

2 au 13  
juillet 2016

**TRANSAT** QUÉBEC  
ST-MALO

En collaboration  
avec

Ville de  
Lévis

UN ÉVÈNEMENT DE

VOILE  
INTERNATIONALE  
QUÉBEC

# INSTRUCTIONS DE COURSE

La 9e édition de la Transat Québec Saint-Malo  
Départs les 10 et 12 juillet 2016

ORGANISÉE PAR VOILE INTERNATIONALE QUÉBEC



## INDEX

1. RÈGLES
2. CENTRE DE COURSE
3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE
4. PROGRAMME
5. COMMUNICATION
6. PAVILLONS DE COURSE
7. ZONES DE COURSE
8. LE PARCOURS
9. LE DÉPART
10. L'ARRIVÉE
11. TEMPS LIMITE - ABANDON
12. SYSTEME DE PÉNALITES ET DE RÉPARATION
13. RÉCLAMATION ET DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE
14. CONTROLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT
15. PUBLICITÉ
16. BATEAUX OFFICIELS
17. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE
18. CLASSEMENT
19. PRIX ET BOURSES
20. OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DE L'ÉQUIPAGE
21. ÉVACUATION DES DÉTRITUS
22. RESPONSABILITÉ
23. ORGANISATION
24. ADHÉSION
25. HEURE OFFICIELLE

---

## ANNEXES

- Annexe 1 :** Déclaration de départ-Liste d'équipage  
**Annexe 2 :** Déclaration de non-routage  
**Annexe 3 :** Déclaration des voiles embarquées  
**Annexe 4 :** Zone de départ  
**Annexe 5 :** Ligne d'arrivée  
**Annexe 6 :** Déclaration d'arrivée  
**Annexe 7.1 :** Parcours monocoques  
**Annexe 7.2 :** Parcours multicoques  
**Annexe 7.3 :** Zones interdites  
**Annexe 8 :** Plombages  
**Annexe 9 :** Prescriptions de Voile Canada

## Documents de référence

- ✓ Livre des feux, bouées et signaux de brume disponible gratuitement en ligne.  
<http://www.notmar.gc.ca/allez.php?doc=fra/services/list/index>
- ✓ Liste des cartes marines papier.  
<http://www.charts.gc.ca/charts-cartes/paper-papier/index-fra.asp?step=1#h2>
- ✓ SERVICES DU TRAFIC MARITIME (STM) / Est du Canada et Arctique canadien.  
La partie 3 explique au personnel de bord les procédures de compte rendu que doivent suivre les navires lorsqu'ils entrent ou ont l'intention d'entrer dans une zone de services de trafic maritime.  
<http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/ARNM-2015/Atlantique-Partie3-Services-de-traffic-maritime>
- ✓ Service canadien des glaces (SCG), information sur la condition des glaces et des icebergs dans les eaux navigables de l'est du Canada.  
<http://iceweb1.cis.ec.gc.ca/Prod/page2.xhtml?CanID=11091&lang=fr&title=C%25C3%25B4te+Est>

## 1 RÈGLES

L'épreuve sera régie par :

1.1 - Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2013/2016* avec les modifications suivantes prévues en AC 4.2 précisées ou modifiées ci-dessous :

- **RCV du Chapitre 2 (*quand les bateaux se rencontrent*):**
  - S'applique au départ et jusqu'après le passage de la bouée de Percée, 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 28.1 (*Effectuer le parcours*)** : modifiée dans IC 9.7
- **RCV 29.1 (*Rappel individuel*)** : modifiée en IC 9.7
- **RCV 41 (*Aide extérieure*) et 45 (*mise à sac, amarrage, mouillage*)**: modifiées au paragraphe 15 de l'AC (modification AC 4.2) et en IC 1.5.1.2.
- **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 en IC 12.1.1 et IC 12.1.4
- **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 (*Lest 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 (*Evacuation des détritux*)** : un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détritux non biodégradable dans l'eau. Les détritux 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 (Exigence pour réclamer)** : modifiée en IC 13.1.1 et IC 13.1.2
- **RCV 62 (Réparation)** : modifiée en IC 8.4 et 13.3.2 et annexes 7.1 et 7.2
- **RCV 63 (Instructions)** : modifiée en IC 12.2.5, 13.4.1, 13.4.2, 13.4.3
- **RCV 64 (Décisions)** : modifiée en IC 12.1.3 et IC 12.2.2
- **RCV 66 (Demande de réouverture)** : modifiée en IC 13.3.3

- Les règles de jauge Multi 50 édition 2016 pour les multicoques 50' telles qu'éventuellement modifiées par l'Avis de course et les présentes Instructions de course et Avenants.

- Les règles de jauge Class40, édition 2016 en cours, pour les monocoques Class40 telles qu'éventuellement modifiées par l'Avis de course et les présentes Instructions de course et Avenants.

**1.2** Les prescriptions de Voile Canada.

**1.3** La partie B, section II du RIPAM (COLREG) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 des RCV, entre l'heure du coucher du soleil et celle du lever du soleil (voir IC 1.1).

**1.4** Les RSO (Réglementations Spéciales Offshore ISAF) 2016/2017

- Catégorie 1 Mu pour les multicoques avec les modifications éventuelles propres à la règle de jauge Multi 50 et/ou précisées dans l'Avis de course et les Instructions de course
- Les RSO (Réglementations Spéciales Offshore ISAF) 2016/2017 catégorie 1 Mo pour les monocoques, avec les modifications éventuelles propres à chaque règle de jauge (Class40) et/ou précisées dans l'Avis de course et les Instructions de course

**1.5 Complément aux règles de classe**

**1.5.1 Non-routage pour tous**

**1.5.1.1 Données météorologiques complémentaires**

Les concurrents sont autorisés à acquérir et à utiliser uniquement les données météorologiques suivantes :

- Images provenant de satellites d'observation
- Cartes d'observation et de prévision
- Fichiers numériques de données

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

- ✓ si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents
- ✓ si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents
- ✓ si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique officiel : *Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Météo Consult, Wetterweld.de, Squid, Predictwind, GEM ou Environnement Canada. Cette*

*liste n'est pas exhaustive ; pour tout ajout d'un organisme météorologique officiel, le skipper doit en faire la demande écrite à la direction de course au plus tard le 9 juillet 2016 12h.*

Toutefois, ces données peuvent éventuellement être compressées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, mais sans que cette compression ne modifie l'information météorologique contenue.

À la demande de la Direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations.

La Direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit de cette règle.

### **1.5.1.2 Interventions non autorisées de la part d'une source extérieure au bateau**

En aucun cas un concurrent ne pourra :

- ✓ disposer d'un serveur de données, ou accéder à un serveur de données, comportant des informations météo ou stratégiques, sous quelque format que ce soit, et accessible par quelque moyen que ce soit, autre que celui autorisé en 5.5.1.
- ✓ recevoir, ou se procurer, de façon volontaire ou involontaire, en provenance de la terre, d'une source extérieure, ou d'un autre navire, les informations telles que décrites ci-après.

La transmission ou la mise à disposition des résultats d'une recherche conduite par une source extérieure au bateau visant à lui procurer une compilation sélective des informations météo les plus adaptées à sa situation :

- la synthèse des données
- des conseils accompagnés d'informations météo
- la mise à disposition de pages sélectionnées sur un site ou une adresse internet
- des fichiers cryptés
- des fichiers dont la résolution serait changée
- des fichiers météo ayant reçu une intervention humaine après sortie du modèle par l'organisme fournisseur
- des fichiers, documentations sur la météo ou des choix de route

#### **Exception :**

Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs concurrents dans le cadre d'opérations de recherche ou de secours diligentées soit par la Direction de course, soit par les autorités de sauvetage (CROSS, MRCC). Ces informations seront transmises soit par standard C, soit par téléphone satellite ou par courriel aux bateaux concernés.

**Ceci modifie la RCV 41.**

## 1.5.2 Pour tous les bateaux : Container de sécurité et cartes obligatoires

1.5.2.1 Un container de sécurité sera plombé en position et devra contenir au minimum les éléments suivants :

- 1 téléphone iridium portable étanche
- 1 GPS portable étanche avec piles de rechange
- 1 VHF portable étanche ou dans une housse étanche avec piles de rechange
- 1 sart radar ou AIS autonome
- 1 lampe à éclats étanche avec piles et ampoule de rechange
- 2 feux à mains rouges SOLAS
- 2 fumigènes orange
- des bâtons lumineux à réaction chimique type cyalume
- 1 miroir de signalisation
- des aliments énergétiques (minimum 10000 Kj)
- 1 trousse de premiers soins avec 2 tubes écran solaire et des pansements efficaces
- 2 couvertures de survie
- 1 feu flash light avec piles de rechange
- des sachets de fluorescéine
- 1 couteau

1.5.2.2 Liste des cartes papier obligatoires à bord pour la partie du départ jusqu'à St-Pierre et Miquelon - cartes canadiennes

De Québec à Sainte-Anne-des-Monts :

- o 1317
- o 1233
- o 1234
- o 1235 ou 1320
- o 1236

Plus:

- o 4626 - les îles Saint-Pierre et Miquelon pour tous
- o 4950 - Îles de la Madeleine pour les multicoques

Il est possible de les remplacer par des cartes d'autres provenances à condition qu'elles aient des détails équivalents.

Pour le reste du parcours, le choix des cartes papiers demandées est de la responsabilité du skipper. La Direction de Course se réserve toutefois le droit d'en faire ajouter si elle juge insuffisant le choix du skipper.

1.6 En cas de traduction de ces Instructions de course, le texte français prévaudra.

## **2 CENTRES DE COURSE**

### **2.1 Québec**

**2.1.1** Le PC Course se trouve au Port de Québec sur le quai 19, près de Vieux Port Yachting, 155 rue Dalhousie. Le PC Course inclut les bureaux de la Direction de course, du Comité de course, du Jury et de la Presse.

✓ Téléphone : +1.418.999.9427.

✓ Courriel : [course@transatquebecstmalo.com](mailto:course@transatquebecstmalo.com)

**2.1.2** Le PC Course est ouvert à partir du mercredi 15 juin 2016 à 8 h 30. Les heures d'ouverture sont de 8h30 à 18h00, jusqu'au mercredi 13 juillet et de 7h00 à 11h00 le dimanche 10 juillet ainsi que le mardi 12 juillet 2016.

**2.1.3** Le tableau d'affichage officiel se trouve au bureau du PC Course.

**2.1.4** Le mât du pavillon officiel pour l'envoi de tous les signaux à terre, autres que ceux du départ, sera situé à proximité du PC Course.

### **2.2 Saint-Malo**

**2.2.1** Le PC Course et le PC Presse sont installés au Village Officiel, 1 Quai Duguay-Trouin 35 400 Saint-Malo.

**2.2.2** Le PC Course et PC Presse seront ouverts la veille de l'arrivée du premier bateau, en principe le 17 juillet, de 9h00 à 20h00. La fermeture des PC dépendra des arrivées des bateaux.

**2.2.3** Le tableau d'affichage officiel se trouve au PC course.

### **2.3 Pendant tout le déroulement de la course**

La Direction de course et le Comité de Course sont joignables 24 h/24 en cas d'urgence : les numéros de téléphone seront communiqués sur les fiches sécurité, remises au plus tard à la réunion des skippers qui se tiendra le samedi 9 juillet à 9h00.

Les skippers peuvent envoyer des messages confidentiels à la Direction de course et au Comité de course à l'adresse suivante : [dc@transatquebecstmalo.com](mailto:dc@transatquebecstmalo.com). Ils pourront au besoin être transmis au Jury international.

## **3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE**

**3.1** Du 15 juin au 13 juillet, toute modification aux Instructions de course sera affichée au PC Course (voir heures d'ouverture IC 2.1.2).

**3.2** Après le départ de la course, une fois les bateaux en mer, conformément à la règle 90.2(c) des RCV, des modifications aux Instructions de Course pourront être données verbalement par une communication VHF. Si les concurrents ne sont pas en portée visuelle ou VHF, les modifications seront transmises à chaque concurrent par téléphone satellite et courriel, et chaque concurrent devra accuser réception des modifications.



#### 4 PROGRAMME (Avenant n°1 à l'AC)

<b>Jeudi 30 juin 2016</b>	12h00	Date limite pour l'arrivée des bateaux à Québec, sous peine de sanctions financières
		Sortie de presse avec les voiliers inscrits, sur le fleuve Saint-Laurent, face à la Ville de Québec
<b>Samedi 2 juillet 2016</b>	14h00	Prologue Ville de Lévis
	18h00	Remise des prix et accueil des équipages (nouveau pavillon de la Traverse de Lévis)
<b>Dimanche 3 juillet 2016</b>	13h00	Début des contrôles
<b>Lundi 4 juillet 2016</b>		Dernière journée pour régler les frais d'inscription Heure limite : 18 h
<b>Jeudi 7 juillet 2016</b>	18h00	Les bateaux ne sont plus autorisés à quitter le quai jusqu'au jour du départ, sauf avec une autorisation exceptionnelle écrite par la présidente du Comité de course
<b>Vendredi 8 juillet 2016</b>	11h00	Présence des équipages à la Mairie de Québec
	18h00	Fin des contrôles et date limite pour déposer au PC Course : l'annexe 1 Déclaration de départ, l'annexe 2 Déclaration de non-routage et l'annexe 3 Déclaration des voiles embarquées pour les Class40. Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ.
	19h00	Présentation officielle des équipages au public
<b>Samedi 9 juillet 2016</b>	9h00	* Briefing réservé aux skippers
	14h00	Briefing semi-rigides assistance, vedettes accréditées et vedettes à passagers
<b>Dimanche 10 juillet 2016</b>	13h00	Départ des monocoques de la Class40 et des monocoques OPEN
	13h15	Départ de la classe Multi50
<b>Mardi 12 juillet ou mercredi le 13 juillet</b>	15h00 16h00	Départ de la classe Ultime
<b>Jeudi le 28 juillet 2016</b>		Remise des prix de la Transat Québec Saint-Malo à Saint-Malo
Toutes les heures et les lieux des manifestations ou réunions seront affichés sur le tableau officiel.		

#### \*BRIEFING

Un briefing réservé aux skippers, portant sur la sécurité, les Instructions de course, la météo, la navigation sur le Saint-Laurent et le mouvement des glaces se tiendra à 9h00, le samedi 9 juillet 2016.

Le lieu sera affiché sur le tableau officiel.

#### 5 COMMUNICATIONS

**Pour raison de sécurité, les concurrents doivent avoir en veille permanente, pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite, leur Inmarsat C et leur VHF, en double veille 16/72 (canal de course).**

Les concurrents doivent rentrer en contact régulièrement avec le Centre de Presse par téléphone satellite ou par courriel pour permettre le suivi de l'Épreuve.

## 5.1 Radio VHF

### 5.1.1 À Québec et sur le Saint-Laurent

- **Le canal de la course est le 72**
- Les informations aux concurrents sont signalées sur ce canal 72
- La veille VHF canal 72 est obligatoire pendant les heures d'ouverture du PC Course
- Le dimanche 10 juillet 2016 et le jour du départ des ULTIMES:
  - les avis aux concurrents ainsi que les signaux précédant le départ, le décompte avant le départ et les signaux de départ sont annoncés par radio VHF canal 72
  - Seuls les signaux visuels sont officiels
  - Le canal du Jury international est le 69
- **Aux marques de parcours de Rimouski, Matane, Gaspé et de Percé, les concurrents doivent contacter par radio VHF canal 72 et/ou par téléphone, le Comité de Course local, une heure avant leur passage présumé.**

### 5.1.2 À l'arrivée à Saint-Malo

Les concurrents doivent contacter le comité de course par téléphone au moins deux heures avant leur arrivée présumée à Saint-Malo, puis par VHF 72 en approche de la ligne d'arrivée.

En franchissant la longitude du cap Fréhel (002<sup>0</sup>N et 19 W), les concurrents doivent contacter la capitainerie du Port de Saint-Malo sur le canal VHF 12. (Annexe 5)

## 5.2 Vacations obligatoires

À partir du lundi 11 juillet 2016 et jusqu'à la fermeture de la ligne d'arrivée, des vacations quotidiennes obligatoires sont organisées de 09h00 à 10h00 TU.

Le PC Presse appelle les bateaux : les premiers de chaque classe suivis d'une partie de la flotte. Pour que la conversation soit de meilleure qualité, le bateau sera appelé en priorité sur sa Fleet.

## 5.3 Communications multimédias

Le comité organisateur a mis en place des outils de communication multimédia afin de valoriser la course et les bateaux.

Une application web et mobile permettra au grand public de suivre en direct la course. Un site web, une page Facebook et un compte Twitter relayeront l'information.

Afin de bonifier les contenus de ces communications multimédias, les skippers et leurs équipages doivent transmettre régulièrement des photos, des vidéos, des récits à l'adresse suivante : [communication@transatquebecstmalo.com](mailto:communication@transatquebecstmalo.com).

**Le succès des communications multimédias est basé sur l'implication des skippers et les contenus qu'ils fourniront.**

## 5.4 Balises de positionnement

**5.4.1** Tous les bateaux sont équipés d'une balise Yellowbrick par l'organisateur. Ces balises permettent le suivi des bateaux.

Un chèque de caution de 800 Euros à l'ordre de YB Tracking Limited est demandé à chaque skipper. Ce chèque ne sera pas encaissé, il sera restitué au retour de la balise en état de marche. Toute balise détériorée ou perdue sera à la charge du skipper.

En cas d'abandon, le skipper s'engage à renvoyer la balise à ses frais à l'adresse suivante :

YB Tracking Limited - Unit 2 - Eastlands Boatyard - Coal Park Lane  
Swanwick - Southampton SO31 7GW - United Kingdom

**5.4.2 Moyen de positionnement supplémentaire choisi par le bateau :** chaque bateau doit être équipé d'un Inmarsat C permettant de faire du polling ou d'une autre balise de positionnement. Ce moyen sera utilisé en cas de dysfonctionnement de la balise de l'organisateur. L'organisateur devra avoir accès à ce moyen de positionnement.

## 5.5 Classements intermédiaires et positions pendant la course

**5.5.1** L'organisateur met en place la procédure de localisation des navires par le système de balise Yellowbrick et Inmarsat C, par polling ou balise supplémentaire du concurrent si nécessaire.

Pendant toute la durée de la course, le terminal Inmarsat C doit être réglé sur le satellite Atlantique Ouest, pour permettre le polling. Le choix « Océan préféré » doit être Atlantique Ouest.

Les bateaux seront positionnés sur le site internet de la course toutes les heures sauf au départ et à l'arrivée voir IC 5.5.2.

Cinq classements intermédiaires sont effectués toutes les quatre heures : 3h, 7h, 11h, 15h, 19h TU, puis mis sur le site Internet, envoyé à la presse et sur le courriel des bateaux. Chaque bateau reçoit le classement de sa propre classe. Un site FTP sera à la disposition des concurrents avec les positions de tous les bateaux (Posreport) et les classements intermédiaires en Excel.

L'adresse du FTP est la suivante : [213.246.60.29](http://213.246.60.29) Login : qsm2016 Password : vt720p.

### 5.5.2 Positionnement satellite au départ et à l'arrivée sur le site de la course

**5.5.2.1 De la ligne de départ jusqu'au passage du premier de chaque classe à Saint-Pierre-et-Miquelon,** les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes. Ces positions seront publiées sur le site internet de la course sans être communiquées aux bateaux.

#### 5.5.2.2 À l'arrivée

**Après le franchissement de la longitude 6°W et jusqu'à l'arrivée,** les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes. Ces positions seront publiées sur le site internet de la course sans être communiquées aux bateaux.

## 5.6 AIS

Les concurrents devront **garder** leur AIS en marche (émission et réception) à partir de 9h00 le jour du départ de la course jusqu'à leur passage de la ligne d'arrivée.

## 6 PAVILLONS DE COURSE

Les bateaux concurrents doivent frapper dans leur gréement les 2 pavillons de course qui leur ont été fournis par la Direction de course à Québec. Un concurrent en infraction avec cette règle pourra recevoir une pénalité financière par l'organisation, sans instruction (modification RCV 63.1).

## 7 ZONE DE COURSE

### 7.1 Zone de départ (annexe 4)

**Cette zone est strictement réservée :**

- aux concurrents
- aux semi-rigides d'assistance des concurrents
- aux navires chargés de la police et de la sécurité du plan d'eau (pavillons spécifiques)
- aux bateaux des arbitres (CC, Jury, contrôleur d'équipement)
- aux bateaux accrédités par l'organisateur avec autorisation (pavillon spécifique)

**Aucun autre bateau ne sera autorisé à entrer dans cette zone.**

## 8 PARCOURS

**8.1** Le parcours des Monocoques est décrit en annexe 7.1, les parcours des Multicoques sont décrits en annexe 7.2.

**8.2** Il est possible qu'une porte de glace soit définie par un Avenant. Ce sera fait au plus tard au briefing des skippers.

**8.3** Aux passages de chaque marque avec un prix (19.2 des IC), les concurrents doivent aviser le Comité de course local (VHF canal 72) au moins 1 heure avant de contourner la marque.

### 8.4 Marque manquante

En cas de marque manquante, le point GPS correspondant à la marque est à respecter.

### 8.5 Parcours pour les concurrents en retard et concurrents de retour au Port de Québec avec ou sans assistance extérieure

**8.5.1** Les concurrents en retard sont ceux qui n'ont pas pris correctement le départ avant la fermeture de la ligne 30 minutes après le signal de départ de leur classe. Ces concurrents ne seront pas autorisés à prendre le départ normal et devront se rendre ou rester au Port de Québec. Ils ne pourront partir de Québec qu'après accord écrit du Comité de course, et ceci au plus tôt, à l'heure qui leur sera indiquée par le Comité de course. Ces concurrents seront alors considérés comme partants.

**8.5.2** Leur parcours est le suivant :

- ✓ Départ à la Pointe-à-Carcy, à la sortie du Port de Québec
- ✓ Puis parcours normal, tel que décrit en Annexe 7.1 ou 7.2

Pour tous les bateaux, le temps de course sera toujours calculé à partir du signal de départ de la course.

### **8.5.3 Concurrents de retour à Québec après avoir pris un départ normal**

L'article 8.5.2. s'applique aussi aux concurrents qui, après avoir pris un départ normal, rentreraient au Port de Québec avec ou sans assistance extérieure.

### **8.6 Zones interdites** : les concurrents ne sont pas autorisés pendant la course à naviguer dans les zones interdites décrites dans l'annexe 7.3, qui sont considérées comme des obstacles.

**Ces zones interdites sont des polygones tels que définis dans l'annexe 7.3**

### **8.7 Modification de parcours après le départ pour les multicoques**, possibilité de supprimer la marque du Fastnet : suivant les conditions météorologiques prévues, après le départ et au plus tard avant le passage du premier bateau concerné à la longitude 53°Ouest, la Direction de course en accord avec le comité de course pourra supprimer la marque du Fastnet. Cette possibilité pourra s'appliquer à une classe en particulier ou aux deux classes de multicoques. Dans ce cas, un message sera envoyé par courriel à chaque concurrent concerné par la modification de parcours. Le concurrent devra accuser réception de ce message. Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer de la modification ou non du parcours.

## **9 LE DÉPART**

**Le départ de la course sera donné le dimanche 10 juillet 2016 sauf pour la classe Ultime dont le départ aura lieu normalement le 12 juillet ou au plus tard le 13 juillet.**

### **9.1 Déclarations avant le départ**

Au plus tard à 18h00, le vendredi 8 juillet 2016, les concurrents devront avoir remis au PC Course :

- L'annexe 1 - déclaration de départ avec la liste d'équipage dûment remplie et signée
- L'annexe 2 - déclaration de non-routage
- L'annexe 3 - déclaration des voiles embarquées pour les Class40

### **9.2 Sortie des bassins du Vieux-Port de Québec**

L'ordre de sortie sera communiqué aux concurrents au plus tard le samedi 9 juillet. Les bateaux pourront se rendre vers la ligne de départ à moteur. Les moteurs ne seront pas plombés.

### **9.3 Heures de départ**

#### **9.3.1 Monocoque OPEN, Class40 et Multi 50** : le départ sera donné le dimanche 10 juillet 2016.

Il y aura deux départs :

- 13h00 : départ des monocoques de la Class40 et de la classe Open
- 13h15 : départ de la classe Multi 50





Jusqu'au signal d'avertissement de leur classe, les voiliers des autres classes ne doivent pas gêner les voiliers qui vont prendre leur départ.

#### **9.3.2 Pour la classe Ultime**, le départ sera donné le mardi 12 juillet à 15h ou au plus tard le 13 juillet.





#### 9.4 Procédure de départ

Le pavillon d'avertissement des monocoques (Class40 et OPEN) et de la classe Ultime est le pavillon de la Ville de Québec. Le pavillon d'avertissement des autres voiliers est le pavillon du Yacht Club de Québec.

Procédure de départ pour les monocoques (Classe40 et OPEN) et la classe Ultime

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel		Signal sonore	Signification
8	Pavillon de la Ville de Québec		Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon "P"		Un	Préparatoire
1	Affalé du pavillon "P"		Un long	Une minute
0	Affalé du pavillon de la Ville de Québec		Un	Départ

Procédure de départ pour la classe Multi50 :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel		Signal sonore	Signification
8	Pavillon du Yacht Club de Québec		Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon "P"		Un	Préparatoire
1	Affalé du pavillon "P"		Un long	Une minute
0	Affalé du pavillon du Yacht Club de Québec		Un	Départ

Les signaux de départs sont effectués à partir du bateau-comité.

Les signaux visuels seront appuyés par un décompte VHF canal 72 et un signal sonore.

#### 9.5 Ligne de départ (Annexe 4)

Le départ se fera entre les Villes de Québec et Lévis.

La ligne de départ est une ligne imaginaire située à la hauteur du PARC DE LA JETÉE sur la promenade Samuel-De Champlain (46°46.24N — 071°14.91W).

Elle est définie par le bateau-comité arborant un pavillon bleu fluorescent, situé par 46°46.16N — 071°14.91W, qui délimite la zone nord de la ligne de départ et que l'on laisse à bâbord, et par un bateau moteur arborant un pavillon bleu fluorescent situé par 46°45.65N — 071°14.72W, correspondant à l'extrémité sud de la ligne de départ et que l'on laisse à tribord. Pour les Ultimes, l'extrémité Sud de la ligne de départ sera le waypoint, emplacement du bateau moteur, 46°45.65N — 071°14.72W.

## 9.6 Retard à prendre le départ

Un concurrent qui n'a pas pris le départ 30 minutes après le signal de son départ, doit être considéré comme non partant. Il pourra devenir partant retardé s'il en fait la demande au Comité de course suivant l'I.C 8.4..

## 9.7 Rappel individuel :

- ✓ Les concurrents OCS seront prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal 72, et/ou par un bateau du Comité de course (ceci modifie RCV 29.1).
- ✓ Un bateau situé côté parcours de la ligne de départ au moment du signal préparatoire et qui, à cause du courant, estime impossible de rejoindre à la voile la ligne de départ avant sa fermeture, peut embrayer son moteur pour rejoindre le côté Ouest de la ligne de départ.  
Une fois situé du côté pré-départ de la ligne, il devra arrêter son moteur et effectuer un 360° avant de prendre correctement son départ.
- ✓ Un bateau OCS qui ne revient pas pour prendre le départ recevra, sans instruction, une pénalité de 3 heures. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 12.3, au plus tard avant le franchissement de la bouée de Rimouski (ceci modifie RCV 28.1).
- ✓ L'absence de transmission VHF ou une transmission peu audible ne pourra donner lieu à une demande de réparation.

## 10 L'ARRIVÉE

### 10.1 Ligne d'arrivée (Annexe 5)

La ligne d'arrivée est située devant les remparts de Saint-Malo.

C'est une ligne imaginaire dans l'alignement du phare du môle des Noires 48° 38.528N — 002° 01.910W, et de la bouée cardinale Sud du Plateau de Rance 48° 38.426N — 002° 02.279W. **Cette bouée est à laisser à bâbord.**

La ligne d'arrivée est délimitée dans sa partie ouest par la pointe de Moulinet (pointe de Dinard) qui devra être laissée à tribord.

Les concurrents doivent prévenir le Comité de course et/ou la Direction de course par téléphone, au moins 2 heures avant leur heure estimée d'arrivée et rester en veille VHF, canal 72, jusqu'au franchissement de la ligne d'arrivée.

### 10.2 Déclaration d'arrivée (Annexe 6)

**10.2.1** Au plus tard 24 heures après son arrivée, chaque concurrent doit remettre au PC Course sa déclaration d'arrivée, certifiant qu'il a effectué la course conformément aux règles en vigueur.

**10.2.2** Les concurrents sont tenus de garder leur livre de bord ou journal informatique à la disposition du Comité de course et de la Direction de course qui pourront en disposer pendant 24 heures pour consultation.

**10.2.3** Tout concurrent arrivé avant le temps limite (IC 11.1), doit rester disponible - bateau et skipper- à la disposition de la Direction de course, et ce pour au moins 24 heures après son arrivée à Saint-Malo, afin de permettre un éventuel contrôle sur demande du Comité de course et/ou du Jury.

**10.3** Les bateaux bénéficieront d'une place à quai gratuite pendant 10 jours maximum après la date de leur arrivée à Saint-Malo.

## **11 TEMPS LIMITE / ABANDON**

**11.1** Le temps limite d'arrivée pour tous les concurrents est 10 jours pleins (240 h) après l'arrivée du premier monocoque. À ce délai de 10 jours, il y a éventuellement lieu d'ajouter le bonus en temps que le Jury international est susceptible d'accorder à un voilier ou de retrancher une pénalité en temps après instruction à terre (IC 12).

**11.2** Au-delà du temps limite, et dans le cas où l'organisation ne serait plus sur place pour des raisons logistiques, le passage de la ligne d'arrivée des concurrents restant en mer sera déterminé à l'aide du suivi par satellite et confirmé par l'auto pointage du concurrent. L'accueil des bateaux sera assuré par la SNBSM.

**11.3** Tout concurrent qui abandonne doit amener ses pavillons de course et tout mettre en œuvre pour prévenir la Direction de course.  
Tout abandon ne sera pris en compte qu'après réception d'un message écrit du concurrent à la Direction de course à l'adresse suivante [dc@transatquebecstmalo.com](mailto:dc@transatquebecstmalo.com) pour confirmer son abandon.

**11.4** Tout concurrent qui déclenche sa balise Sarsat-Cospas doit la désactiver dès qu'il est sain et sauf, sauf demande contraire des CROSS/MRCC ou de la Direction de course.

## **12 SYSTEME DE PÉNALITÉS ET DE RÉPARATION**

### **12.1 Pénalité au moment de l'incident**

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

**12.1.2** Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 13.3).

**12.1.3** Un bateau qui omettra de réparer selon RCV 44.2, mais qui reconnaîtra immédiatement sa faute lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury (ceci modifie RCV 63.1 et 64.1).



**12.1.4** Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1).

## **12.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction**

**12.2.1** Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, sauf exception, une pénalité en temps, sauf si le bateau est disqualifié. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.3.

**12.2.2** Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps (ceci modifie RCV 64.2).

**12.2.3** Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 13.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury.

### **12.2.4 Pouvoir discrétionnaire du Jury**

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

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

### **12.2.5 Pénalités décidées par l'autorité organisatrice.**

Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront des amendes à régler à l'organisation ou déductibles des prix. De telles pénalités seront imposées par l'autorité organisatrice (ceci modifie RCV 63.1).

## **12.3 Manière d'effectuer en course une pénalité en temps**

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

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

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

## **13 RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE**

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

### **13.1 Informer le réclamé :**

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

**13.1.2** Les avis des réclamations du Comité de course et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis aux concurrents concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par courriel. (Ceci modifie la RCV 61.1(b)).

**13.1.3** Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 13.1.1 ci-dessus.

**13.1.4** Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure prescrite en 13.1.1 ci-dessus.

### **13.2 Contenu d'une réclamation**

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

**13.2.2** Les infractions aux Règles décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1(a)) :

- Programme (IC 4)
- Communications (IC 5)
- Pavillons de course (IC 6)
- Plombages et Contrôles de jauge et d'équipements (IC 14)
- Annexe 6 : Déclaration d'arrivée ( IC 10.2.1)
- Annexe 1, 2 et 3 (IC 9.1)
- Publicité (AC et IC 15)
- Obligation des skippers (IC 20)
- Évacuation des débris (IC 21 et RCV 55)
- RCV 48.2

### **13.3 Temps Limite**

#### **13.3.1 Pour réclamer**

Le temps limite pour réclamer sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de dix-huit heures après son arrivée.

#### **13.3.2 Pour demander réparation**

Le temps limite pour une demande de réparation sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury, à partir de l'heure de

réception de la décision. Cependant, lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel (ceci modifie la RCV 62.2).

### **13.3.3 Pour demander une réouverture**

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

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

**13.3.4** Le Jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

## **13.4 Instruction et décision**

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

**13.4.2** L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et l'Inmarsat C implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction (ceci modifie la RCV 63.3).

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

**13.4.4** Conformément au préambule de l'IC 13, la procédure prévue dans cette instruction 13.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.  
Cependant, selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.

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

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

## **14 CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT**

**14.1** Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'Avis de course et ses avenants, aux Règles de classe et aux Instructions de course et ses Avenants éventuels.

**14.2** **À Québec**, des contrôles seront effectués avant le départ. Un membre de l'équipage inscrit doit assister au 1er contrôle du bateau. Ensuite, lui-même ou son représentant est tenu d'être présent jusqu'à ce que le bateau soit conforme. Un bateau non conforme aux règles de la course le vendredi 8 juillet à 18 h ne pourra pas prendre le départ de l'Épreuve. S'il se met en conformité avant son heure de départ du quai, le Directeur de Course pourra l'autoriser à prendre le départ.

**14.3** **À l'arrivée**, des contrôles pourront être effectués soit à la demande de la Direction de course, du Comité de course ou du Jury international. Un bateau non conforme aux règles de la course recevra une pénalité en temps et/ou financière et/ou pourra être disqualifié à la discrétion du Jury.

**14.4** **Sortie du Port de Québec** : L'ordre de sortie sera communiqué aux concurrents au plus tard le vendredi 8 juillet. Tous les bateaux devront être en configuration course quand ils quitteront le bassin.

### **14.5 Plombages**

Suivant les classes, des plombages seront posés par les contrôleurs à Québec avant le départ du quai et ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée, voir la liste en annexe 8.

#### **14.5.1 Contestation de la qualité du plombage**

Chaque skipper est responsable de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages, ainsi que d'en assurer l'intégrité par la suite. Toute contestation concernant l'intégrité et/ou la qualité du plombage devra être formulée pendant les contrôles ou au plus tard dans les 2 heures suivant le plombage (ou re-plombage) auprès des contrôleurs. Les contestations ne seront plus admises après la signature de la déclaration de départ.

## **15 PUBLICITÉ**

**15.1** Les concurrents doivent arborer les flammes ou pavillons et les marquages demandés par l'organisation (AC 10).

- 15.2** Toute vente ou distribution d'objets ne sera autorisée dans les ports et sur les plans d'eau de départ et d'arrivée que par Voile Internationale Québec ou son mandataire.  
Des emplacements pourront être attribués pour permettre les opérations de publicité et commerciales.

## **16 BATEAUX OFFICIELS**

### **16.1 Bateaux Arbitres**

- ✓ Les bateaux du Comité de course arborent un pavillon jaune fluorescent
- ✓ Le bateau Jury arbore le pavillon Jury et un pavillon jaune fluorescent

### **16.2 Bateaux organisation**

- ✓ Semi-rigide « Sécurité » surveillance du plan d'eau : arborent un pavillon orange fluorescent
- ✓ Semi-rigide « Assistance team » : arborent un pavillon gris
- ✓ Vedettes « Presse » : arborent un pavillon bleu fluorescent
- ✓ Vedettes de « Passagers » accréditées zone réservée par l'organisation : arborent un pavillon vert fluorescent

## **17 SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE**

- 17.1** Un briefing pour les semi-rigides d'assistance sera organisé le samedi 9 juillet 14 h. Le lieu sera affiché sur le tableau officiel.

- 17.2** Les pilotes de semi-rigides devront remplir une fiche de contrôle et la remettre au responsable lors du briefing semi-rigide où leurs sera remis la flamme d'accréditation.

- 17.3** La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides pendant toute la journée du 10 juillet 2016 et du 12 ou 13 juillet départ des Ultimes. Il est rappelé que les semi-rigides sécurités devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateur, passager, etc., qui en ferait la demande.

## **18 CLASSEMENT**

### **18.1 Classement de la Transat Québec Saint-Malo 2016**

Le classement se fait en temps réel par Classe suivant l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée à Saint-Malo. Au temps réel, il faut ajouter ou retrancher les pénalités ou les bonifications en temps, s'il y a lieu.

- 18.2 Classement Vintage Class40:** La Commission Jauge de la Class40 a mis en place un calcul, en fonction du poids, du moment de redressement, de l'ancienneté d'un Class40 pour déterminer les bateaux pouvant participer au classement Class40 « Vintage ». La liste des participants à ce classement sera affichée sur le tableau officiel au plus tard le vendredi 8 juillet.

## 19 PRIX ET BOURSES

Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée de la Transat Québec Saint-Malo 2016 dans le temps limite (IC 11) seront pris en compte pour les prix et les bourses.

### 19.1 Répartition des prix

Les prix seront répartis par classe de la façon suivante en fonction des inscrits au 15 juin 2016 : si le nombre d'inscrits devait varier d'ici le départ, une mise à jour des prix sera diffusée par avenant au plus tard le 9 juillet.

Class40	1 <sup>er</sup>	18 000 \$
	2 <sup>e</sup>	12 000 \$
	3 <sup>e</sup>	9 000 \$
	4 <sup>e</sup>	6 000 \$
	5 <sup>e</sup>	3 000 \$
Classe Multi50	1 <sup>er</sup>	7 500 \$
	2 <sup>e</sup>	3 000 \$
	3 <sup>e</sup>	1 500 \$
Classe Ultime	1 <sup>er</sup>	10 000 \$
Classe Open MONO	1 <sup>er</sup>	2 000 \$

### 19.2 Répartition des bourses - Marques de passage

Les bourses seront réparties de la façon suivante :

Marques de passage	Classe	Classement	Montant
Rimouski	Multi50	1 <sup>er</sup>	4 000 \$
Matane	Class40	1 <sup>er</sup>	4 000 \$
Gaspé	Class40 « Vintage »	1 <sup>er</sup>	4 000 \$
Percé	Classe Ultime	1 <sup>er</sup>	4 000 \$

### 19.3 Remise des prix et des bourses

La remise des prix et des bourses aura lieu à Saint-Malo le jeudi 28 juillet 2016.

La présence des skippers et d'une partie de chaque équipage qui ont fini la course est obligatoire. Les prix ne seront remis qu'aux skippers et équipages présents.

## 20 OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DE L'ÉQUIPAGE

20.1 Le skipper et son équipage se doivent d'être présents aux évènements suivants:

- Remise des prix du Prologue et accueil des équipages à Lévis
- Présence des équipages à la Mairie de Québec au 2, rue des Jardins, le vendredi 8 juillet 2016 à 11 h
- Présentation officielle des équipages le vendredi 8 juillet 2016 à 19h00
- Briefing des skippers (seule la présence du skipper est obligatoire) le samedi 9 juillet à 9 h
- Remise des prix et des bourses à Saint-Malo, jeudi le 28 juillet 2016 (à laquelle devront être présents le skipper et une partie de l'équipage)

En cas d'infraction, une pénalité financière pourra être appliquée, à la discrétion de l'organisateur. Elle pourra être déduite du montant des prix gagnés par le skipper.

## **20.2 Équipers invités à bord pour la descente du Saint-Laurent**

En plus des membres de l'équipage inscrits sur la déclaration de départ Annexe 1 et tels que définis dans l'Avis de course au paragraphe 8, le skipper peut demander au Directeur de Course l'autorisation écrite d'embarquer un invité qui effectuera la partie du parcours situé entre la ligne de départ et une des bouées à virer sur le Saint Laurent.

Dans sa demande écrite, le skipper devra donner le nom de la personne invitée, sa fonction à bord et la marque de parcours de son débarquement.

La Direction de Course avisera le Comité de course local qui devra contrôler le débarquement.

En arrivant sur ladite marque, le skipper contactera le Comité de course local pour annoncer le débarquement après le passage de la marque.

## **21 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

La Transat Québec Saint-Malo se veut un événement qui réduit au maximum son impact sur l'environnement.

### **21.1 Évacuation des détrit**

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détrit non biodégradable dans l'eau. Les détrit doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage. Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile (ceci modifie la RCV 55).

### **21.2 Contenants d'eau douce réutilisables**

L'organisateur encourage fortement l'utilisation de jerricans, bidons et gourdes individuelles de préférence aux petites bouteilles en plastique à usage unique. Elle s'assurera de faciliter l'acquisition de tels contenants pour les équipages.

## **22 RESPONSABILITÉ**

Les concurrents participent à la course entièrement à leurs propres risques. La décision de participer à une course ou de rester en course relève de leur seule responsabilité (RCV4). L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la course, aussi bien avant, pendant, qu'après la course.

L'inscription d'un bateau implique, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférent, renonciation à toute voie de recours autre que celles prévues par les RCV.

## **23 ORGANISATION**

### **23.1 Comité d'organisation**

- Sylvain Gagné : Président de Voile Internationale Québec (VIQ)
- Patrice Drouin : Président et directeur général de Gestev
- Chantal Lachance : Vice-présidente et directrice des opérations de Gestev.

Sa mission est l'organisation générale de l'Épreuve, la communication, les réceptions et les relations partenaires, les remises officielles des prix.

### **23.2 Direction de course**

- Damien De Pas : Directeur de course [course@transatquebecstmalo.com](mailto:course@transatquebecstmalo.com)
- Suzanne Maltais : Adjointe à la direction de course
- Serge Veuthey : surveillance du plan d'eau à Québec
- La SNBSM et SNSM : surveillance du plan d'eau à Saint-Malo
- René Boulaire : positionnement et classements intermédiaires.

Sa mission est l'organisation sportive de l'événement en collaboration directe avec le Comité de course et le Jury international.

### **23.3 Comité de course**

- Sylvie Viant, Présidente du Comité de course [sviant@orange.fr](mailto:sviant@orange.fr)
- Vanessa Boulaire, Adjointe au Comité de course
- Jean-Patrick Laflamme, Comité de départ
- Un membre de la SNBSM à l'arrivée

Sa mission est le contrôle de la régularité sportive de l'Épreuve.

### **23.4 Jury international**

- David Brunskill IJ (Grande-Bretagne), Président du Jury
- Kathy Dyer IJ (Canada), membre du Jury
- Jean Louis Fabry J (France), membre du Jury
- Henry Menin (É-U) IJ, membre du jury
- Lars Nyqvist IJ (Finlande), membre du jury
- Hugh Piggin (Nouvelle Zélande), membre du jury
- Georges Priol IJ (France), membre du Jury
- Stephen Proctor IJ (Grande-Bretagne), membre du Jury

Sa mission est d'assurer la régularité sportive de l'Épreuve. Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone, par vidéo conférence, par courriel, par skype, par VHF, l'annexe N 1.5 doit être considérée comme respectée et les réclamations et les demandes de réparations peuvent être instruites et jugées de cette façon.



## **24 ADHÉSION**

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

## **25 HEURE OFFICIELLE**

Tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de course, dans les avenants éventuels et sur les tableaux d'affichage sont, pour les opérations de départ ou d'arrivée, en heure locale :

- Au Québec            TU - 4
- En France            TU + 2

➤ En mer pour les opérations autres que celles énumérées ci-dessus, en TU.

**QUÉBEC SAINT-MALO 2016****DÉCLARATION DE DÉPART-LISTE D'ÉQUIPAGE/DEPARTURE FORM-CREW LIST**Nom du bateau/*Name of the yacht* :

N°

Je soussigné(e)/*I undersigned*, .....

chef de bord du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « Québec Saint-Malo 2016 » de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles de l'ISAF, l'Avis de course de l'Épreuve, les règlements de sécurité et les Instructions de course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire.

*Skipper of the above yacht declare on my honour that I have entered the « Québec Saint-Malo 2016 » race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the International Sailing Rules, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.*

Je sais que la course à la voile peut être dangereuse.

*I understand that yacht racing can be dangerous.*

Je déclare savoir que la sécurité de mon bateau relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que nous connaissons mon équipage et moi, la manière de nous en servir.

*I declare that I know that the safety of my yacht is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the yacht to meet adverse weather conditions, that there is on board the yacht all the proper safety gear and that my crew and my self know how to use it.*

Je désigne à la Direction de course les personnes suivantes joignables 24 h/24 :

I designate to the Race Director the following person(s) may be joined 24h on 24 hours :

1er Personne Nom (Name), Prénom (Surname) : .....

Tél. domicile :

Tél. bureau :

Tel portable :

Phone home :

Phone office :

Mobile phone :

2nd Personne Nom (Name), Prénom (Surname) : .....

Tél. domicile :

Tél. bureau :

Tel portable :

Phone home :

Phone office :

Mobile phone :

Référent communication Nom (Name), Prénom (Surname).....

Tél. domicile :

Tél. bureau :

Tel portable :

Phone home :

Phone office :

Mobile phone :

Je déclare enfin que je prendrai, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il m'appartient de prendre ou non le départ de l'Épreuve, ou de la continuer.

*I declare that I will, prior to the start, get hold of the weather forecast and that it is my sole decision, to start or not on the race, or to continue the race.*

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs, VIQ, GESTEV, le Jury International, le Comité de course et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette Épreuve à quelque titre que ce soit.

*I agree that organizers, VIQ, GESTEV, the International Jury, the Race Committee and organising clubs, persons and companies working for or on behalf of the above mentioned parties have no responsibility for loss of life or injury to crew members or others, or for the loss of, or damage to any vessel or property.*

QUÉBEC :....., le/on :..... 2016 (date)

**Signature du Chef de bord/Skipper signature :.....**

## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

### DÉCLARATION DE NON-ROUTAGE / NON-ROUTING DECLARATION FORM

Nom du bateau / *Name of boat* : .....N° .....

Je, soussigné / *I, the undersigned* : ....., Skipper

du bateau ci-dessus désigné / *Skipper of the boat indicated above.*

**Déclare sur l'honneur que je respecterai la règle de non-routage sur la Transat Québec Saint-Malo 2016, article 1.5.1 des IC.**

***Specifically, I declare upon our honor that I will abide by rule of non-routing on the Transat Québec Saint-Malo 2016, SI rule 1.5.1.***

Québec : ..... 2016 (date)

Signature du Chef de bord / *Skipper signature* : .....

**QUÉBEC SAINT-MALO 2016****DÉCLARATION DES VOILES EMBARQUÉES****DÉCLARATION DES VOILES EMBARQUÉES**

Je soussigné (nom, prénom) \_\_\_\_\_ skipper du Class40  
 (nom et numéro) \_\_\_\_\_ m'engage à embarquer  
 les 8 voiles suivantes sur la course « TRANSAT QUÉBEC-SAINT-MALO 2016 », selon ce qui  
 est prescrit à l'article 103 des règles de jauge de la Class40.

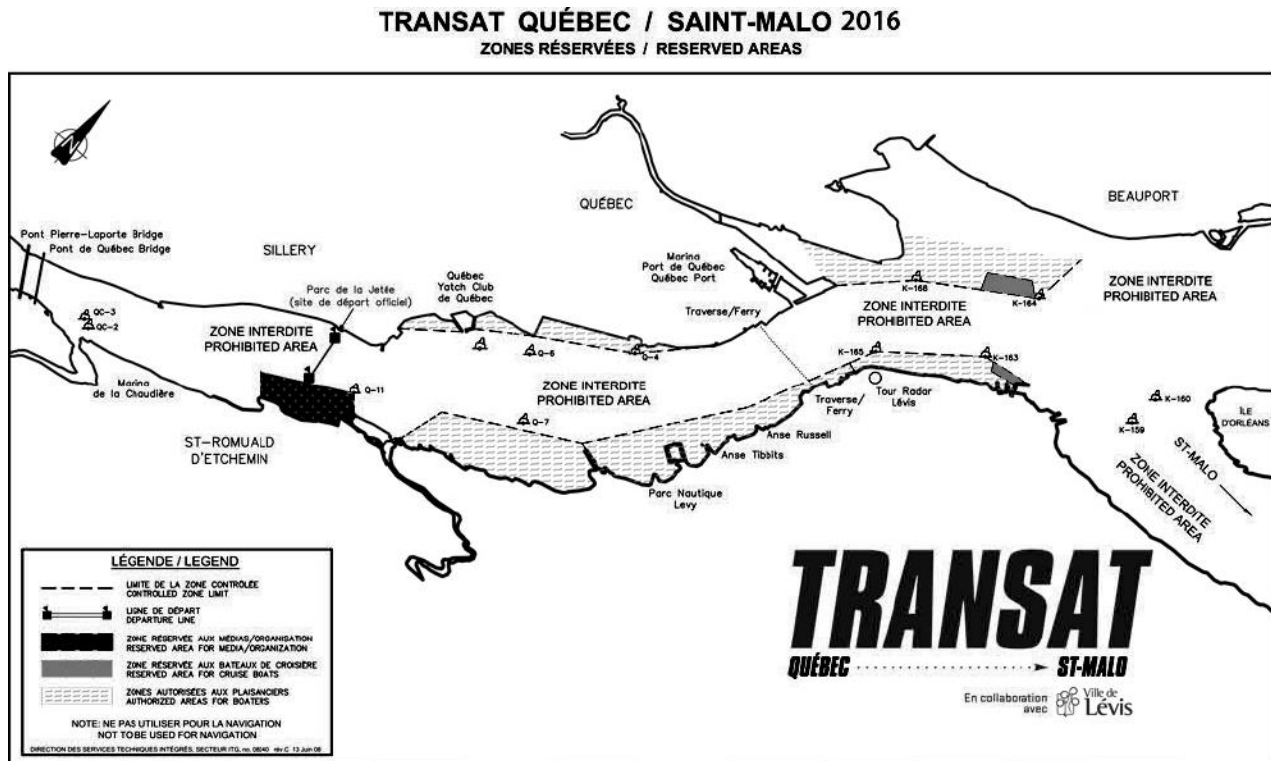
N° de voile en conformité avec votre inventaire	Matière			Surface (obligatoire pour GV et Solent)
	100 % polyester	100 % nylon	Autre matière	
_____ - _____ - _____				
_____ - _____ - _____				
_____ - _____ - _____				
_____ - _____ - _____				
_____ - _____ - _____				
_____ - _____ - _____				
_____ - _____ - _____				
_____ - _____ - _____				

Fait à Québec, le \_\_\_\_\_ 2016

Signature : \_\_\_\_\_

# QUÉBEC SAINT-MALO 2016

## ZONE DE DÉPART / STARTING ZONE



## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

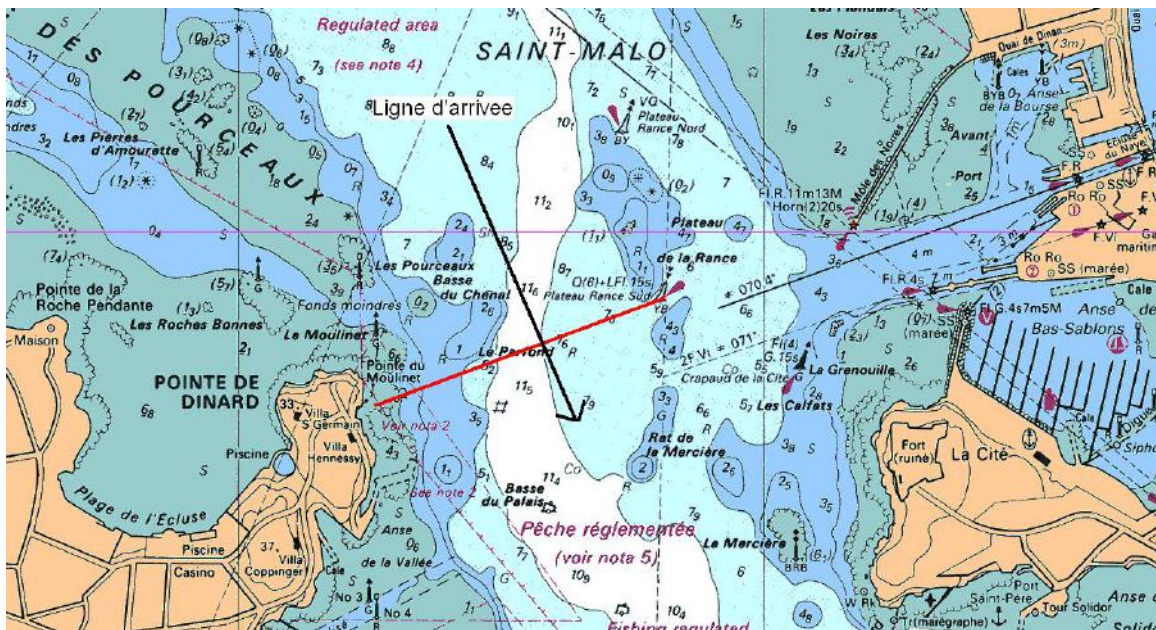
### LIGNE D'ARRIVEE / FINISHING LINE

En franchissant la longitude du cap Fréhel (002° N et 19° W), les concurrents devront contacter la capitainerie du Port de Saint-Malo par VHF (canal 12).

On leur communiquera alors les instructions pour naviguer dans les chenaux d'accès à Saint-Malo ainsi que les modalités de passage des écluses.

*Crossing in longitude of cape Frehel (002° N and 19° W), competitors must contact the harbor master's of St-Malo by VHF (channel 12).*

*They will then get the instructions for the navigation to reach Saint-Malo and for the passage of the locks.*



**QUÉBEC SAINT-MALO 2016****DÉCLARATION D'ARRIVÉE / FINISH DECLARATION FORM**

**Nom du bateau/Name of the yacht** :.....

**N° de course/race number** :.....

Je soussigné (e)....., skipper du yacht ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur,

*I, undersigned....., Skipper of the above yacht, certify,*

✓ Avoir effectué régulièrement le parcours de l'Épreuve.  
— *Having completed normally the course of the race.*

✓ Avoir respecté l'Avis de course et des Instructions de course de l'Épreuve.  
— *Having followed the Notice of Race and the Sailing Instructions.*

✓ Avoir franchi la ligne d'arrivée à Saint-Malo  
— *Having finished at Saint-Malo*

Date..... a.....TU (heure/min/sec)

*Date..... at..... UT (hour/min/sec)*

Je signale au Comité de course les incidents suivants :

*The following incidents occurred :*

Fait à Saint-Malo, le..... 2016

*At Saint-Malo, on..... 2016*

Signature du Chef de bord  
*Skipper's signature*

Nom et signature d'un équipier  
*Name and crew's signature*

---



---



---



## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

### PARCOURS MONOCOQUES

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

#### Parcours des Monocoques (Class40 et Open)

- Ligne de départ, selon le paragraphe 9.5 des IC
- Bouée verte Q11 Saint-Romuald à laisser à tribord
- Bouée verte K 165 Pointe de Lévy à laisser à tribord
  - 46° 49.30 N 071° 11.09 W
- Bouée verte K 163 Cale Sèche Lorne à laisser à tribord
  - 46° 49.93 N 071° 10.30 W
- Marque de Rimouski à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 31.28 N 068° 28.57 W
  - Un bateau identifié TRANSAT portant un réflecteur radar.
- Marque de Matane à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 51.58 N 067° 32.28 W
  - Bouée rouge/blanche identifiée MATAN
- Marque de Grande Grave/Gaspé à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 47.52 N 064° 13.94 W
  - Bouée jaune, portant un réflecteur radar et un feul clignotant blanc
- Marque de Percé à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 30.95 N 064° 11.95 W
  - Bouée jaune, portant un réflecteur radar et un feu clignotant jaune
- Ile de Saint-Pierre à laisser à tribord
- Bouée Vieux Banc Ouest à laisser à bâbord
  - 48° 41.83 N 02° 10.20 W
- Ligne d'arrivée, selon le paragraphe 10.1 des IC.

## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

### PARCOURS MULTICOQUES

#### Parcours des Multicoques (Multi 50 et Open)

- Ligne de départ, selon le paragraphe 9.5 des IC
- Bouée verte Q11 Saint-Romuald à laisser à tribord
- Bouée verte K 165 Pointe de Lévy à laisser à tribord
  - 46° 49.30 N 071° 11.09 W
- Bouée verte K 163 Cale Sèche Lorne à laisser à tribord
  - 46° 49.93 N 071° 10.30 W
- Marque Rimouski à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 31.28 N 068° 28.57 W.  
Un bateau identifié TRANSAT portant un réflecteur radar.
- Marque de Matane à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 51.58 N 067° 32.28 W  
Bouée rouge/blanche identifiée MATAN
- Marque de Grande Grave/Gaspé à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 47.52 N 064° 13.94 W  
Bouée jaune, portant un réflecteur radar et un feu clignotant blanc
- Marque de Percé à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 30.95 N 064° 11.95 W  
Bouée jaune, portant un réflecteur radar et un feu clignotant jaune
- **L'archipel des Îles de La Madeleine à laisser à bâbord**
- Ile de Saint-Pierre à laisser à tribord
- **Phare du Fastnet à contourner en le laissant à tribord**
- Bouée Vieux Banc Ouest à laisser à bâbord
  - 48° 41.83 N 02° 10.20 W
- Ligne d'arrivée, selon le paragraphe 10.1 des IC.

## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

### PARCOURS MULTICOQUES

(suite)

#### Parcours des Multicoques Classe Ultime

- Ligne de départ, selon le paragraphe 9.5 des IC
- Bouée verte Q11 Saint-Romuald à laisser à tribord
- Bouée verte K 165 Pointe de Lévy à laisser à tribord
  - 46° 49.30 N 071° 11.09 W
- Bouée verte K 163 Cale Sèche Lorne à laisser à tribord
  - 46° 49.93 N 071° 10.30 W
- Marque de Percé à contourner en la laissant à bâbord
  - 48° 30.95 N 064° 11.95 W
  - Bouée jaune, portant un réflecteur radar et un feu clignotant jaune
- **L'archipel des Îles de La Madeleine à laisser à bâbord**
- Ile de Saint-Pierre à laisser à tribord
- **Phare du Fastnet à contourner en le laissant à tribord**
- Bouée Vieux Banc Ouest à laisser à bâbord
  - 48° 41.83 N 02° 10.20 W
- Ligne d'arrivée, selon le paragraphe 10.1 des IC.

## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

### ZONES INTERDITES

#### **IC 8.6 : Pour tous les parcours, les zones définies ci-dessous sont interdites aux concurrents :**

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

#### **1 Zone interdite du parc marin de la rivière de Saguenay :**

Cette zone interdite est un polygone défini par les points 7, 5, 4, 3 dont les coordonnées sont les suivantes (voir carte jointe) :

- Point 7 : 48° 00.14 N 069° 45.68 W (Cap du Basque)
- Point 5 : 48° 04.50 N 069° 31.70 W (Bouée H52)
- Point 4 : 48° 17.47 N 069° 17.28 W
- Point 3 : 48° 20.43 N 069° 23.58 W (Pointe de la Croix)

#### **2 Zone interdite de Bishop**

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 49° 46.00 N 006° 29.50 W
- Point B : 49° 46.00 N 006° 16.50 W
- Point C : 49° 35.50 N 006° 16.50 W
- Point D : 49° 35.50 N 006° 34.00 W

#### **3 Zone interdite des Scilly**

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D, dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50° 04.00 N 006° 48.50 W
- Point B : 50° 01.20 N 006° 32.90 W
- Point C : 49° 52.40 N 006° 36.70 W
- Point D : 49° 52.40 N 006° 53.70 W

#### **4 Zone interdite de Seven Stones**

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D, dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50° 20.00 N 006° 03.50 W
- Point B : 50° 20.00 N 005° 51.51 W
- Point C : 50° 00.20 N 005° 51.00 W
- Point D : 49° 54.30 N 006° 03.50 W

## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

### ZONES INTERDITES (suite)

#### 5 Zone interdite d'Ouessant

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A, B, C, D, E, F, G dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 49° 02.00 N 005° 36.80 W
- Point B : 48° 48.60 N 005° 25.10 W
- Point C : 48° 37.20 N 005° 11.90 W
- Point D : 48° 29.40 N 005° 22.00 W
- Point E : 48° 35.10 N 005° 42.30 W
- Point F : 48° 42.60 N 006° 02.80 W
- Point G : 48° 56.40 N 005° 51.60 W

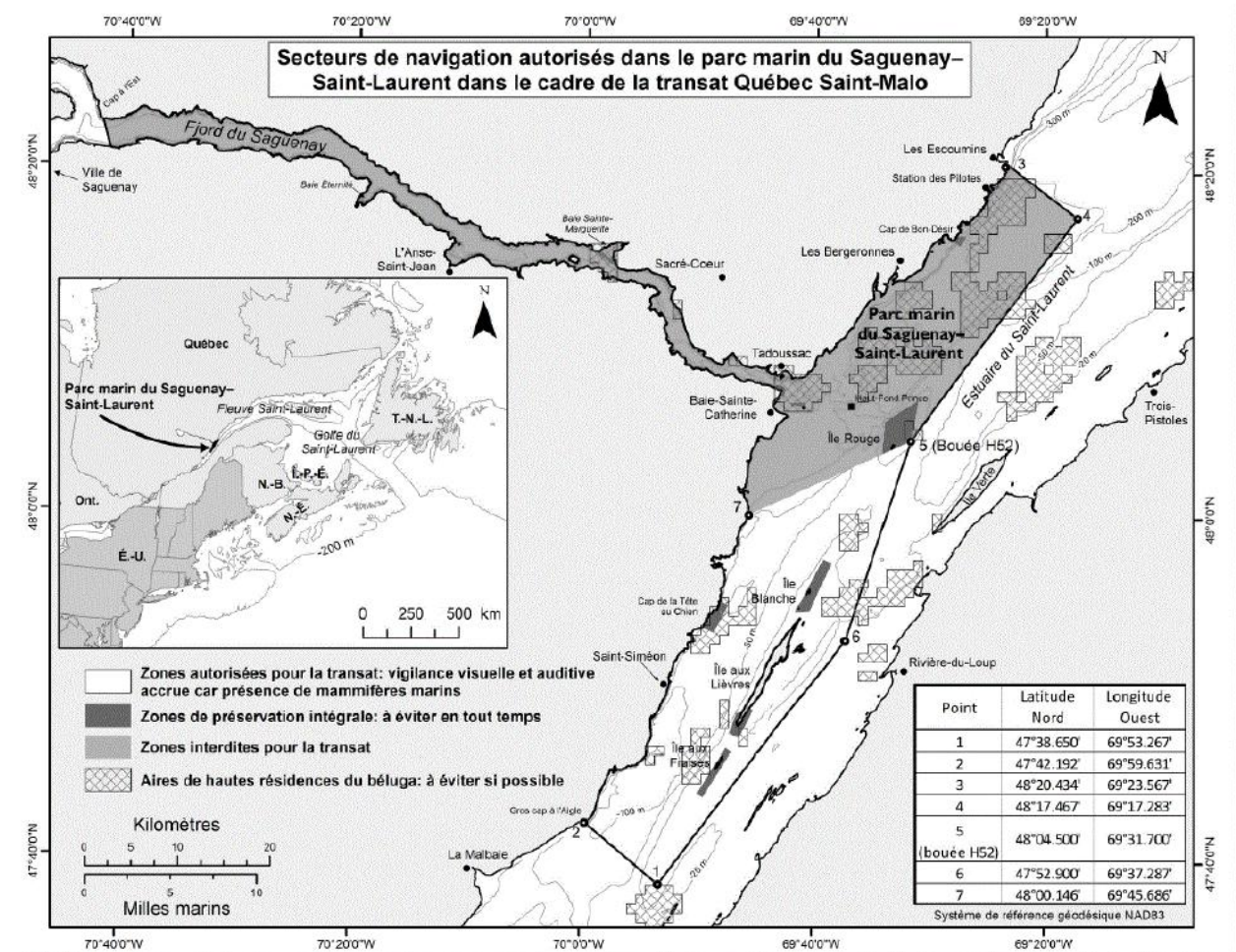
#### 6 Zone interdite des Casquets :

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50° 02.60 N 002° 57.00 W
- Point B : 50° 07.70 N 002° 27.80 W
- Point C : 49° 51.80 N 002° 21.20 W
- Point D : 49° 46.80 N 002° 50.40 W

# QUÉBEC SAINT-MALO 2016

## ZONES INTERDITES (suite)



### **ATTENTION SPÉCIALE POUR LES MULTICOQUES**

**DANS LE POLYGONE DÉFINI PAR LES POINTS 2,1,6,5,7 DE  
COORDONNÉES ÉCRITS CI-DESSUS, LA VITESSE EST LIMITÉE A 25 nds**

## QUÉBEC SAINT-MALO 2016

### PLOMBAGES

<b><u>CLASS 40</u></b>	
Radeau de sauvetage	Pb en position
Container de survie	Pb en position
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	Pb en fermeture et en position
Réservoirs 40 litres d'eau potable	Pb en position
Réservoirs de carburant supplémentaires (si nécessaire)	Pb en position
Réserve de carburants de sécurité (10l)	Pb en fermeture et en position
Mouillage lourd	Pb en position

<b><u>MULTI 50 / MONO OPEN / ULTIME</u></b>	
Radeau de sauvetage	Pb en position
Container de survie	Pb en position
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	Pb en fermeture et en position
Réserve de carburants de sécurité (10l)	Pb en fermeture et en position
Le mouillage lourd	Pb en position

# QUÉBEC SAINT-MALO 2016

## PRESCRIPTIONS DE VOILE CANADA 2013-2016

**Voile Canada prescrit :**

### **Règle 46 – Personne responsable**

*Voile Canada prescrit que si la personne désignée responsable est ressortissante du Canada, elle doit être membre d'un club affilié à Voile Canada.*

### **Règle 61.2 – Contenu d'une réclamation**

*Voile Canada prescrit que l'acte de déposition d'une demande de réclamation ou de réparation doit demeurer gratuit.*

### **Règle 64.3 – Décisions des réclamations concernant les règles de classe**

*Voile Canada prescrit que, à moins d'instructions contraires des règles de classe, les Règlements sur les équipements de course de l'ISAF s'appliquent à toutes les classes en course au Canada.*

### **Règle 67 - Dommages**

*Voile Canada prescrit que tout bateau qu'un jury aura pénalisé pour infraction à une règle causant des dommages sera censé être fautif aux fins de la règle 67.*

### **Règle 70.5(a) – Appels et demandes auprès d'une autorité nationale**

*Voile Canada le prescrit.*

### **Règle 88.2 – Prescriptions nationales**

*Voile Canada prescrit que les instructions de course d'épreuves nationales et de moindre envergure ne doivent pas modifier, ni supprimer, quelque prescription de Voile Canada que ce soit. Pour les épreuves qui prévoient un jury sans appel, ou un jury international, les prescriptions aux règles 61.2 et 67 ne doivent pas être supprimées.*

### **Annexe E8 – Modifications à l'Annexe G, identifications sur les voiles (insérer sous le titre de la règle)**

*Voile Canada prescrit que cette règle s'applique aux bateaux canadiens de toutes classes.*

### **Annexe R – Procédures pour les appels et les demandes (insérer sous le préambule)**

*Voile Canada prescrit qu'elle est libre de déférer un appel, ou une demande de confirmation ou de correction, au comité d'appel d'une association, tel le comité d'appel d'une association provinciale ou celui d'une association de bateaux de course, comme elle l'entendra. Les décisions du comité d'appel d'une association peuvent être renvoyées en appel à Voile Canada.*



**PRESCRIPTIONS DE VOILE CANADA 2013-2016 (suite)****Annexe R2.1 (a) – Soumission de documents**

*Voile Canada prescrit que pas plus tard que 15 jours après la réception de la décision écrite du comité d'appel de l'association, l'appelant est libre de renvoyer cet appel auprès de Voile Canada en lui remettant une copie de la décision du comité d'appel de l'association. L'appel devra préciser pourquoi l'appelant estime que la décision ou les procédures du comité d'appel de l'association étaient incorrectes.*

**Annexe R2.2 – Soumission de documents**

*Voile Canada prescrit que dans le cas d'un second recours en appel, cette fois-ci auprès de Voile Canada, cette règle s'appliquera à l'appelant comme s'il s'agissait d'un premier recours, et au comité du premier appel comme s'il s'agissait du jury.*

**Annexe R3 – Responsabilités de l'autorité nationale et du jury**

*Voile Canada prescrit que lorsqu'un appel est déféré auprès du comité d'appel d'une association, les responsabilités et les démarches qui incombent à l'autorité nationale dans le cadre de cette règle, ainsi que des règles R4, R5, 71.2 et 71.3, devront être assumées par le comité d'appel de l'association.*

*Lorsque la décision du comité d'appel d'une association fait l'objet d'un second recours en appel, Voile Canada doit envoyer une copie de l'appel aux parties, au jury et au comité d'appel de l'association. Aucun des membres du comité d'appel de l'association ne devra, de quelque façon que ce soit, participer aux délibérations et à la décision de cet appel.*

**Annexe R4 – Commentaires et éclaircissements**

*Voile Canada prescrit que lorsque la décision du comité d'appel d'une association fait l'objet d'un second recours en appel, les parties, le jury et le comité d'appel de l'association sont libres de faire des commentaires sur l'appel. Ces commentaires devront être déposés dans les 15 jours qui suivent réception de l'appel expédié par Voile Canada. Voile Canada remettra une copie des commentaires aux parties, au jury et au comité d'appel de l'association, comme il conviendra.*