



Photo ©Jean-Marie Liot

GLOBE 40

LA GRANDE ROUTE

2025 / 2026
2^{ÈME} EDITION

www.globe40.com

AVIS DE COURSE

Edition du 1^{er} juillet 2024


SIRIUS
EVENEMENTS

Photo ©Jean-Marie Liot

TABLE DES MATIERES

1. REGLES	PAGE 3
2. PUBLICITE	PAGE 4
3. ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION	PAGE 5
4. DROITS A PAYER	PAGE 8
5. QUALIFICATION	PAGE 9
6. PROGRAMME	PAGE 9
7. JAUGE	PAGE 9
8. MATERIEL DE SECURITE OBLIGATOIRE	PAGE 9
9. INSTRUCTIONS DE COURSE	PAGE 9
10. PARCOURS	PAGE 9
11. CLASSEMENTS	PAGE 10
12. OBLIGATION DE PRESENCE DES BATEAUX	PAGE 10
13. OBLIGATION DE PRESENCE DE L'EQUIPAGE	PAGE 10
14. POSITIONNEMENT	PAGE 10
15. SYTEME DE PENALITÉ	PAGE 10
16. AIDE EXTERIEURE	PAGE 11
17. ASSISTANCE TECHNIQUE - ASSISTANCE LOGISTIQUE	PAGE 11
18. TEMPS LIMITE	PAGE 11
19. PRIX	PAGE 11
20. RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR ET DES CONCURRENTS	PAGE 12
21. UTILISATION DES DROITS	PAGE 13
22. CONTACT	PAGE 13
ANNEXE 1 : PROGRAMME ET PARCOURS	PAGE 14
ANNEXE 2 : VOILES	PAGE 15
ANNEXE 3 : LISTE DU MATERIEL DE SECURITÉ SUPPLEMENTAIRE	PAGE 16
ANNEXE 4 : CLASSEMENTS	PAGE 18
ANNEXE 5 : ADMISSIBILITE PROLOGUE	PAGE 19

AUTORITÉ ORGANISATRICE (AO)

La 2^{ème} édition de la GLOBE40 est organisée d'août / septembre 2025 à avril 2026 par la société SIRIUS EVENEMENTS, établissement affilié Fédération Française de Voile (FF VOILE).

Le Pré- Avis de Course publié le 2 mai 2023 a fixé le cadre général de l'événement ; ses dispositions sont reprises dans le présent Avis de Course.

La mention « [DP] » dans une règle de l'A C signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

PRÉAMBULE

Prévention des violences et des incivilités

La FFV VOILE rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage ouvert et accessible à toutes et à tous. A ce titre il est demandé aux concurrents.es et accompagnateurs.trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.es

1 / REGLES

La course sera régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile en usage (RCV)
- 1.2 Les Règlements de la Fédération Française de Voile.
- 1.3 Les prescriptions de la FF Voile traduites pour les concurrents étrangers.
- 1.4 La Réglementation Spéciale Offshore (RSO) de WORLD SAILING, catégorie 1 monocoques.
- 1.5 Les règles de classe de la CLASS40.
- 1.6 Les RCV suivantes sont modifiées :
 - Les RCV du chapitre 2 : Les RCV du chapitre 2 s'appliquent, pour chaque étape, jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée pour chaque partie du parcours couverte de jour. Elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)
 - RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, Amarrage, mouillage) : modifiées par l'AC 16
 - RCV 47.1 (Limitation sur l'équipement et l'équipage) : modifiée comme suit : « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la direction de course et en conformité avec les Règles de Classe ».
 - RCV 51 (Lest mobile) : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, 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 ces boîtes sont solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
 - RCV 52 (Energie manuelle) : modifiée comme suit : les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique et pour manœuvrer le système de ballast.
 - RCV 55 (Evacuation des détritres) : Ajouter une seconde phrase : « Cependant, mettre à l'eau de petites quantités de ce qui est généralement accepté comme des matières biodégradables ou autres déchets alimentaires est permis ».
 - Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC : RCV 44.1 (Effectuer une pénalité); RCV 61 (Exigences pour réclamer) ; RCV 62 (Réparation) ; RCV 63 (Instructions), RCV 64 (Décisions) et RCV 66 (Réouverture d'une instruction).

- 1.7 L'inscription Globe 40 entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions de cet avis de course. L'AO se réserve le droit d'amender le présent avis de course si des précisions ou modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.
- 1.8 En cas de conflit entre les Règles ou en cas d'incertitude sur la prévalence ou sur les Règles qui s'appliquent, le Jury décidera de la règle applicable.
- 1.9 Heure légale: les Horaires seront exprimés
- En heure légale du pays concerné pour tout ce qui concerne dans les textes les horaires à terre et de départ. L'heure légale sera précisée dans les IC
 - En heures TU pour tout ce qui concerne dans les textes les horaires en mer après le départ.
- 1.10 En cas de traduction de cet avis de course, le texte français prévaudra. Pour les RSO et RCV le texte anglais prévaut.

2 / PUBLICITE [DP]

- 2.1 En application de la Réglementation 20 de WORLD SAILING (Code de Publicité), telle que modifiée par le règlement de publicité de la FF Voile, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.
- 2.2 Les concurrents sont tenus d'arborer les marquages fournis par l'AO:
- 2.2.1 Bloc marque de la course : tout bateau inscrit devra porter dans la grand-voile le bloc marque de la course inscrit dans un cercle de 1 mètre 50 de diamètre. Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont. La mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée est sous la responsabilité du skipper.
- 2.2.2 Pavillons de course : tout bateau inscrit à la course recevra à son arrivée deux pavillons de course qu'il devra arborer dans ses haubans de chaque côté du bateau à quai aux étapes et en mer durant les phases départ et arrivée (30 milles du port étape).
- 2.2.3 Cagnards : tout bateau inscrit à la course recevra deux cagnards qu'il devra arborer à quai aux étapes et en mer durant les phases départ et arrivée (30 milles du port étape).
- 2.2.4 Pavillons dans l'étai : tout bateau inscrit à la course recevra des pavillons qu'il devra arborer dans l'étai du bateau à quai aux étapes et en mer après avoir franchi la ligne d'arrivée.



Photo © Jean-Marie Liot

3/ ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION

3.1 Admissibilité

- 3.1.1 L'épreuve est ouverte aux monocoques en règle avec la jauge et les règlements de la Class 40 (cotisations et certificats de jauge 2025 et 2026).

3.2 Inscription

3.2.1 Pré-inscription :

Dans le cadre de la pré-inscription l'OA s'engage à promouvoir les projets préinscrits, à accompagner ceux-ci dans la préparation de leur projet, et à leur diffuser l'ensemble des documents de préparation.

Le montant de la pré-inscription est fixé à 1000 € Hors Taxes.

Le dossier de pré-inscription est à demander à l'AO.

Le montant de la pré-inscription est déduit de l'acompte final des droits d'inscription.

En cas de non-participation 50% du montant de la pré-inscription est remboursé.

- 3.2.2 Inscription : les inscriptions sont prises à compter de la publication du présent avis de course et jusqu'à la date de clôture des inscriptions fixées au 1^{er} mai 2025.

Le dossier d'inscription est à demander à l'AO.

Les échéances de paiement des droits d'inscription sont définies à l'article 4.



Photo © Jean-Marie Liot

3.3 Equipage :

3.3.1 La course se court en double. Tout bateau doit avoir pour chaque étape deux personnes et toujours les mêmes à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

3.3.2 L'épreuve est ouverte à toute personne âgée de 18 ans au moins à la date du départ de la première étape.

3.3.3 Les concurrents (chaque membre de l'équipage) français doivent présenter :

- leur licence Club FF Voile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition
- ou leur licence club FF Voile mention « adhésion » ou « pratique » accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an,
- si nécessaire, l'autorisation de port de publicité
- un certificat de Stage WOLRD SAILING (Formation survie et formation Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé WORLD SAILING.

3.3.4 Les concurrents étrangers (chaque membre de l'équipage) ne possédant pas de licence FF Voile doivent présenter :

- un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de WORLD SAILING
- un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de 3 millions d'Euros

Les skippers étrangers doivent être titulaires :

- d'un certificat de formation à la survie tel que requis par RSO 6.01. Cette formation doit être « WORLD SAILING Approved ».
- d'un certificat STCW 95 A-V1/4-2 (compétence en soins médicaux), ou équivalent, tel que requis par RSO 6.05.2.

3.3.5 Documents médicaux concernant les membres d'équipages : il est de la responsabilité de chaque membre d'équipage :

- de s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course,
- d'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve.

Chaque membre d'équipage engagé doit fournir :

- la fiche médicale fournie par l'AO et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et la signature du concurrent
- le compte-rendu d'une échographie cardiaque
- le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans

Un médecin « référent » pour la compétition sera désigné par l'autorité organisatrice et astreint au secret médical. Il aura pour missions principales d'apprécier le dossier médical, comprenant éventuellement les résultats des examens complémentaires demandés par lui même ou par le médecin traitant, et d'apprécier l'aptitude du coureur à prendre part à la compétition.

L'ensemble de ces documents médicaux devra être transmis au médecin référent par courriel ou sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité à son adresse.

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du concurrent sur le plan médical.

3.3.6 L'ensemble des documents cités au 3.3.3 / 3.3.4 / 3.3.5/ doivent être transmis à l'AO au plus tard à la date de clôture des inscriptions au 1er mai 2025.

3.4 Changement d'équipage.

3.4.1 Le changement d'un des deux membres d'équipage est autorisé à chaque étape.
Les deux membres d'équipage pourront changer à une étape à condition d'avoir effectué pour chacun d'entre eux une étape précédente ou d'avoir reçu l'autorisation de l'AO qui statuera en fonction de leur expérience en course au large.

3.4.2 La liste des membres d'équipage pour la totalité des étapes avec l'ensemble des documents requis à l'inscription doit être fournie au plus tard à la date de clôture des inscriptions au 1er mai 2025.

Une liste de remplaçants appelés éventuellement à remplacer un membre d'équipage de liste initiale à une étape autre que le départ peut également être fournie à l'AO; les remplaçants pour être validés devront fournir l'ensemble des documents cités dans le présent Avis de Course dans les mêmes conditions que les membres d'équipage titulaires avant le 1er mai 2025.

Toutefois pour une raison dument constatée par l'AO (problème de santé, impossibilité professionnelle ou familiale) un changement d'équipage avec un membre d'équipage non déclaré avant le 1^{er} mai 2025 pourra être autorisé; le changement doit être demandé à l'AO, sauf circonstances exceptionnelles dument constatées, au plus tard 1 mois avant le départ de l'étape auquel le nouveau membre d'équipage doit participer. Les conditions d'admissibilité et de qualification sont identiques à celles fixées par le présent avis de course.

3.4.3 Un membre d'équipage ne peut participer à une étape de la course que dans le cadre d'un seul équipage.

Toutefois pour des raisons exceptionnelles dument constatées par l'AO et après approbation du jury il pourra être autorisé l'embarquement d'un membre d'équipage ayant appartenu à un autre équipage.

3.5 Assurances

L'attestation d'assurance RC du bateau devra être fournie au plus tard à la clôture des inscriptions au 1^{er} mai 2025.



Photo ©Jean-Marie Liot



4 / DROITS A PAYER

4.1 Droits d'inscription : Les droits d'inscription à payer sont d'un montant total de :

- 20.000 euros Hors Taxes pour toute inscription avant le 31.12.2023
- 22.000 euros Hors Taxes (majoration de 10 %) pour toute inscription entre le 01.01.2024 et le 30.06.2024
- 23.000 euros Hors Taxes (majoration de 15%) pour toute inscription entre le 01.07.2024 et le 31.12.2024
- 24.000 euros Hors Taxes (majoration de 20%) pour toute inscription entre le 01.01.2025 et la clôture des inscriptions le 01.05.2025.

4.2 Échéancier de règlement : Les droits d'inscription sont à régler par fractions égales en fonction des dates d'inscription à chacune des échéances décrites au 4.1.

Exemple pour une inscription prise avant le 31.12.2023: 25% au plus tard au 31.12.2023, 25% au 30.06.2024, 25% au 31.12.2024 et 25% au 01.05.2025.

4.3 Désistement :

En cas de désistement d'un équipage avant le 30.06.2024 le montant de 75% des droits d'inscription perçus sera remboursé.

En cas de désistement d'un équipage entre le 01.07.2024 et le 31.12.2024 le montant de 50% des droits d'inscription perçus sera remboursé.

En cas de désistement d'un équipage entre le 01.01.2025 et le 01.05.2025 le montant de 25 % des droits d'inscription perçus sera remboursé.

Aucun remboursement ne sera effectué en cas de désistement d'un équipage après la date de clôture des inscriptions fixée au 1^{er} mai 2025.

4.4 Annulation : En cas d'annulation de la course pour toute autre raison qu'un cas de force majeure 80% des droits d'inscription perçus seront remboursés.

5 / QUALIFICATION

La participation à la GLOBE40 requière une expérience confirmée en navigation océanique et en compétition en Class40.

Une qualification validée par l'AO est obligatoire pour être inscrit définitivement.

A l'inscription chaque membre d'équipage devra remplir une fiche détaillée concernant son expérience nautique.

L'AO s'engage dans un délai maximum d'un mois à compter de l'inscription à fournir à chaque membre d'équipage une appréciation quant à sa qualification.

Des parcours de qualification sous forme de participation à des courses du circuit Class40 ou de navigation libre ou pourront être demandées par l'AO sous le contrôle de la direction de course.

6 / PROGRAMME

Le programme cadre de la course est présenté en annexe 1.

7 / JAUGE

Des contrôles de jauge et d'équipements de sécurité seront effectués au départ de la course et au départ et à l'arrivée de chaque étape.

Des plombages seront posés, leur liste sera publiée dans les Instructions de Course.

8 / MATERIEL DE SECURITE OBLIGATOIRE

L'annexe 3 fixe la liste du matériel de sécurité obligatoire supplémentaire en complément à la liste des règles RSO Catégorie 1 monocoques et à celle des règles de classe applicables à la catégorie 1.

9 / INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Les IC seront transmises aux concurrents inscrits à la clôture des inscriptions le 1^{er} mai 2025.

10 / PARCOURS

10.1 Distance : environ 30.000 milles en distance orthodromique

10.2 Prologue : les Class40 et les concurrents devront être présents à Lorient le lundi 25 août 2025 ; le départ aura lieu le dimanche 31 août 2025 de Lorient (France)

Grand Départ : Cadix - Espagne

Arrivée : Lorient - France

10.3 Étapes : voir détail en annexe 1

ETAPE 1 : CADIX - MINDELO / CAP-VERT

ETAPE 2 : MINDELO - LA REUNION / PORT DES GALETS - LE PORT

ÉTAPE 3 : LA REUNION - SYDNEY

ÉTAPE 4 : SYDNEY - VALPARAISO

ÉTAPE 5 : VALPARAISO - RECIFE

ÉTAPE 6 : RECIFE - LORIENT

L'arrivée des concurrents est prévue à Lorient le week-end du 18/19 avril 2026 ; la soirée finale est prévue le samedi 25 avril et la fin de la manifestation le dimanche 26 avril 2026.

11 / CLASSEMENT

En annexe 4 figurent l'ensemble des règles relatives aux classements.

12 / OBLIGATIONS DE PRESENCE DES BATEAUX [DP]

Des obligations de présence des bateaux à la ville départ / arrivée et aux étapes seront précisées dans les Instructions de Course.

Aux étapes les bateaux doivent recevoir une autorisation de l'OA pour quitter l'emplacement portuaire prévu pour l'étape.

Hors le cas d'un accident et de la révision à mi-parcours les bateaux ne peuvent mis à terre aux étapes sans autorisation de l'OA.

13 / OBLIGATIONS DE PRESENCE DE L'EQUIPAGE [DP]

Un membre d'équipage au minimum devra être présent pendant toute la durée des étapes.

Des obligations de présence des membres d'équipages à des temps officiels à la ville départ / arrivée et aux étapes seront précisées dans les Instructions de Course.

La présence des deux membres de l'équipage aux remises des prix officielles est impérative.

14 / POSITIONNEMENT

Chaque bateau sera équipé d'une ou plusieurs balises de positionnement fournies par l'AO et pour laquelle une caution sera demandée.

15 / SYSTEME DE PENALITE

15.1 Une infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 et aux règles 28 et 31 des RCV pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

15.2 Un jury international sans appel sera mis en place.



Photo ©Martin Gunter

16 / AIDE EXTERIEURE

16.1 Routage: Le routage est interdit conformément à la RCV 41 (Aide extérieure) et aux règles de classe.

Une déclaration sur l'honneur sera signée par les membres d'équipage au départ de chaque étape

16.2 Les bateaux doivent effectuer la totalité de la course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant la course, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

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

- Le skipper doit en faire la demande à la direction de course
- Après 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 pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau 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 au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans le port ou l'abri convenu avec la direction de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la direction de course. L'équipage peut débarquer.
- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la direction de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Dès que le bateau reprend sa course, seul le skipper confirme à la direction de course sa reprise de la course et certifie le respect des exigences de cet article.

17 / ASSISTANCE TECHNIQUE - ASSISTANCE LOGISTIQUE

17.1 L'AO met en place une équipe d'assistance technique dont les prestations sont comprises dans les droits d'inscription.

La liste des compétences disponibles et les modes de fonctionnement dans le cadre de cette assistance technique sont précisés dans une note remise aux concurrents.

Les prestations extérieures non prises en charge par l'équipe d'assistance technique et la fourniture des matériels de rechange seront à la charge des concurrents.

17.2 Dans le cadre de sa préparation des étapes l'AO établira la liste des compétences techniques disponibles par étape et les contacts des fournisseurs locaux.

17.3 L'AO proposera et négociera dans la mesure du possible pour chaque étape des offres de transport aérien, d'hébergement et de restauration.

18/ TEMPS LIMITE

Un temps limite sera mis en place pour être classé à chaque étape et pour prendre le départ d'une étape et précisé dans les Instructions de Course.

19/ PRIX

Des prix seront remis à chaque participant et des trophées particuliers mis en place.

20 / RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR ET DES CONCURRENTS

- 20.1** Les skippers participent à l'épreuve à leurs risques et périls et sous leur propre responsabilité. Il appartiendra à chaque skipper de juger en fonction de ses connaissances, des équipements dont il dispose, de la force du vent, des prévisions météorologiques, etc...de l'opportunité de prendre ou ne pas prendre le départ de l'épreuve ou de la continuer. Tout renseignement que tout membre de l'AO pourrait fournir avant ou en cours d'épreuve, tel que par exemple un avis de coup de vent, constituera un élément parmi d'autres sur lesquels le skipper pourra fonder sa décision sans que cela puisse engager la responsabilité de l'AO.
- 20.2** La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer le bon déroulement de l'épreuve; toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne pourrait être que contractuelle et explicite. D'autre part, les vérifications que le comité de course serait amené à faire auront pour seul but de s'assurer que les règlements et documents de course ont été respectés.
- 20.3** La veille, et spécialement la veille téléphonique ainsi que le suivi de la flotte que l'AO pourrait assurer, devront être considérés par les skippers comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils pourront compter. Toute demande faite auprès d'un membre de l'AO ne saurait engager la responsabilité de l'AO que s'il a accepté explicitement cette demande, soit lui-même, soit par un de ses préposés officiellement accrédité à cet effet. Il en sera en particulier ainsi des demandes d'aide diverse, voire d'assistance en mer.
- 20.4** Les skippers seront personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui pourraient arriver à eux-mêmes, à leur bateau, aux autres bateaux, ou qu'ils pourraient causer à un tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Les skippers seront responsables vis-à-vis de l'AO de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles et dommages de la course. L'absence de fait d'assurance au tiers ne saurait engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.
- 20.5 Rappel de la RCV 1.1:** Il est fait obligation à tout bateau de porter toute l'assistance possible à tout bateau ou à toute personne en péril s'il devait être en position de le faire, conformément à la RCV 1.1 et aux dispositions internationales en vigueur. Dans ce cas et après déroutage, le skipper devra aussitôt fournir à la Direction de Course tous les éléments permettant une éventuelle restitution du temps par le Jury International.



Photo ©Jean-Marie Liot

21/ UTILISATION DES DROITS - ANNEXE AUDIOVISUELLE

Le propriétaire ou l'utilisateur du bateau et l'éventuel commanditaire, par le seul fait de leur participation, acceptent que l'AO utilise à des fins de promotion et autre tout ce qui est relatif à leur participation à l'épreuve sous forme de texte, photo ou vidéo à des fins de diffusion par voie de presse, télévision ou internet (liste non exhaustive).

Une annexe audiovisuelle sera publiée d'ici la clôture des inscriptions au 1^{er} mai 2025 et fixera l'ensemble des obligations de l'épreuve en matière audiovisuelle.

22/ CONTACT

SIRIUS EVENEMENTS
5 rue de l'Amiral Hamelin
75116 PARIS
Tel : (33) 01 47 04 61 14
Email : contact@sirius-events.com
Site internet : www.globe40.com
Page Facebook : [GLOBE 40](#)



Photo ©Jean-Marie Liot

ANNEXE 1 : PROGRAMME ET PARCOURS CADRE

(document prévisionnel au 1^{er} juillet 2024)

PHASE	PARCOURS	COEFFICIENT	DISTANCE ORTHO MOYENNE EN MILLES	TEMPS ESTIMÉ POUR LE 1 ^{ER} EN JOURS	DATES ESTIMÉES
PROLOGUE GRAND DEPART	Lorient Cadix - Espagne	0,5	900	4 jours	Départ le 31 août 2025 Arrivée le 4 septembre
ETAPE 1 ATLANTIQUE	Cadix Mindelo - Cap-Vert	1	1540	7 jours	Départ le 14 septembre 2025 Arrivée le 20 septembre
ETAPE 2 OCÉAN INDIEN	Mindelo La Réunion	3	7050	31 jours	Départ le 2 octobre 2025 Arrivée le 1 ^{er} novembre 2025
ETAPE 3 PACIFIQUE	La Réunion Sydney - Australie	2	5120	25 jours	Départ le 21 novembre 2025 Arrivée le 15 décembre 2025
ETAPE 4 AMERIQUE DU SUD	Sydney Valparaiso - Chili	3	6390	31 jours	Départ le 1 ^{er} janvier 2026 Arrivée le 31 janvier 2026
ETAPE 5 ATLANTIQUE	Valparaiso Recife - Brésil	2	4860	26 jours	Départ le 18 février 2026 Arrivée le 15 mars 2026
ETAPE 6 ARRIVÉE	Recife Lorient	2	4290	20 jours	Départ le 29 mars 2026 Arrivée le 17 avril Lorient 18/ 26 avril présence Lorient fFin de l'événement 26 avril
		13,5	30148	144	



ANNEXE 2 : VOILES

Les règles suivantes s'appliquent pour la gestion des voiles pour l'épreuve :

2.1. Voiles embarquées :

- Les 8 voiles maximum prévues par la règle de Classe 103.1 dont les voiles obligatoires suivantes : 1 Grand-Voile, 1 Solent, 1 foc de gros temps, 1 tourmentin et 1 voile de cape si la Grand-Voile n'a pas son guindant réduit de + de 70% au bas ris.

En complément de ces 8 voiles, il devra être embarqué :

- un foc de format intermédiaire gros temps (J3) d'une surface maximum de 22 m² ; le matériau de ce foc est libre.
- un spi ou un gennaker sous scellé utilisable après accord de la direction de la course et entraînant une pénalité.

Une voile de cape facultative conforme à la RSO 4.26 pourra être embarquée, même si le guindant de la GV peut être réduit de 70% au bas ris.

2.2. Voiles de rechange :

3 voiles pour toute la durée de l'épreuve peuvent être changées sans pénalité aux étapes à l'exception de la grand-voile.

En cas de perte, de destruction totale ou d'état fortement dégradé de la grand-voile pouvant menacer la sécurité du bateau dans l'étape suivante, et après constatation par le jury une nouvelle grand-voile pourra être embarquée moyennant une pénalité.

Dans tous les cas l'autorisation de changement d'une grand-voile doit être donnée par l'OA avant la mise en place de la nouvelle grand-voile.

La liste des voiles embarquées doit être déclarée au plus tard 24 heures avant le départ de chaque étape.

L'embarquement d'une voile non déclarée au départ entrainera une pénalité.

Les différentes pénalités seront fixées dans les Instructions de Course.

ANNEXE 3 : LISTE DU MATERIEL DE SECURITE SUPPLEMENTAIRE

(En complément des règles RSO catégorie 1 monocoques et des règles de classe)

Pour tous les équipements ayant une date de péremption, celle-ci devra être 05/2025 au plus tard.

N° RÈGLE RSO	ÉQUIPEMENT
RSO 3.13	<p>Les bateaux devront être conformes à la RSO 3.13 ci-dessous :</p> <p>3.13.1 Soit une cloison étanche de collision dans les 15% de LC depuis l'étrave et en arrière de l'extrémité avant de la LFC, soit une flottabilité installée de façon permanente constituée de mousse à cellules fermées, remplissant complètement les 30% avant de la LC</p> <p>3.13.2 Toute cloison étanche doit être de construction solide pour résister à la pression de l'eau sans permettre la moindre fuite dans le compartiment adjacent.</p> <p>3.13.2 Au moins deux cloisons principales transversales étanches en plus de toutes cloisons placées à l'intérieur de 15% de LC à l'avant et à l'arrière</p> <p>3.13.3 Un accès depuis l'extérieur par le pont pour inspection et pompage doit être aménagé dans chaque compartiment étanche terminé par une cloison transverse de coque, à l'exception des compartiments aux extrémités et de collision</p>
Ref 3.28.3 b) et 3.28.4 c)	<p>Les bateaux disposant d'un moyen de propulsion alimenté par du carburant liquide devront avoir à bord une réserve de carburant de secours de 10 litres stockés dans un seul contenant qui sera plombé en fermeture et en position.</p> <p>Les bateaux disposant d'un moyen de propulsion alimenté par un parc de batteries devront prouver qu'ils respectent la RSO 3.24.4 c)</p>
Ref 3.29.02	Une radio marine VHF ASN couvrant tous les canaux internationaux et de la marine US et répondant aux normes classe D de l'ITU
Ref 3.29.03	Au minimum deux téléphones satellites dont un doit être portable, étanche ou avec pochettes étanches et batteries internes stocké dans le container d'urgence, et l'autre installé à la table à carte
Ref 3.29.09	Une balise YellowBrick YB3i ou une balise YB3 alimentée de façon permanente
Ref 3.29.11	Un radar installé conformément à la RC Class40 2.3
Ref 4.02.1	Une bâche fluo de 4 m ² avec œillets et bouts de fixation pouvant être montrée. Quand elle n'est pas utilisée, elle doit être amarrée au container d'urgence
Ref 4.07	Un phare de recherche de forte puissance pour usage intensif, alimenté sur les batteries du bord, immédiatement disponible pour utilisation sur le pont et dans le cockpit
Ref 4.19	Il doit y avoir à bord deux balises EPIRB bi-fréquence (406 Mhz et 121,5MHz), munies d'un GPS, à déclenchement à l'eau et manuel. Ces balises, ainsi que les PLB, doivent être enregistrées officiellement avec la notation « Globe 40 ». La preuve de cet enregistrement et le code hexadécimal des balises devront être communiqués à la Direction de Course au plus tard le 1 ^{er} MAI 2025
Ref 4.20.1	<p>2 radeaux de telle façon que dans le cas où un radeau venait à être perdu ou endommagé, une capacité suffisante subsiste pour toutes les personnes à bord.</p> <p>- Un radeau de survie conforme à la RC Class40 (conforme aux normes SOLAS LSA code 1997 Chapitre IV ou version ultérieure ou à la norme ISO 9650-1 Groupe A Hauturier Armement complet >24h (Pack 1).</p> <p>Si le radeau est <24h (pack 2), un complément sera exigé et comprendra :</p> <p>3 feux main - 2 couvertures de survie Solas - 1,5l d'eau/pers (=6l) - 500g de rations alimentaires/pers (=2kg) - 1 lampe torche - 1 trousse de 1ers soins comprenant : 30g Bétadine (désinfectant), 2x50 g d'écran total, 1 paire de ciseaux, 12 pansements antiseptiques de différentes tailles, 2 pansements compressifs attache rapide (petit modèle), 1 pansement compressif attache rapide (grand modèle), 1 garrot caoutchouc.</p> <p>Ce complément au radeau de survie sera dans un container de survie ou sac étanche amarré au radeau. Il sera plombé en position et en fermeture.</p> <p>En cas de radeau de survie 6 places, le complément ne sera exigé que pour 4 pers.</p> <p>- Un second radeau de survie, stocké à l'intérieur conforme à la norme 9650-1 Groupe A Hauturier Armement allégé <24h. Il doit pouvoir passer par toutes les ouvertures de cloison y compris l'issue de secours située à l'arrière.</p>

ANNEXE 3 : LISTE DU MATERIEL DE SECURITÉ SUPPLEMENTAIRE

(En complément des règles RSO catégorie 1 monocoques et des règles de classe)

Pour tous les équipements ayant une date de péremption, celle-ci devra être 05/2025 au plus tôt.

N° RÈGLE RSO	ÉQUIPEMENT
Ref 4.22	Une PLB (balise de localisation individuelle) équipée en 406 MHz et 121.5 MHz pour chaque membre d'équipage.
Ref 4.27	Un traînard pour déploiement par la poupe, ou une ancre flottante ou ancre parachute pour déploiement à la proue, complète avec tout le matériel nécessaire
Ref 5.02	Un bateau doit avoir à bord au moins un harnais et une longe de réserve tels que requis en 5.02.
Ref 5.08	Il doit y avoir à bord au minimum une combinaison de plongée couvrant la totalité du corps avec gants, palmes et bouteille d'air portable de type « Spare air » ou équivalent avec détendeur incorporé, d'un volume d'air minimum de 80 litres
	Il doit y avoir à bord une combinaison de survie par personne, à minima norme NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être au moins à 0.75 Clo immergé.
	Il doit y avoir à bord un dispositif permettant à un équipier de monter au mat et un casque de protection
Contenu du container de survie	<ul style="list-style-type: none"> - 1VHF portable (SMDSM de préférence) avec batterie longue durée, - 1 GPS portable étanche ou dans une housse étanche avec piles de rechange, - 1 SART radar ou AIS autonome, - 1 Téléphone Iridium portable chargé + 1 batterie chargée, étanche ou dans une housse étanche, - 1 lampe flash étanche, - 1 lampe torche étanche avec piles et ampoules de rechange (sauf LED), - 4 feux rouges à main et 2 fumigènes orange (SOLAS) - Des sachets de fluorescéine, - Des sticks de cyalume, - 1 couteau, - 2 couvertures de survie, - Des aliments énergétiques d'une valeur minimum totale de 10000 Kj, - Une pharmacie selon règlement médical FFV.
Autres matériels	Un dispositif de chauffage autonome
Autres matériels	Communication : un dispositif d'accès au réseau Whatsapp

ANNEXE 4 : CLASSEMENTS

Le classement sera effectué selon la RCV Annexe A 5.3.

Toutes les courses comptent dans le classement général.

Les classements des étapes sont affectés des coefficients ci-dessous.

Un bateau classé DNC ou DNS à une étape ou plus sera classé après les bateaux ayant fini toutes les étapes.

Pour être classé au classement général final un bateau devra, sauf cas de force majeure, être classé à la dernière étape.

Un classement bateaux « pointus » sera mis en place. Sera considéré comme "pointu" tout class40 dont la largeur à 2m de l'étrave est inférieure ou égale à 2,30 m.

ETAPE	COEFFICIENT
PROLOGUE GRAND DEPART	0,5
ETAPE 1 ATLANTIQUE	1
ETAPE 2 OCÉAN INDIEN	3
ETAPE 3 PACIFIQUE	2
ETAPE 4 AMERIQUE DU SUD	3
ETAPE 5 ATLANTIQUE	2
ETAPE 6 ARRIVÉE	2

ANNEXE 5 : ADMISSIBILITE PROLOGUE

1. Nombre d'équipiers

- 2 membres d'équipage au minimum, 4 au maximum
- Au moins 1 des 2 skippers participant à l'étape 1 de la Globe 40 doit être à bord

2. Admissibilité

- Les concurrents (chaque membre de l'équipage) français doivent posséder une licence FFVoile :
- leur licence Club FF Voile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition
- ou leur licence Club FF Voile mention « adhésion » ou « pratique » accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an,
- si nécessaire, l'autorisation de port de publicité
- Les concurrents étrangers (chaque membre de l'équipage) ne possédant pas de licence FFVoile doivent présenter :
 - un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de WORLD SAILING
 - un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de 3 millions d'Euros

3. Formation

(RSO 6.01 et 6.05.2. Cette formation doit être « WORLD SAILING Approved.2, RSO 6.05.2 et règlement médical FFVoile annexe 3).

- Stage World Sailing :
Au minimum 2 membres d'équipage dont le skipper doivent être titulaires d'un certificat de Stage WOLRD SAILING en cours de validité et effectué dans un centre approuvé WORLD SAILING.
- Formation médicale :
Le skipper doit posséder un certificat premier secours de moins de cinq ans.



Photo ©Jean-Marie Liot

GLOBE 40

LA GRANDE ROUTE



SIRIUS
EVENTS

Photo ©Jean-Marie Liot