

2 au 10
juillet 2016

TRANSAT QUÉBEC
ST-MALO

UN ÉVÉNEMENT DE
 VOILE
INTERNATIONALE
QUÉBEC

AVIS DE COURSE

Édition du 30 NOVEMBRE 2015

La 9^e édition de la Transat Québec Saint-Malo
Départ le dimanche 10 juillet 2016

ORGANISÉE PAR VOILE INTERNATIONALE QUÉBEC



TABLE DES MATIÈRES

1. ORGANISATION	page	2
2. NOM	page	2
3. OBJET	page	2
4. RÈGLES	page	2
5. PROGRAMME	page	3
6. OBLIGATIONS DE REPRÉSENTATION DE L'ÉQUIPAGE	page	4
7. VOILIERS ADMISSIBLES	page	5
8. ÉQUIPAGE	page	5
9. INSCRIPTION	page	6
10. PUBLICITÉ DE L'ORGANISATEUR - MARQUES DE RECONNAISSANCE	page	7
11. CONTRÔLE DES VOILIERS	page	8
12. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRE	page	8
13. POSITIONNEMENT	page	9
14. COMMUNICATION	page	9
15. AIDE EXTÉRIEURE (<i>modification de la règle RCV 41</i>)	page	9
16. PARCOURS	page	10
17. CLASSEMENT	page	10
18. TROPHÉES ET PRIX	page	10
19. RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATEUR, DES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS	page	11
20. TEMPS LIMITE	page	13
21. JURY INTERNATIONAL ISAF	page	13
22. HORAIRES	page	13
23. TEXTES	page	13
24. UTILISATION DES DROITS AUDIOVISUELS	page	13
25. ADHÉSION	page	13
PLAN DU PORT DE QUÉBEC	page	14



- ANNEXE 1 – Formulaire d’inscription (3 pages)
- Liens Internet utiles

1- ORGANISATION

La **Transat Québec Saint-Malo** est une épreuve organisée par Voile Internationale Québec avec la participation de la Ville de Québec, de la Ville de Saint-Malo, de la Ville de Lévis, du Yacht-Club de Québec, de la Marina du Port de Québec et de la Société Nautique de la Baie de Saint-Malo (SNBSM).

2- NOM

L’appellation officielle et seule autorisée est « **Transat Québec Saint-Malo** ».

3- OBJET

La 9^e édition de la **Transat Québec Saint-Malo** est une épreuve sportive qui se tient tous les quatre ans depuis 1984. Elle a pour objet de promouvoir le sport de la voile sur le fleuve Saint-Laurent et de développer les relations économiques et culturelles entre la Ville de Québec et la Ville de Saint-Malo.

Cette épreuve est inscrite aux calendriers suivants :

- ISAF Major Oceanic Events Organizers.
- La classe des monocoques Class40.
- La classe des multicoques Multi50.

4- RÈGLES

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 15 juin 2016 à Québec.

- a) Les règles de la course à la voile (RCV) sont celles de l’International Sailing Federation (ISAF) 2013-2016, sauf les règles modifiées en 4.2. L’épreuve se court en accord avec le code 20 de publicité de l’ISAF.
- b) Les règles de classe 2016 pour les Multi50 et les Class40
- c) Les RSO (réglementations spéciales offshore ISAF) catégorie 1, multi ou mono, avec les modifications propres à chaque classe.
- d) La partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) quand elle s’applique.
- e) Le présent Avis de course et ses avenants éventuels.
- f) Les Instructions de Course et ses avenants éventuels.

4.2 Les RCV suivantes sont modifiées :

- **RCV du Chapitre 2 (quand les bateaux se rencontrent) :**
 - S’applique au départ et jusqu’à 20 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l’arrivée à

partir de 10 milles de la ligne d'arrivée à Saint-Malo pour ces parties du parcours couvertes de jour.

- Pour ces parties 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 à sec, amarrage, mouillage)** : modifiées au paragraphe 14.
- **RCV 42.3 (h) (Propulsion - exceptions)** : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir au Port de Québec ou un autre port pour réparer et reprendre la course après autorisation de la Direction de course.
- **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 47.1 (Limitation sur l'équipement et l'équipage)** : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la Direction de course et en respectant des règles de Classe ».
- **RCV 50.2 (Tangons de spinnaker ; tangons de foc)** : ne s'applique pas sauf pour les Class40.
- **RCV 51 (Iest mobile)** : supprimer les deux 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, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie et/ou le matériel plombé en position), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si elles sont solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement et les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
- **RCV 52 (Énergie manuelle)** : ajouter : voiliers sont autorisés à employer l'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. **Pour les multicoques uniquement**, cette énergie peut servir pour manœuvrer un système anti chavirage permettant de choquer les écoutes totalement ou partiellement. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border la voile.
- **RCV 54 (Étais et amures des voiles d'avant)** : ne s'applique pas.
- **RCV 55 (Évacuation des détritiques)** : un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détritiques non biodégradable dans l'eau. Les détritiques doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage. Cependant, un bateau peut jeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile.
- **RCV 61 (Exigences pour réclamer)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 62 (Réparation)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 63 (Instructions)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 64 (Décisions)** : modifiée dans les IC.

4.3 Seuls les documents énumérés en 4.1, les notes et prescriptions écrites et signées le Président du Comité de course, le Directeur de course et / ou du Jury International ont une valeur officielle.

5- PROGRAMME

5.1 Tous les horaires donnés dans l'Avis de course et les Instructions de Course sont en heures locales, à Québec TU -4 et TU +2 à Saint-Malo.

5.2 Les skippers doivent informer le Directeur de course de l'arrivée de leur voilier à Québec au moins 24 heures avant et confirmer environ deux (2) heures avant leur arrivée dans le Port de Québec soit par téléphone au 418.999.9427, soit par courriel à l'adresse course@transatquebecstmalo.com. Pour l'arrivée à Québec, l'équipage doit également être en veille radio VHF sur le canal 16.

Jeudi 30 juin 2016	12h00	Les voiliers doivent être à la disposition de l'Organisation dans le Port de Québec, Bassin Louise, sous peine d'être considérés hors course. Cependant, les organisateurs pourront déroger à cette clause, cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable, en imposant une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 \$ CAN par tranche de 24 heures de retard. L'Organisation met en place un plan d'amarrage des bateaux que les chefs de bord s'engagent à respecter.
Jeudi 30 juin 2016		Sortie de presse avec les voiliers inscrits, sur le fleuve Saint-Laurent, face à Québec
Samedi 2 juillet 2016	À déterminer	Prologue Ville de Lévis <ul style="list-style-type: none"> ▪ Course locale obligatoire pour les Classes 40. ▪ Le skipper doit mettre à la disposition de l'organisation 1 place pour un passager délégué par l'organisation.
	18h00	Remise des prix et accueil des équipages (Nouveau pavillon de la traverse de Lévis)
Dimanche 3 juillet 2016	09h30	Début des contrôles
Jeudi 7 juillet 2016	18h00	Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port, sauf avec une autorisation écrite préalable du président du Comité de course ou du Directeur de la course
Vendredi 8 juillet 2016	11h00	Présence des équipages à la Mairie de Québec
	18h00	Fin des contrôles. Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ
Samedi 9 juillet 2016	09h00	Briefing final et exposé météo (réservé aux équipages)
Dimanche 10 juillet 2016	13h00	Départ <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heure et détails à finaliser ▪ Le moment du départ des multicoques de la Classe Ultime pourra être décalé de quelques jours pour donner lieu à une course poursuite ou à une tentative de record, dont les mesures seront déterminées par l'organisateur.
Arrivée et résultats		La remise des prix aura lieu à Saint-Malo dans les 10 jours qui suivront l'arrivée du premier concurrent à laquelle devront être présents le skipper et au moins les deux tiers de l'équipage.

6- OBLIGATIONS DE REPRÉSENTATION DE L'ÉQUIPAGE

6.1 La présence de l'équipage est obligatoire :

6.1.1 À Lévis

- Pour la remise des prix du Prologue et l'accueil des équipages.

6.1.2 À Québec

- Présence des équipages à la mairie de Québec.
- Présentation officielle des équipages (date et heure à déterminer).
- Briefing final et exposé météo.

6.1.3 À Saint-Malo

- À la remise des prix qui aura lieu dans les 10 jours qui suivront l'arrivée du premier concurrent.

6.2 Des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisation si les équipages ne respectent pas leurs obligations.

7- VOILIERS ADMISSIBLES

7.1 La transat Québec Saint-Malo est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui sont répartis en plusieurs classes :

7.1.2 Multicoques

- Classe Ultime LHT 70' et plus.
- MULTI50 Tel que définis dans les Règles de la classe MULTI50.
- OPEN LHT comprise entre 39' et moins de 70'.

7.1.3 Monocoques

- IMOCA Tel que définis dans les Règles de la classe IMOCA.
- CLASS40 Tel que définis dans les Règles de la classe CLASS40.
- OPEN LHT 45' et plus.

Pour toutes les classes, afin de bénéficier d'un classement par classe, il est indispensable que chacune soit constituée au départ d'un minimum de 3 bateaux. Dans le cas où une des classes n'a pas ce minimum de 3 bateaux, ces bateaux seront inscrits en OPEN.

Dans le cas où au moins 3 bateaux de même classe se soient inscrits en classe OPEN, l'organisation peut décider de créer une nouvelle classe.

7.2 Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion, notamment pour être autonomes dans les sorties, les entrées et les manœuvres de port.

7.3 Les bateaux inscrits dans les classes Multi50 ou Class40 doivent être en règle avec leur classe respective (cotisation et certificat de jauge 2016)

7.4 L'Organisateur se réserve le droit de refuser une inscription sans avoir à la justifier (RCV 76) et de constituer une classe supplémentaire.

8- ÉQUIPAGE

8.1 La course se court en équipage d'un minimum de trois (3) personnes.

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

8.3 Tout participant doit avoir les documents nécessaires à son entrée au Canada et en France.

- 8.4 Chaque concurrent doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et notamment pour les Français, posséder une licence de compétition valide pour la durée de l'épreuve avec visa médical.
- 8.5 **Stages de survie ISAF (RSO 6.01 cat 1)** : Au moins 30 % des équipiers incluant le skipper doivent fournir à l'organisation de la course leur attestation d'un stage de survie en mer ISAF daté de moins de 5 ans à la date de départ de la Transat, le 10 juillet 2016.
- 8.6 **Stage médical (RSO 6.05.2 cat 1)** au moins 2 membres de l'équipage, ayant déjà suivi un stage de survie selon RSO 6.01, doivent posséder un brevet de secourisme, ou l'équivalent, et doivent 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.
- 8.7 Âge minimum requis, 18 ans au 10 juillet 2016.
- 8.8 Au plus tard le 9 juillet à 18h00, le skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ se trouvera en annexe dans les Instructions de Course.

9- INSCRIPTION

- 9.1 L'inscription se fait sur invitation.
- 9.2 La demande d'inscription (ouverture d'un dossier) d'un bateau sera enregistrée à la date de réception du dossier complet comprenant le formulaire d'inscription (page 1, 2 et 3 de l'annexe 1) dûment rempli et accompagné d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire de 1 500 \$ CAN (TTC) non remboursable et déductible des frais d'inscription. Celle-ci devra parvenir à Voile Internationale Québec avant le 31 mars 2016.

Voile Internationale Québec
Inscription Transat Québec Saint-Malo
1, Henri-Bourassa
C.P. 53060, CPS de la Canardière
Québec (Québec) Canada G1J 5K3
Tél. : +1 (418) 999.9427
course@transatquebecstmalo.com

- 9.3 Les frais d'inscription sont de :
- 8 500 \$ CAN (TTC) pour tous les bateaux des classes Class40 et OPEN.
 - 10 000 \$ CAN (TTC) pour tous les bateaux de classe MULTI50.
 - 15 000 \$ CAN (TTC) pour les bateaux de Classe IMOCA.
 - 25 000 \$ CAN (TTC) pour les ULTIMES.

Ils devront être entièrement acquittés avant le lundi 4 juillet 2016 à 18h00.

- 9.4 Les chèques sont à libeller à l'ordre de **Voile Internationale Québec** et les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte : Voile Internationale Québec
Institution : 815 - Caisse d'Économie Solidaire Desjardins
Transit : 92276
Compte : 033338 - 5
SWIFT : CCDQCAMM

- 9.5 Remboursement
- Si l'épreuve est annulée, les frais d'inscription seront remboursés.
 - Si à l'issue du contrôle effectué par le Comité de course le voilier n'est pas retenu, la moitié des frais d'inscription sera remboursée.
 - En cas de désistement, les frais d'inscription resteront acquis à l'Organisateur de la course.
- 9.6 Une inscription tardive (après le 31 mars 2016) pourra être considérée par l'organisateur. En cas d'acceptation, les frais d'inscription seront majorés de 10 %.
- 9.7 Chaque bateau, avec son équipage inscrit, devra réaliser un parcours d'observation d'une longueur minimum de **500 milles** nautiques dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec le Comité de course. Le parcours, la date et l'heure de départ devront être arrêtés une semaine au moins avant la date prévue de départ en accord avec le Comité de course.
- Ce parcours d'observation doit être effectué avec le bateau inscrit, dans les mêmes conditions de minima que celles prévues pour la Transat Québec Saint-Malo avec un suivi INMARSAT-C ou par balise de positionnement. Le parcours d'observation devra être complété avant le 6 juin 2016.
- La Direction de course pourra accorder une dérogation aux coureurs ayant participé avec le voilier inscrit à une course du même type.
- 9.8 Seuls les bateaux ayant envoyé à l'Organisateur une copie en français ou en anglais de l'assurance RC avant leur arrivée au Port de Québec auront accès aux quais de l'Organisateur.
- 9.9 L'admission ne devient définitive que lorsque le voilier et son équipage ont satisfait aux dernières vérifications à Québec durant la semaine précédant le départ.
- 9.10 Les voiliers admis à courir bénéficient des avantages suivants :
- Quaiage et services de base gratuits à Québec du 15 juin 2016 jusqu'au départ de la course.
 - Quaiage gratuit à Saint-Malo une semaine après leur arrivée, avec l'accord de la CCI.

10- PUBLICITÉ DE L'ORGANISATEUR - MARQUES DE RECONNAISSANCE

- 10.1 **En application de la Régulation 20 de l'ISAF (Code de Publicité)**, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice
- 10.2 **Numéro** : un numéro distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la ou les coque(s) et les voiles. Les dimensions et emplacements sont donnés dans les règles de jauge de chaque classe. Le numéro de course 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.
- 10.3 **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. L'Organisateur 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.
- 10.4 **Pavillon de course** : Tout voilier inscrit à la course recevra à son arrivée à Québec deux pavillons de course officiels qu'il devra arborer dans son gréement à partir du 30 juin 2016, jusqu'à 25 milles après la ligne de départ puis de nouveau à 25 milles avant la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix à Saint-Malo. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées.
- 10.5 **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, sont autorisés à l'exclusion de tout slogan.

Par ailleurs, les skippers s'engagent à hisser dans les états de leur voilier les pavillons de l'Organisateur, au nombre de trois (3), fournis par celui-ci à Québec. Ils devront être portés à Québec du 30 juin 2016 et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Saint-Malo jusqu'à la remise des prix.

- 10.6 **Nom de la Course** : S'il y a lieu, tout voilier inscrit devra porter dans la grand-voile, le logo de la course et/ou de son partenaire. Pour toute infraction à cette règle, le voilier fautif sera pénalisé financièrement.

Ce logo est inscrit dans un cercle de deux mètres de diamètre et de 1,5 mètre pour les Class40. Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondante 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 skipper. Tout logo positionné différemment de cette règle sans autorisation préalable sera refusé et pourra entraîner une pénalité.

- 10.7 Tout bateau inscrit à la course s'engage à respecter le nom de la course dans sa communication et sa promotion. Le logo de la course est libre de droits pour les bateaux inscrits. L'organisation de la course devra être informée de cette utilisation, une charte graphique sera fournie.

11- CONTRÔLE DES VOILIERS

- 11.1 À Québec, chacun des voiliers sera inspecté. Le chef de bord ou un de ses équipiers devra être présent pour le contrôle de son bateau. Un voilier non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de la course. Des plombages seront effectués, leur liste sera publiée dans les Instructions de Course.
- 11.2 À l'arrivée à Saint-Malo, le Comité 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.

12- MATÉRIEL DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRE

Le matériel de sécurité suivant est obligatoire à bord pendant toute la durée de la course :

- 12.1 Un radar avec alarme.
- 12.2 Un Iridium portable étanche ou dans une housse étanche dans le conteneur de survie.
- 12.3 Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le conteneur de survie.
- 12.4 Une combinaison de survie par personne à bord, norme minima, EN ISO 15027-1 (RSO 5.07) et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être au moins à 0,75 clo immergé. *La valeur « clo » est une unité qui exprime la valeur relative de l'isolation thermique.*
- 12.5 La balise de détresse portable Sarsat-Cospas embarquée doit être bifrécence 121,5 MHz et 406 MHz, et classée longue durée avec une autonomie minimum de 48 heures. Chaque balise SARSAT doit être enregistrée conformément aux procédures de l'état du pavillon du bateau.
- 12.6 Marquage de coque, couleur fluo : les règles RSO 4.02.1 b), 4.02.2 et 4.02.3 sont obligatoires pour les Class40 et Multi50.
- 12.7 Des gilets de sauvetage auto gonflable par système de pression type Hammar ou l'équivalent, homologués CE, DOT (Canada) ou US Coast Guard avec au minimum un kit de rechange par gilet et muni d'une lampe de type « flashlight » avec une autonomie minimum de huit (8) heures.
- 12.8 Un SART (transpondeur autonome de recherche et de sauvetage) radar ou AIS dans le container de survie
- 12.9 Une balise individuelle AIS par personne à bord, qui doit être portée en permanence par chaque équipier
- 12.10 Les bateaux devront avoir à bord une réserve de carburant de secours : 10 litres stockés dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture et en position.

13- POSITIONNEMENT

13.1 Système de balise de positionnement de l'organisation

Pour le suivi de la course, l'organisation de la course fournira à chaque bateau une balise Yellow Brick ou CLS Argos. Une caution sera demandée au skipper, dont la somme sera précisée dans les instructions de course. Cette caution lui sera rendue ou détruite lorsqu'il aura rendu sa balise avec sa déclaration d'arrivée au PC course.

13.2 Système INMARSAT-C ou balise de positionnement individuelle

13.2.1 Chaque bateau devra être équipé d'un terminal INMARSAT C pour la transmission de messagerie et le suivi des bateaux ou d'une balise de positionnement.

13.2.3 Chaque concurrent devra donner à la Direction de course, l'autorisation du suivi de son bateau par ce système pendant le parcours de qualification et pendant la course. Des essais devront être effectués dès que le bateau en sera équipé, et ce, bien avant le départ de la course.

13.3 La Direction 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.

14- MOYEN DE COMMUNICATION

Tout bateau doit être équipé :

- d'un système de téléphone par satellite avec antenne extérieure fixe en plus de l'iridium portable du conteneur qui est obligatoire.
- 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 d'un minimum de 25 watts.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration. Tous ces appareils, incluant l'iridium portable du conteneur et l'AIS seront testés avant le départ par l'organisation.

15- AIDE EXTÉRIEURE (modification de la règle RCV 41)

15.1 Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, à l'exception du routage qui est interdit (modification RCV 41). Un engagement de non-routage devra être signé par chaque skipper avant le départ de la course.

15.2 Par routage, on entend toute assistance extérieure personnalisée contribuant à l'analyse météo et aux choix de route des navires en course.

15.3 Des sources de renseignements météorologiques seront autorisées et précisées dans les Instructions de Course.

15.4 Les voiliers doivent effectuer la totalité de la course de façon indépendante et ne doivent pas délibérément naviguer de concert 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.

15.5 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 à la Direction de course par VHF, par mail ou par téléphone.
- Après l'accord de la Direction de course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur en marche pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la Direction de course sur une distance convenue avec celui-ci, à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage n'ait pas favorisé la progression du voilier vers la ligne d'arrivée.
- Lorsque le bateau est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord.
- Lorsque le bateau est soit au mouillage, soit amarré sur une bouée, soit à couple d'un navire mouillé, soit à quai dans le port ou soit dans l'abri convenu avec la Direction de course, les réparations peuvent être effectuées. Il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la Direction de course. L'équipage peut débarquer.
- Lorsque le bateau a terminé ses réparations, pour reprendre la course, seul l'équipage doit être à bord. Il peut être remorqué ou repartir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la Direction de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global du remorquage ou de la marche au moteur n'a pas favorisé la progression du voilier vers la ligne d'arrivée.
- **Ceci ne s'applique pas au Port de Québec**, Bassin Louise, où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir.

16- PARCOURS

Près de 3 000 milles nautiques, dont 370 milles nautiques parcourus sur le fleuve Saint-Laurent.

16.1 **Ligne de départ** : Entre les Villes de Québec et Lévis (Canada).

16.2 **Parcours** : le parcours détaillé sera décrit dans les Instructions de Course.

16.3 **Ligne d'arrivée** : devant la Ville de Saint-Malo (France).

17- CLASSEMENT

17.1 **Classement par classes**

Un classement en temps réel dans chacune des classes définies au paragraphe 6 est établi selon l'ordre d'arrivée, dans la mesure où les voiliers terminent la course avant le temps limite.

17.2 **Le classement « vintage », un classement interne à la Class40**

C'est un classement parallèle, qui permet de mettre en avant, au sein du classement général officiel, les équipages faisant de belles navigations en course malgré l'ancienneté de leur bateau. Le but est de valoriser les Class40 de la 1ère génération. Le classement général tous bateaux confondus sera l'officiel.

18- TROPHÉES ET PRIX

18.1 Seuls les voiliers ayant terminé la Transat Québec Saint-Malo dans le temps limite sont pris en compte pour les prix.

18.2 Des bourses en argent seront attribuées aux gagnants.

18.3 La répartition des prix offerts sera indiquée dans les Instructions de Course.

18.4 La remise des prix aura lieu à Saint-Malo dans les 10 jours qui suivront l'arrivée du premier concurrent à

laquelle devront être présents le skipper et au moins les deux tiers de l'équipage.

- 18.5 Les bateaux ayant terminé la Transat Québec Saint-Malo dans le temps limite, doivent rester à Saint-Malo pour une période de sept jours pleins.

19- RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

- 19.1 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 l'Organisation de la course, soit de leur propre initiative, soit à la demande du Comité de course ou du Jury International ou de toute autre instance, serait amené 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 téléphonique 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.

- 19.2 La Transat Québec Saint-Malo est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux 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, règle fondamentale 3 (Acceptation des règles)). Par conséquent, l'Organisateur n'acceptera aucune 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.

- 19.3 Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et chef de bord, seul le chef de bord officiellement indiqué sur le formulaire d'inscription à « renonciation à recours » est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'Organisation.

- 19.4 Chaque chef de bord participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a 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 gréement, des conditions météorologiques prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.

Tout conseil ou renseignement fourni par l'Organisateur (Voile Internationale Québec), un bulletin de météo ou un conseil à la suite d'inspections du bateau par exemple, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météorologiques probables et son matériel. Ni l'Organisateur ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. (RCV, règle fondamentale 4 (Décision de courir)).

19.5 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 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 autres. **En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ses 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 trois (3) millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'Organisateur avant l'arrivée du voilier au Port de Québec. À défaut, le chef de bord ne sera pas autorisé à amarrer son voilier aux installations de l'Organisateur au Port de Québec, Bassin Louise et 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 au tiers ne saurait engager la responsabilité de l'Organisateur ou de ses partenaires.

19.6 **Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et leurs assureurs devront déposer auprès de l'Organisateur à l'inscription, 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.** L'Organisateur ne pourra être tenu 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.

19.7 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 télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

19.8 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, règle fondamentale 1.1 (Aider ceux qui sont en danger)), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

19.9 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 de la course une attestation écrite fournie par ceux-ci, 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 autres relatifs à ses obligations (que ce soit envers ses personnes à charge ou autrui) et que le participant possèdera 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 l'Organisateur de la course (Voile Internationale Québec), ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejette toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.

20- TEMPS LIMITE

- 20.1 La date limite d'arrivée pour tous les concurrents est dix (10) jours pleins après l'arrivée du premier monocoque. Au délai de ces dix (10) jours, il y a éventuellement lieu d'ajouter le bonus en temps que le Jury International est susceptible d'accorder à un voilier.
- 20.2 Un voilier qui n'aura pas franchi la ligne d'arrivée à Saint-Malo avant la date limite sera classé DNF (modification de la RCV 35).
- 20.3 Le temps limite pourra être prolongé, si nécessaire, à la discrétion de la Direction de course.

21- JURY INTERNATIONAL ISAF

Avec l'autorisation de l'Association Canadienne de Yachting (ACY), un Jury International sera constitué dont les décisions ne seront pas susceptibles d'appel. Sa composition sera communiquée dans les Instructions de Course.

22- HORAIRES

Tous les horaires donnés dans l'Avis de course et les Instructions de Course sont en heures locales à Québec TU -4 et TU +2 à Saint-Malo.

23- TEXTES

Pour l'Avis de course, les Instructions de Course, la jauge IMOCA, la jauge Multi50 et la jauge Class40, le texte français prévaut. Pour les Règlements Spéciaux Offshore (RSO) (Offshore Special Regulations (OSR)) et les règles de course ISAF, le texte anglais prévaut.

24- UTILISATION DES DROITS AUDIOVISUELS

L'annexe audio-visuelle sera communiquée avant le 29 février 2016

25- 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.

Le texte faisant foi est le texte en français.



Plan du Port de Québec

Les installations de la Transat Québec Saint-Malo sont situées au quai 5 pour les monocoques et au quai 14 pour les multicoques. Coordonnées GPS de l'entrée du Bassin Louise au Port de Québec, **46,81896N -071,19890W**.