 juin 2009.
- f) Les règles de course modifiées : 28, 29.1, 44.1, 44.2,

## 4 - Bateaux

La course est ouverte aux bateaux de toutes nationalités.

4.1 L'organisateur se réserve le droit d'annuler l'épreuve s'il juge que le nombre de voiliers inscrits est insuffisant pour lui permettre de respecter les engagements pris envers ses partenaires.

### 4.2 Catégorie de bateaux admis à courir

4.2.1 **Catégorie IRC.** L'épreuve est ouverte aux monocoques jaugeés IRC possédant un certificat de jauge valide et possédant un « SSS numéral » (coefficient évaluant l'aptitude du voilier à participer de manière sécurisante à la course où il est inscrit) de 30 minima. Selon le nombre des inscrits en IRC, des classes pourront être formées.

**4.2.2 Catégorie Multicoques.** Des multicoques pourront être acceptés dans la course. Ils devront être conformes à la réglementation de l'OSR catégorie 1, course en équipage. Ils devront présenter un dossier très complet montrant que le bateau est conçu pour affronter les conditions de navigation correspondant à ce type de course. L'organisateur décidera de la participation ou non du multicoque, sa décision sera sans appel. Un parcours d'observation pourra être demandé pour ces bateaux par la direction de course.

**4.2.3 Catégorie Monocoques OPEN.** Des monocoques OPEN d'une longueur hors tout comprise 40' (12m19), 50' (15m24) et 60 pieds (18m28) pourront être acceptés. Ils devront être conformes à la réglementation de l'OSR catégorie 1 et à celle de leur jauge. La direction de course se réserve le droit de leur faire effectuer au plus tard un mois avant le départ de la première étape un parcours d'observation.

## 5 Programme

Les voiliers doivent être présents dans le port de Paimpol (ou de Lézardrieux pour les voiliers à fort tirant d'eau ne pouvant entrer dans le port de Paimpol) au plus tard le 20 juin 2009.

Les organisateurs peuvent déroger à cette clause, cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable.

Les voiliers en attente à Lézardrieux doivent entrer dès que possible au port de Paimpol.

Contrôles des voiliers du 22 juin au 26 juin 2009 de 9h à 12h et de 14h à 19h.

Briefing des skippers Date, heure et lieu à préciser dans les Instructions de course

**Départ de Paimpol samedi 27 juin 2009 à 13 heures**

Arrivée à Reykjavik vers le 4 juillet 2009

**Départ de Reykjavik mardi 7 juillet 2009 à 11h**

Arrivée à Gravelines vers le 13 juillet 2009

**Départ de Gravelines jeudi 16 juillet 2009**

Arrivée à Paimpol vers le 18 juillet 2009

La remise des prix est fixée au Dimanche 19 Juillet 2009

Après avoir franchi la ligne d'arrivée à Paimpol, les voiliers doivent rentrer dans le port de Paimpol dès que la marée le leur permet et y rester jusqu'à la remise des prix.

Après avoir franchi la ligne d'arrivée à Gravelines, les voiliers doivent rentrer dans le port de Gravelines dès que la marée le leur permet et y rester jusqu'au jour de départ vers Paimpol.

Les heures limites d'arrivée seront précisées dans les instructions de course.

## 6 Parcours

La régata est composée de trois courses :

### 6.1 Course n°1 : Paimpol – Reykjavik (1210 milles)

Départ devant Paimpol

Parcours de départ

Iles Scilly et Irlande

Ligne d'arrivée

défini dans les Instructions de course

à laisser à tribord

Reykjavik, définie dans les instructions de course

### 6.2 Course n°2 : Reykjavik – Gravelines (1130 milles)

Ligne de départ

Iles Féroé

Iles Shetland

Iles Britanniques

Ligne d'arrivée

devant Reykjavik, définie dans les instructions de course

à laisser à bâbord

à laisser à bâbord

à laisser à tribord

devant Gravelines, définie dans les instructions de course

### 6.3 Course n°3 : Gravelines – Paimpol (250 milles)

Ligne de départ

devant Gravelines, définie dans les instructions de course

Ligne d'arrivée

course

devant Loguivy de la Mer, définie dans les instructions de course

## 7 Classements

7.1 Pour la catégorie IRC, le classement de chaque course se fait en temps compensé en temps sur temps suivant la formule : **temps compensé = temps réel x coefficient TCC du certificat IRC.**

7.2 Pour les autres catégories, multicoques et monocoques OPEN, le classement se fait dans chaque catégorie et par classe en temps réel par étape.

### 7.3 Attribution des points

A l'issue du classement de chaque étape, il est attribué à chaque voilier dans chaque catégorie des points en fonction de son rang suivant l'annexe A 4.1 des RCV (Système de points à minima). Le coefficient de l'étape est appliqué.

### 7.4 Coefficients des courses

- Course n°1 : coefficient 1,5
- Course n°2 : coefficient 1,5
- Course n°3 : coefficient 0,5

7.5 Le classement général est calculé en ajoutant les points obtenus par chaque voilier dans chacune des courses, les vainqueurs de Skippers d'Islande dans chaque catégorie et classes sont les voiliers qui ont cumulé le plus petit nombre de points dans chaque catégorie et classes.

Un classement par classe en IRC et en Open peut être fait suivant les classes définies dans les Instructions de course ou par avenant avant le départ de Paimpol.  
**En cas d'égalité, le classement de la première course sera prépondérant.**

## 8- Inscriptions

Les inscriptions doivent parvenir accompagnées des frais de constitution de dossier d'un montant de 1250 € (chèque libellé à l'ordre de Skippers d'Islande) et des photocopies des documents ci-après, à l'adresse suivante :

 REYKJAVIK

**Skippers d'Islande – B.P. 109 - 22503 – PAIMPOL Cedex.**

**Tel : 02 96 20 86 90 Fax : 02 96 22 02 54**

- Bulletin de pré-inscription
- Acte de francisation pour les bateaux français
- Liste d'équipage
- Certificat d'assurance responsabilité civile du bateau (dommage de 1,5 million d'euro minimum) valide pour la durée de la course.
- Le certificat de jauge I.R.C du bateau ou les certificats de conformité.

**Avant le départ de chaque étape seront à présenter :**

- Liste d'équipage définitive
- Documents spécifiques à chaque nouvel équipier tel que défini à l'article 10.

Le nombre de personnes à bord ayant suivi les stages sécurité devra être respecté.

La date limite d'inscription est le 30 mai 2009. Une inscription tardive pourra être examinée par l'organisateur. Elle sera assortie d'une majoration de 250 euros. Un désistement tardif (après le 15 juin) entraînera une retenue de 250 euros sur les droits d'engagement.

## 9 Equipage - Déclaration de départ

- 9.1 Dans toutes les catégories, l'équipage doit être composé à chaque étape d'un minimum de 4 personnes, sauf demande particulière à étudier par l'organisateur. Le nombre maximum des membres d'équipage sera celui figurant sur le certificat de jauge de la classe concernée. Le chef de bord doit être majeur au moment de l'inscription. Il doit apporter à l'organisateur la preuve qu'il a une expérience suffisante de la course au large ou de la croisière hauturière pour effectuer cette course. Tous les équipiers français doivent posséder une licence fédérale 2009 munie d'un visa médical d'aptitude à la compétition. Les équipiers non majeurs doivent posséder une autorisation parentale.

**9.2** Rappel de la réglementation OSR catégorie 1 Section 6 : minimum 30% du nombre d'équipiers (à bord à chaque étape) comprenant le skipper doit avoir suivi un stage de survie dans les 5 ans précédents le départ de la course.

**9.3** Chaque chef de bord doit remettre au plus tard 6 heures avant le départ de chaque étape, sa déclaration de départ dûment remplie avec la liste complète de l'équipage participant à la course.

## 10 Contrôles

Les voiliers seront à la disposition de la direction de course pour les contrôles à Paimpol à partir du 22 juin 2009. Pour compléter leur inscription, les skippers devront fournir les documents suivants :

- Liste d'équipage définitive
- Licences de chaque membre d'équipage avec visa médical
- Les étrangers devront prouver qu'ils sont en règle avec leur autorité nationale. De même que pour les Français, les étrangers devront fournir un certificat médical d'aptitude.
- Certificat d'assurance responsabilité civile du bateau (dommage de 1,5 million d'euro minimum) valide pour la durée de la course.
- Photocopie du livret du ou des radeaux de survie
- Le certificat de jauge du bateau valide dans sa classe d'inscription.
- Une liste des numéros et identification du bateau en mer : Call Sign, Inmarsat, Cospas-Sarsat, Photocopie du codage hexadécimal des balises de détresse,
- Un engagement à renonciation à recours à l'égard de l'organisateur.
- Photocopie du certificat de validation du stage de sécurité de chaque membre de l'équipage certifié.
- Photocopie de la licence radio du bord.
- Photocopie du certificat restreint de radiotéléphoniste ou équivalent pour les non français.
- acte de francisation ou équivalent pour les bateaux étrangers
- livret(s) du (ou des) radeau(x) de survie
- livret(s) du (ou des) balise(s) Sarsat
- licence de la VHF

La direction de course peut à tout moment effectuer des contrôles soit de sa propre initiative, soit sur la demande du comité de course, de protestation ou de l'organisation, s'ils le jugent nécessaire.

## 11 Prix

Des prix peuvent être attribués aux voiliers par étape, par classe (s'il y a un classement par classe), et au classement général.

Les prix sont à la charge de l'organisateur.

## 12 Droits de port

Les voiliers inscrits bénéficient de la gratuité des ports :

- A Paimpol à partir du 1<sup>er</sup> juin 2009 jusqu'à 6 jours après la remise des prix,
- A Reykjavik pendant la durée de l'escale,
- A Gravelines pendant la durée de l'escale.

## 13 Centres de Course et de Presse

Des centres de course et de presse sont installés à Paimpol, à Reykjavik et à Gravelines. Les dates d'ouverture et les emplacements sont indiqués dans les instructions de course.

## 14 Comité de protestation

Le comité de protestation est constitué conformément à la règle 90 des RCV et du règlement technique de la FF Voile.

## 15 Sources d'énergie

15.1 Aucun moyen de propulsion autre que la force du vent ne peut être utilisé en course (Règle 42.1 des RCV)

15.2 Un moteur à combustion interne peut être utilisé comme source d'énergie exclusivement pour recharger les batteries servant à l'éclairage, à la radio et à l'alimentation des appareils de navigation. Le pilote automatique est autorisé.

D'autres précisions pourront être données lors d'un prochain avenant.

## 16 Aide extérieure

Cet article fera l'objet d'un prochain avenant.

## 17 Positionnement

L'organisateur pourra mettre en place un système de positionnement pour la course. Il sera indiqué par avenant à l'Avis de course.

## 18 Liaisons hertziennes et satellitaires

Tout voilier doit être équipé du matériel de communication suivant :

- une radio VHF 56 canaux de 25 watts minimum de puissance avec antenne en tête de mât et antenne de secours,
- un système de téléphone par satellite type Iridium ou tout autre système fiable permettant de communiquer par la voix avec la terre pendant tout le parcours. Une antenne extérieure devra être installée pour permettre de joindre le voilier à partir de la terre.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés conformément à la notice technique du produit et de façon à empêcher leur détérioration.

Des vacances peuvent être organisées avec le PC Course pendant la course. Les modalités seront précisées dans les instructions de course.

## 19 Balise de repérage

Il est rappelé qu'une balise Sarsat Cospas, émettant sur les deux fréquences 121.5 Mhz et 406 Mhz est obligatoire à bord pendant toute la durée de l'épreuve. Elle doit être codée à l'indicatif MMSI du bateau.

Toute balise Sarsat Cospas supplémentaire doit être codée au numéro MMSI du voilier avec un chiffre supplémentaire pour la différencier. Il est interdit d'embarquer une balise qui ne soit pas codée au numéro MMSI du bateau.

Le livret de chaque balise doit être présenté aux contrôleurs avant le départ de Paimpol

## 20 Horaire

Tous les horaires donnés dans le présent Avis de course et les I.C. sont en heure locale soit TU + 2 pour la France et en TU pour l'Islande.

## 21 Publicité - Marquages de l'organisation

L'épreuve se court en catégorie C de publicité (article 20 du règlement de l'ISAF). La "Carte d'autorisation de port de publicité 2009" délivrée par la FFV est obligatoire pour les bateaux français arborant de la publicité pendant la course. Les autres bateaux devront être en règle avec leur autorité nationale.

L'organisateur se réserve le droit de mettre des marquages aux noms et logos de ses sponsors sur les voiliers de la course :

**21.1 Pavillon de course :** Tout voilier inscrit à la course reçoit à son arrivée à la ville de départ **le pavillon de course** qu'il doit arborer dans son gréement à partir du samedi 20 juin 2009 et jusqu'à la remise des prix à Paimpol.

**21.2 Flammes ou Pavillons :** à quai, les pavillons ou flammes fournis par l'organisation, doivent être hissés dans le gréement à Paimpol à partir du samedi 20 juin 2009 et jusqu'au départ, à Reykjavik et à Gravelines pendant toute la durée des escales et de nouveau à Paimpol jusqu'à la remise des prix.

**21.3 Marquage de coque:** L'organisation se réserve le droit de fournir à chaque voilier des autocollants aux couleurs de ses sponsors. Ces autocollants sont à placer à l'avant de la coque et de chaque côté de tout voilier inscrit. La tenue de ces autocollants est de la responsabilité du skipper.

**21.4 Cagnards.** L'organisation se réserve le droit de fournir un ou deux cagnards à chaque voilier aux couleurs de ses sponsors. Ceux-ci doivent être correctement placés dans les filières à l'endroit indiqué par l'organisateur pendant toute la durée de l'épreuve.

## 22 Responsabilité des participants et des organisateurs

22.1 La responsabilité des organisateurs 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 la direction de course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du comité de protestation ou de toute autre instance, serait amené à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements (jauge et sécurité), l'Avis de course et les Instructions de Course ont été respectés.
- 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.
- La veille, en particulier la veille radio, que les organisateurs pourraient assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.

22.2 Les concurrents participent à l'épreuve à leurs risques et périls et sous leur responsabilité à tous les effets.

Il est de la responsabilité des chefs de bord de juger, sur la base de la compétence de leur équipage, de la force du vent, des prévisions météorologiques, etc., de l'opportunité de prendre ou ne pas prendre le départ de la course ou de la continuer (**règle fondamentale 4 des RCV**)

Tout renseignement que tout membre de l'organisation pourrait fournir avant ou en cours d'épreuve, tel par exemple un avis de coup de vent, constitue un élément parmi d'autres sur lesquels le chef de bord peut fonder sa décision, sans que cela puisse engager la responsabilité de l'organisateur ou de ses partenaires.

22.3 La course est une épreuve sportive. Quels que soient les liens entre propriétaire(s) du voilier, armateur et chef de bord, seul le chef de bord indiqué sur la feuille d'engagement, ou son successeur officiel, est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'organisation.

Il peut, s'il le désire, désigner tel membre de son équipage (voire de l'extérieur) pour le représenter dans telle circonstance particulière. Cette désignation doit être officielle, explicite, et être notifiée à l'organisateur par tout moyen approprié. L'organisateur peut récuser la personne ainsi désignée.

En cas de changement, le chef de bord initialement désigné reste responsable jusqu'à ce que le nom de son successeur ait été notifié à la direction de course.

22.4 Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord, sont, chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables des accidents et dommages matériels ou 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 les assurances nécessaires pour couvrir ces risques et responsabilités.

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 au moins égal aux conventions internationales en vigueur. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée auprès de l'organisateur au plus tard la veille du départ de l'épreuve. L'assurance doit prendre en compte l'extension bateau en course et la destination

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

Tout litige sportif est jugé conformément aux règles de l'ISAF. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent et ses ayants droits renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs.

Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (**règle fondamentale 3 des RCV**)

L'inscription du voilier implique, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités au paragraphe 3 de l'Avis de course et le règlement des litiges y afférent, renonciation à toute voie de recours autre que celles prévues par les règles de l'ISAF.

**22.5** L'attention des équipiers est attirée sur la règle fondamentale 1.2 des RCV, «chaque équipier est personnellement responsable du port d'un dispositif de flottabilité personnel approprié aux conditions »

**22.6** Il est rappelé aux concurrents que la règle 1.1, première des 5 règles fondamentales des RCV fait obligation à tout bateau de porter toute l'assistance possible à tout bateau ou toute personne en péril lorsqu'il est en position de le faire.

**22.7** Comme condition essentielle de sa participation, le skipper et l'armateur et/ou le propriétaire et leurs assureurs doivent 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.

## **23 Droits d'utilisation**

**23.1** Le propriétaire ou l'utilisateur du voilier, le chef de bord et l'éventuel commanditaire, par le fait de leur participation, acceptent que l'organisateur utilise à des fins de promotion ou autres, tout ce qui est relatif à leur participation à la course.

**23.2** Ils reconnaissent de plus que l'organisateur est propriétaire de tous les droits de diffusion de reproduction et de retransmission de l'image et du son relatifs à leur participation à l'épreuve et ce pendant toute la durée de la course

## 24 Adhésion

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

*L'autorité organisatrice 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.*

