

# BOUVET RAMES GUYANE 2009

---

## INSTRUCTIONS DE COURSE

*La Trinité - sur - Mer, février 2009*

### PREAMBULE

Pour participer à la Bouvet Rames Guyane 2009, chaque skipper doit impérativement :

- Être à jour des frais d'inscription ( TTC 5 980 €) et de participation aux dépenses de médiatisation (TTC 11 960 €) ;
- Avoir confié au comité d'organisation un chèque de caution de 2 400€ en échange du dépôt de la balise Argos qui lui est confiée par CLS pendant la durée de la course ;
- Si cela n'est pas déjà fait, remettre au comité d'organisation de la course, avant le jeudi 05 mars 2009 à minuit au plus tard :
  - Sa fiche d'inscription à la course dûment remplie et signée ;
  - Sa fiche de départ remplie et signée ;
  - Son certificat médical attestant de sa bonne santé et de sa totale capacité physique à participer à une traversée de l'Atlantique à l'aviron ;
  - Son certificat d'assurance incluant une responsabilité civile navigation et une individuelle accident des participants ;
  - Une licence 2008 / 2009 contractée auprès d'un club d'aviron affilié à la Fédération Française des Sociétés d'Aviron ;

- Avoir satisfait aux contrôles de jauge et de sécurité et produire les documents attestant de la conformité de ces contrôles.

Pour être classé, chaque skipper doit satisfaire aux obligations du règlement et des instructions de course puis, dans un délai maximum de 36 heures après le franchissement de la ligne d'arrivée, remplir sa fiche d'arrivée.

## **1 – REGLES**

La Bouvet Rames Guyane 2009 est régie par le règlement de course, les textes de jauge, les présentes Instructions de Course et les éventuelles règles particulières affichées au tableau officiel.

Entre le coucher et le lever du soleil, les feux de navigation et de positionnement doivent être allumés. Toutefois, le non-respect de cette règle ne peut donner lieu à réclamation de la part d'un participant à la course, sachant que le jury se réserve la possibilité de pénaliser les skippers n'ayant pas respecté cette règle.

La règle de protection de l'environnement impose aux concurrents de ne jeter à la mer aucun débris non biodégradable (cf. Règlement écologie).

Le non-respect de cette règle peut donner lieu à une pénalité en temps de course, pénalité laissée à l'appréciation du jury.

Par respect pour la règle N « Surfaces dépassantes » de la Jauge 2009 du monotype Rames Guyane, les bateaux en course ne peuvent arborer qu'un pavillon national d'une surface totale maximum de 0,06 m<sup>2</sup> (Ex : B = 300 mm x G = 200 mm)

Toutefois, et pour augmenter l'intérêt des images vidéo et des photographies produites à St Louis comme à Cayenne, le jour du départ - soit jusqu'à l'heure du coucher du soleil du dimanche 8 mars 2009 - ainsi que dans un périmètre de 2 milles de la ligne d'arrivée en Guyane, tous les pavillons sont autorisés (et même encouragés), leur nombre et leur taille étant libre.

## **2 – AVIS AUX CONCURRENTS**

Les avis aux concurrents sont affichés sur le tableau officiel installé au PC Course implanté rue P. Holle à Saint Louis (entre le quai Roume et la rue Blaise Diagne). Il est accessible entre 9 heures et 20 heures locale.

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

Toute modification aux présentes Instructions de Course est affichée avant 20 heures locales, la veille du jour où elle entre en vigueur.

### **4 – BRIEFING SKIPPERS**

Le briefing skippers est organisé au PC course, rue P. Holle à St Louis, le samedi 07 mars 2009 à partir de 16 h 30.

### **5 – NUMEROS DE COURSE**

Tous les bateaux participants doivent porter un numéro de course noir ou de couleur foncée pour les coques claires, ou blanc pour les coques foncées, numéro dont les chiffres ont une taille minimum de 50 cm. de hauteur pour 37 cm. de largeur et qui sont inscrits dans un rectangle d'une largeur correspondante calculée à partir de la poupe.

### **6 – PARCOURS**

Départ : Bateaux amarrés au pont Faidherbe et en aval de celui-ci.

Franchissement d'un chenal mouillé à environ un demi mille en amont de la nouvelle embouchure du fleuve Sénégal et matérialisé, à l'Est (à bâbord), par la bande de sable de la lagune de St Louis et à l'Ouest (à tribord), par une série de bouées surmontées de pavillons et mouillées par l'organisation de la course.

Franchissement de la nouvelle embouchure du fleuve Sénégal (position moyenne de la passe par 15° 57' 47'' Nord / 16° 30' 52'' Ouest).

Traversée de l'Atlantique Nord, partie Sud, sur une route « tropicale » d'environ 2600 milles nautiques.

Ligne d'arrivée d'une longueur de 10 milles nautiques environ, positionnée au Nord Est de la ville de Cayenne (Guyane Française).

## 7 – DÉPART (Dimanche 8 mars 2009 à St Louis : PM = 07H 41' UT)

Le départ est donné alors que tous les bateaux sont amarrés au pont Faidherbe et espacés entre eux de 5 à 8 mètres environ.

La procédure théorique de départ est la suivante :

- Début de procédure à partir de 8 H 52 local ( H local = H UT );
- **08H 52 UT** = 4 coups brefs (corne de brume à air comprimé) = Signal sonore d'avertissement des **8 minutes avant le départ** ;
- **08H 56 UT** = 3 coups brefs = Signal sonore d'avertissement des **4 minutes avant le départ** ;
- **08H 59 UT** = 2 coups brefs = Signal sonore d'avertissement de la **minute avant le départ** ;
- **09H UT** = 1 coup long + tir de 2 fusées parachute = Signal sonore du **départ de la Bouvet Rames Guyane 2009**

À leur arrivée au pont Faidherbe et pendant toute la procédure de départ, les bateaux sont reliés au pont par un cordage spécifique passant au travers de la cadène arrière et amarré à l'un des taquets du cockpit (ou tenu à la main par le skipper).

Au signal sonore de départ, le skipper lâche le cordage pour libérer son bateau et commencer à ramer utilement.

Il n'est envisagé ni rappel individuel ni rappel collectif. De ce fait, tout lâché de cordage anticipé pénalise le skipper d'un malus équivalent au rajout d'une heure sur son temps final de course.

## 8 – NEUTRALISATION

Dans l'hypothèse de la formation d'une barre déferlante rendant périlleux le franchissement de la nouvelle embouchure du fleuve Sénégal, la course n'est pas neutralisée et les skippers sont libres, soit de franchir la passe malgré les déferlantes, soit de mouiller sur le fleuve dans l'attente de conditions favorables.

Dans l'hypothèse de l'existence de cette barre déferlante, les skippers en sont rapidement informés sur le canal VHF 72, mais ils sont également prévenus oralement et individuellement de cette difficulté par l'organisation de la course.

S'il franchit l'embouchure malgré la présence de cette barre déferlante et comme le précisent les articles 5-2 et 5-3 du chapitre 5 du règlement de la course, le skipper agit à ses risques et périls et, à tous les effets, sous sa seule et unique responsabilité.

S'il décide de mouiller sur le fleuve dans l'attente de conditions propices au franchissement de la passe, le skipper est considéré comme étant en course et il est donc tenu au respect du chapitre 13 du règlement de la course « Aides extérieures et aides à la navigation », et principalement au respect des articles 13-1 et 13-2 de ce règlement.

Positionnée sur la rive gauche du fleuve (côté Est) et légèrement au sud du travers de la passe, une zone d'attente au mouillage, déjà fréquentée par des pirogues locales, est relativement épargnée par les courants de marée et facilement accessible aux avirons.

Conformément à l'Avenant n° 1 aux règles de course du jeudi 05 juin 2008, les skippers n'ayant pas satisfaits aux exigences liées au Prologue sont neutralisés au mouillage dans la zone d'attente décrite ci-dessus pendant une période minimum de 48 heures puis, s'ils estiment possible de le faire, ils peuvent franchir la passe avant de poursuivre leur course vers la Guyane.

Dans l'hypothèse d'un échouement ou d'un incident nécessitant une aide extérieure aux abords de la passe, les skippers et leurs bateaux peuvent être assistés, ou même remorqués jusqu'au delà de la passe, mais cette assistance est soumise à une pénalité de 36 heures rajoutée à leur temps global de course.

Dans l'éventualité d'une telle assistance, chaque skipper aura préparé, avant le départ de la course, une remorque constituée de l'haussière réglementaire de 50 mètres reliée à l'estrope de cadène d'étrave.

## **9 – ARRIVÉES**

**Positionné à l'Est et au Sud Est de la ligne d'arrivée, un ensemble de hauts fonds (les Battures du Connétable) et d'îlots isolés non éclairés (Le Grand et le Petit Connétable) doit inciter les participants à une vigilance accrue à l'approche de la ligne d'arrivée.**

## Ligne d'arrivée principale

Longue de 10, 5 milles nautiques environ et orientée Sud Est / Nord Ouest, la ligne d'arrivée est située au large de Cayenne.

Elle est matérialisée :

- En sa partie Sud Est, par la bouée lumineuse latérale verte du chenal de Dégrad des Cannes nommée D2 et positionnée par  $04^{\circ} 55', 90$  Nord et  $52^{\circ} 10', 60$  Ouest. Cette bouée est à laisser à bâbord ;
- En sa partie Nord Ouest, par la bouée lumineuse rouge et blanche nommée CA, située à environ 2, 8 milles nautiques dans l'Est de l'Enfant Perdu et positionnée par  $05^{\circ} 02', 80$  Nord et  $52^{\circ} 18', 40$  Ouest. Cette bouée est à laisser à tribord.

## Ligne d'arrivée secondaire

Afin de permettre le classement d'un concurrent qui n'aurait pas pu franchir la ligne d'arrivée principale décrite ci-dessus par suite de vents ou de courants défavorables, celle-ci est prolongée de la façon suivante :

- Prolongement de la ligne principale vers le Sud Est jusqu'au Grand Connétable ( $04^{\circ} 49', 50$  Nord et  $51^{\circ} 56', 10$  Ouest) sur une longueur de 15, 8 milles environ sachant que **le franchissement de cette ligne secondaire est soumis à une pénalité de 36 heures rajoutées au temps global de course;**
- Prolongement de la ligne principale vers le Nord Ouest jusqu'aux Îles du Salut (Phare de l'île Royale:  $05^{\circ} 17', 20$  Nord et  $52^{\circ} 35', 50$  Ouest), sur une longueur de 33 milles environ sachant **que le franchissement de cette ligne secondaire est soumis à une pénalité de 36 heures rajoutées au temps global de course.**

À l'approche de la ligne d'arrivée et pour faciliter l'accueil des concurrents au delà de cette ligne, chaque skipper aura préparé un système de remorquage constitué de l'haussière réglementaire de 50 mètres reliée à l'estrope de cadène avant, ainsi que de la seconde haussière réglementaire de 50 mètres utilisé comme traînard et reliée à l'estrope de cadène arrière.

## **10 – TEMPS LIMITE**

La date limite d'arrivée, et donc la fermeture de la ligne, est fixée à l'expiration du quinzième jour succédant à l'arrivée du premier concurrent classé.....soit à l'expiration de la trois cent soixantième heure après l'arrivée de celui-ci.

## **11 – RECLAMATIONS**

À St. Louis du Sénégal, pour donner aux skippers en situation d'infraction avérée le temps de se mettre en conformité avec les règles de course ou de jauge, toute réclamation d'ordre technique doit être déposée dans un délai minimum de 83 heures avant le départ de la course, soit avant le mercredi 05 mars 2009 à 22 heures TU.

Pendant la course, chaque réclamation doit être déposée auprès du comité d'organisation, qui la transmet au Jury dans un délai maximum de 24 heures après le constat d'infraction.

À bord de chacun des deux navires accompagnateurs, le skipper peut à tout moment constater une infraction et la signaler à l'organisation de la course, qui en informe le président du Jury.

Les pénalités pour les infractions avérées sont divulguées dans un délai maximum de 48 heures après le signalement de l'infraction auprès de l'organisation de la course.

Pour dissuader toute réclamation abusive, le jury peut conditionner l'enregistrement d'une réclamation au dépôt d'un chèque de caution de 300 €, caution soit restituée au réclamant si la faute est avérée soit, dans le cas contraire, entièrement reversée à une association caritative.

Pendant la course, le concurrent ne peut en aucun cas modifier, même temporairement, l'aspect monotypique de son bateau en installant, par exemple, des espars, mâtereaux ou autres appendices susceptibles de renforcer l'action du vent sur la coque ou sur les infrastructures de son bateau (Cf : Surfaces maximum dépassantes).

**Toute infraction à cette règle fondamentale exclurait immédiatement le concurrent de la course.**

## **12 – CLASSEMENTS**

Sauf cas d'infraction en cours de jugement et qui pourrait modifier l'ordre du classement, les concurrents sont classés dans l'ordre du franchissement de la ligne d'arrivée telle que décrite dans l'article 9 des présentes Instructions de Course.

Un concurrent ayant doublé la longitude de la limite Nord Ouest de la ligne d'arrivée secondaire (52° 35' 50' Ouest)... mais n'ayant pu franchir cette ligne, est considéré comme ayant terminé le parcours de la Bouvet Rames Guyane mais il ne peut-être classé.

## **13 – NAVIRES ACCOMPAGNATEURS**

Deux navires accompagnent la course pendant tout son déroulement.

- Le catamaran « Guyavoile », dédié à la production audiovisuelle, « filme » les concurrents jusqu'à l'arrivée des 3 premiers bateaux classés puis participe aux opérations de relations publiques et médias au large de Cayenne ;
- Le monocoque « Nelson », (Mélody du Chantier Jeanneau) dédié à la sécurité du plan d'eau et au contrôle de l'équité sportive de la course, est d'astreinte et reste en veille permanente jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent classé.

La Bouvet Rames Guyane est une course en solitaire, sans escale ni assistance.

De ce fait, les équipages des navires accompagnateurs ne peuvent apporter aux concurrents ni aide physique, ni approvisionnement, ni aide matérielle, à l'exception possible d'un téléphone Iridium de secours qui inflige au skipper qui le sollicite une pénalité de 48 heures sur son temps global de course.

En revanche, ils peuvent récupérer à bord des bateaux les films photographiques ou les K7 vidéo produites par les concurrents afin de les remettre aux médias pendant le déroulement de la course.

Les conversations orales, téléphoniques ou VHF sous forme de conseils techniques, d'indications médicales ou de réconfort moral ne sont pas considérées comme des aides et sont donc autorisées.

## **14 – COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES AVEC LA TERRE**

Les communications téléphoniques prévues chaque matin par l'organisation de la course à des fins médiatiques sont obligatoires.



Pour éviter aux skippers une trop longue attente des appels de la terre, le PC Presse contacte quotidiennement les membres d'un Groupe d'Appels de sept à huit concurrents et cela, dans un ordre précis et définit comme suit :

**Le Groupe d'Appels N° 1 est contacté les 9 ; 12 ; 15 ; 18 ; 21 ; 24 ; 27 ; 30 mars** ainsi que les 2 ; 5 ; 8 ; 11 ; 14 ; 17 ; 20 ; 23 ; 26 et 29 avril 2009 ;

**Le Groupe d'Appels N° 2 est contacté les 10 ; 13 ; 16 ; 19 ; 22 ; 25 ; 28 ; 31 mars** ainsi que les 3 ; 6 ; 9 ; 12 ; 15 ; 18 ; 21 ; 24 et 27 avril 2009 ;

**Le Groupe d'Appels N° 3 est contacté les 11 ; 14 ; 17 ; 20 ; 23 ; 26 ; 29 mars** ainsi que les 1<sup>er</sup> ; 4 ; 7 ; 10 ; 13 ; 16 ; 19 ; 22 ; 25 et 28 avril 2009.

**Le Groupe d'Appels N° 1 rassemble les skippers suivants :**

Jean Pierre Lacroix ;  
Henry Deboulogne ;  
Jean Pierre Vennat ;  
Patricia Lemoine.

Gilles Ponthieux ;  
Bertrand De Gaullier ;  
Rémy Alnet;

**Le Groupe d'Appels N° 2 rassemble les skippers suivants :**

Pascal Vaudé ;  
Christophe Lemur ;  
Jean Jacques Gauthier;  
Karl Barranco.

Charles Bergère ;  
Didier Lemoine ;  
Jean Pierre Habold ;

**Le Groupe d'Appels N° 3 rassemble les skippers suivants :**

Pierre Katz ;  
Henry – Georges Hidair ;  
Mathieu Bonnier;  
Patrick Deixonne;

Jean Luc Torre ;  
Patrick Hoyau ;  
Éric Lainé ;  
Patrick Favre.

En cas d'abandons, les Groupes d'Appels sont rééquilibrés et le PC Presse informe les skippers concernés de leur éventuel changement de Groupe d'Appels.

C'est l'organisation de la course qui appelle le concurrent... et qui finance l'ensemble des communications à but médiatique.

Chaque conversation entre le concurrent et le PC Presse est prévue pour une durée maximale de 10 minutes.

Le début des conversations téléphoniques quotidiennes est prévu à partir de 8 H 00 UT... et la fin de ces conversations est prévue vers 10 H UT.

Le canal radio VHF de la course est le canal 72.

## **16 – ASSISTANCE MÉDICALE À DISTANCE**

Le Centre Hospitalier de Cayenne a passé un accord avec 54° West pour que le SAMU de Guyane assure l'assistance médicale à distance aux concurrents de la Bouvet Rames Guyane 2009

Particulièrement compétent et entraîné pour gérer les problèmes d'assistance médicale à distance (interventions fréquentes en faveur des populations isolées en forêt amazonienne), le SAMU de Guyane connaît bien les problématiques de la Bouvet Rames Guyane après avoir formé les concurrents guyanais aux interventions d'urgence et aux premiers secours en milieu maritime.

Avant le départ, tous les concurrents doivent remplir leur fiche médicale individuelle puis l'adresser au Docteur Gérard EGMANN, Directeur du SAMU de Guyane. (Centre Hospitalier André Rosemon, rue des Flamboyants, BP 600, 97306 Cayenne)

Pendant la course et en cas de besoin d'assistance médicale, les skippers pourront contacter – à partir d'un téléphone Iridium - le SAMU de Guyane en composant le 00 870 594 291 389.....ou le 00 870 594 395 200.

## **15 – NUMÉROS PRATIQUES ET D'URGENCE À PARTIR D'UN TÉLÉPHONE IRIDIUM**

**Pendant la course, les numéros pratiques d'appel sont les suivants :**

N° PC Course LA TRINITE / MER :	00 33 297 557 464
N° Iridium PC Course :.....	00 881 621 468 572
N° Portable Michel HOREAU :...	00 33 616 304 098
N° Portable Antoine CROYERE :.....	00 33 683 390 259
N° Iridium Cata « GUYAVOILE » :.....	00 881 621 468 533
N° Iridium Mélody « NELSON » :	00 881 621 428 972

**Les numéros d'urgence sont les suivants :**

N° CROSS GRIS NEZ :	00 33 321 872 187
Fax CROSS GRIS NEZ :	00 33 321 877 855
N° CROSS ANTILLES - GUYANE :	00 33 596 709 292
Fax CROSS ANTILLES – GUYANE :	00 33 596 632 450
N° MRSC CAYENNE :	00 594 594 304 444
N° MRCC DAKAR :	00 221 33 826 50 01
	00 221 33 823 71 40
Fax MRCC DAKAR :	00 221 33 821 73 05
N° CHU de CAYENNE :	00 33 594 291 389
	00 33 594 395 200
	00 870 594 291 389
	00 870 594 395 200
N° MRSC BÉLEM / BRÉSIL:	00 55 61 33 65 29 64
N° MRCC CAP VERDE :	00 238 992 46 98
CCMM TOULOUSE :	00 33 561 493 333

**16 – PRIX ET PRIMES**

Pour des raisons de priorité dans l'affectation du budget général de la course et afin ne pas appauvrir les postes liés aux investissements de communication médiatique considérés par tous comme de première importance, les lauréats ne bénéficient d'aucun prix en espèces.

## **17 – DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉS**

Les concurrents participent à la Bouvet Rames Guyane à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité.

De ce fait, l'organisation de la course n'accepte aucune responsabilité en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès survenu à un concurrent du fait de sa participation à cette course et cela, aussi bien avant que pendant et après l'évènement.

## **18 – CONSTITUTION DU COMITÉ D'ORGANISATION**

**Le comité d'organisation est constitué des personnes suivantes :**

- **Antoine Croyère, Président ;**
- **Michel Horeau;**
- **Jean Claude Blancaneaux.**

## **19 – CONSTITUTION DU JURY**

**Le jury est constitué des personnes suivantes :**

- **Jean Michel Viant; Président (Fr.);**
- **Frédéric Lachod; (Fr.) ;**
- **Philippe Soetaert ; (Belg.) ;**
- **Christophe Henry (Fr) ;**

.....