GUYADER bermudes 1000 | RACE

BREST > BREST

INSTRUCTIONS DE COURSE

GUYADER BERMUDES 1000 Race
BREST

Monocoque Open 60’ IMOCA en double avec On Board Reporter
(Reporteur océanique)
4 au 13 mai 2023 - Grade 3

Organisée par SEA to SEE
avec le soutien de la Classe IMOCA

La mention [DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

1. RÈGLES

1.1. La régate sera régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile avec les modifications suivantes en addition et/ou en précision de celles prévues en A.C.2.12 précisées ci-dessous :
    - RCV 28.1 (Effectuer le parcours) : modifiée dans l'annexe W des RCV (annexe 5 des IC)
    - RCV 41 (Aide extérieure) : modifiée dans IC 1.2
    - RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifiée dans IC 14
    - RCV 61 (Exigences pour réclamer) : modifiée dans IC 15
    - RCV 62 (Réparation) : modifiée dans IC 14,
    - RCV 63 (Instructions) : modifiée dans IC 14, IC 15
    - RCV 66 (Demande de réouverture) modifiée dans IC 15
- Les règlements fédéraux ;
- La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2, entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil ;
- Les Règlementations Spéciales Offshore : RSO 1 ;
- Les règles du championnat IMOCA Globe Séries tel que décrit dans les règles de classe IMOCA Certificat de jauge 2023 à jour.

1.2. Non routage et données météorologiques complémentaires.

Les concurrents sont autorisés à acquérir uniquement les données météorologiques suivantes, conformément à leurs règles de classe :

- 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,

Toutefois, ces données peuvent éventuellement être reformatées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, mais sans que ce reformatage ne modifie l'information météorologique contenue

1.3. Sources d'informations interdites.

a) En aucun cas un concurrent ne pourra disposer d'un serveur de données, ou accéder à un serveur de données, comportant des informations météorologiques ou stratégiques, sous quelque format que ce soit, et accessibles par quelque moyen que ce soit.

b) En aucun cas un concurrent ne pourra recevoir, ou se procurer, de façon volontaire ou involontaire, en provenance d'une source extérieure, de terre 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 météorologiques les plus adaptées à sa situation ;

- La synthèse des données ;
- Des conseils accompagnés ou non d'informations météorologiques ;
- 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 météorologiques ayant reçu une intervention humaine après sortie du modèle par l'organisme fournisseur ;
- Des fichiers, documentations sur la météorologie ou des choix de route.

Exception :
Des informations météorologiques 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 téléphone satellitaire soit sur l'Email du ou des bateaux concernés.

2. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

2.1 Les bureaux de l'organisation générale de l'épreuve, du Comité de Course, Comité Technique, du Jury sont situés au 1 er étage du restaurant Merluberlu, 26 quai de la douane à Brest

2.2 L'équipe DC est joignable de 8h30 à 19h00 du mercredi 03 au samedi 6 Mai 2023 inclus puis 24h/24h 7j/7j du dimanche 7 mai 08h00 jusqu'à l'arrivée du dernier IMOCA.

2.3 Le tableau d'affichage officiel est disponible sur le site officiel de la course :
https://www.guyaderbermudes1000race.com espace skippers

2.4 Si possible, les informations seront diffusées également par mail aux skippers et chef de projet

2.5 Sur l'eau le comité de course a l'intention de veiller et communiquer avec les concurrents sur le canal VHF 72

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera publiée sur le site internet et diffusée également par mail aux skippers et/ou sur un groupe WhatsApp dédié, au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera publié avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

4.1. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé à la Marina du Château à Brest.
4.2. Quand le pavillon « Aperçu » est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 60 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie les Signaux de course).

5. PROGRAMME (Horaire Heure Locale)

Jeudi 4 mai :
12h00 Heure limite d'arrivée des bateaux à Brest, Marina du Château et quai Malbert
18h30 Briefing pilotes des semi-rigides assistance des Team (capitainerie Marina du Château)
19h30 Cocktail d'accueil, présence obligatoire des concurrents

Vendredi 5 mai :
13h30 à 16h30 Runs en rade de Brest, zone entre Île ronde et l'anse du Poulmic (Ecole Navale) les runs se courent avec un équipage **10** personnes maximum, dont deux personnes prévues par l'organisateur.
La direction de course pourra modifier le nombre d'équipiers en fonction des conditions météorologiques.
09h00 : Briefing runs. Présence obligatoire des concurrents (Yacht Club IMOCA - capitainerie Marina du Château)
11h00 : Départ du port. L'ordre d'appareillage sera transmis par note séparée
13h30 : Début des runs (voir annexe 3).
16h30 : Fermeture de la ligne des runs.
18h30 : remise des prix du Défi Pom'Potes, Présence obligatoire des concurrents – (Yacht Club IMOCA - capitainerie Marina du Château)

Samedi 06 mai :
16h00 : Briefing On Board Reporter (reporteur océanique), dispositif vidéos/photos course, capitainerie Marina du Château)
17h30 : Photo officielle - présence obligatoire des concurrents. – (Yacht Club IMOCA - capitainerie Marina du Château)
18h00 : Briefing skippers et pilotes semi rigides assistance présence obligatoire des concurrents et du pilote du semi-rigide

Au plus tard le 06 mai 2023 à 18h, le Skipper devra avoir déposé sa déclaration de départ dûment remplie et signée (Annexe 4).

Dimanche 7 mai :
9h30-10h30 : émargement du skipper – au Yacht Club IMOCA (capitainerie Marina du Château)
11h00 : Départ du port. Ordre d'appareillage transmis par note séparée
14h00 : Départ de la Guyader - Bermudes 1000 Race Brest-Brest ; anse de Bertheaume à la sortie du goulet de Brest.

Samedi 13 mai :
19h00 Remise des prix. Présence obligatoire du skipper, co-skipper et On Board Reporter (Capitainerie Marina du Château)

6. PAVILLONS DE CLASSE
Le pavillon de classe sera le pavillon « GUYADER BERMUDES 1000 Race Brest-Brest ».

7. ZONES DE COURSE
Voir annexe parcours.

8. PARCOURS

8.1 Environ 1000 NM en double avec On Board Reporter (OBR). Le parcours est décrit en annexe 1.1 en incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées, le côté duquel chaque marque doit être laissée ou contournée, ainsi que la longueur indicative du parcours.
8.2 La direction de course se réserve le droit de modifier le parcours et son sens de rotation en fonction des conditions météorologiques, ces modifications seront annoncées lors du briefing course du samedi 6 mai 2023 à 18h00.

9. MARQUES
Les marques de départ, de parcours et d'arrivée sont définies en annexe 1 et 2.

10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES
Sont considérées comme obstacles les zones interdites à la navigation (définies dans les documents nautiques), les Dispositifs de Séparation du Trafic (DST) indiqués en annexe 1.2, les zones de baignade protégée, les zones de protection autour des bateaux de plongeurs et toutes les zones interdites à la navigation par les présentes I.C.
Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées.

11. LE DÉPART
11.1. La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ, à l'extrémité bâbord.

11.2. A l'envoi du signal préparatoire l'équipage doit être de 3 personnes.

11.3. Le départ de la course sera donné en application de la règle 26.

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Envoi du pavillon « GUYADER BERMUDES 1000 Race Brest-Brest » et un signal sonore	8
Préparatoire	Pavillon P ou I et un signal sonore	4
Minute	Affalé du pavillon préparatoire et un long signal sonore	1
Départ	Affalé du pavillon « GUYADER BERMUDES 1000 Race Brest-Brest » et un signal sonore	0

11.4 Rappel individuel :
Départ anticipé Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, quand un bateau ne prend pas le départ conformément à la définition « Prendre le départ », il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne de départ. Il recevra, sans instruction, une pénalité de 3 heures. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans les IC 14.2.2, dans les 24 premières heures de course.

Les concurrents OCS seront si possible prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course (72), et/ou par un bateau du comité de course.
L'absence d'émission ou de réception VHF du bateau du comité de course ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie RCV 60.1b).

11.5 Un voilier n'ayant pu franchir la ligne de départ dans les 30 minutes après le signal de départ ne peut partir qu'après autorisation du Président du Comité de course ou du Directeur de course. Il devra franchir la ligne de départ (données GPS) avant d'effectuer le parcours. La ligne de départ reste ouverte 24H ; un concurrent qui ne prend pas le départ dans ce délai sera classé DNS

12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS, RÉDUCTION OU MODIFICATION DE LA COURSE

Dans les cas prévus par la RCV 32.1 et en application de la RCV 90.2(c) :
Le Comité de Course pourra réduire ou modifier le parcours. La Direction de Course ou le Comité de Course pourront être amenés à formuler des directives spécifiques auxquelles les skippers devront se conformer. Une réduction ou modification du parcours pourra se faire à une marque ou à des marques virtuelles positionnées en longitude et latitude. Ceci modifie les RCV 32 et 33.
Ces notifications ou directives seront transmises aux Skippers par VHF, téléphone satellite ou mails par la Direction de Course. Les skippers devront en accuser réception et se conformer aux nouvelles instructions.

13. L'ARRIVÉE

La ligne d'arrivée est définie en annexe 2.
Deux zones d'arrivée sont envisagées : la zone A dans la rade de Brest et la zone B à l'extérieure de la rade avant l'entrée du Goulet ; les concurrents seront informés du choix de la zone 24h avant l'arrivée du premier concurrent.

14. SYSTÈME DE PÉNALITÉS ET DE RÉPARATIONS

14.1 Pénalité au moment de l'incident

14.1.1 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, sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

14.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon la RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le temps limite des réclamations (voir IC 15.3).

14.1.3 Un bateau qui omettra de réparer selon la RCV 44.2 mais qui reconnaîtra immédiatement son infraction lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury. [DP]

14.1.4 Un bateau qui réalise qu'il 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 la RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faire aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation précisée à l'IC 15.3. [DP]

14.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

14.2.1 Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, si elle n'est pas déjà précisée dans la règle enfreinte, une pénalité en temps. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 14.2.2 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément au« Guide des Pénalités Guyader Bermudes 1000 Race -Brest-Brest)».

14.2.2 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course :
Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au bateau 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 bateau devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle lui aura indiqué.
Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné, avant de continuer sa course.

14.2.3 Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

14.2.4 Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 15.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury. [DP]

14.2.5 Rupture de plomb constatée par le comité technique :
Dans le cas où le comité technique constate lors d'une inspection, ou si un concurrent en course déclare lui-même, qu'un plomb a été endommagé ou rompu le jury par l'intermédiaire du comité technique pourra proposer au bateau d'accepter une pénalité standard sans instruction, cela change la RCV 63.1.

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 90 minutes.
- Pour une rupture d'un autre scellé, la pénalité sera de 30 minutes.

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, il sera convoqué à une instruction.

14.2.6 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.

14.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront des amendes à régler à l'autorité organisatrice. De telles pénalités sont imposées par l'autorité organisatrice.

15. DEMANDES D'INSTRUCTION

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.

15.1 Informer le réclamé :

15.1.1 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, par téléphone ou par email. 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.

15.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 61.1(b).
La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

15.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC 15.1.1 ci-dessus.

15.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, conformément à l'IC 15.1.1 ci-dessus.

15.2 Contenu d'une réclamation

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

15.2.2 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 5) ;
- Contrôles de jauge et d'équipements (IC 21) ;
- Publicité (AC et IC 22) ;
- Semi-rigides d'assistance des concurrents (IC 22) ;
- Obligation des concurrents (AC et IC) ;
- Évacuation des détritus (RCV 47 et le code de l'environnement pour les courses offshore des RSO) ;
- Communications (IC 27).

15.3 Temps limites

15.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury sera de deux heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

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

15.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury 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. 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).

15.3.3 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).

15.3.4 Le Jury devra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

15.4 Instruction et décision

15.4.1 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. Cela modifie la RCV 63.2.

15.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. Ceci modifie la RCV 63.3.

15.4.3 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, ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction. Cela modifie la RCV 63.6.

15.4.4 Conformément au préambule de l'IC 15, la procédure prévue dans cette instruction 15.4 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.

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

16. TEMPS LIMITES POUR FINIR

Il n'y a pas de temps limite pour finir pour le premier bateau.
Les bateaux manquant à finir dans un délai correspondant au temps de course du premier bateau ayant effectué le parcours et fini, augmenté de 50 %, seront classés « DNF ».

17. ESCALE TECHNIQUE

Un voilier a le droit de relâcher en tout lieu et à tout moment et ne doit pas faire progresser le concurrent vers la ligne d'arrivée, conformément à la règle 42.3(i) des RCV.

Pendant la course, un bateau peut faire une ou plusieurs escales techniques dans les conditions suivantes :

- Le concurrent doit en faire la demande à la direction de course et après accord sur le lieu et les conditions de l'arrêt, le bateau pourra être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la DC, sur une distance inférieure à 5 nm.
- Une fois mouillé ou amarré dans un port, des personnes étrangères à l'équipage peuvent accéder à bord. Ravitaillement et réparations peuvent alors être effectués.

Temps limite d'escale technique :

- Le temps de tout voilier en escale technique sera au minimum de 4 heures et ne pourra pas dépasser 24 heures, toutes escales cumulées ; temps compté à partir du moment où il touche terre ou s'amarre, jusqu'au moment où il repart.
- Passé ce temps de 24 heures, le concurrent sera mis DNF sur la course.

18. CLASSEMENT

Un classement est effectué pour les runs du Défi Pom Potes , meilleur temps sur un run
Les résultats des runs ne rentrent pas dans le classement de l'épreuve Guyader Bermudes 1000 Race Brest-Brest.

Pour la course de 1000 Milles un classement final est effectué sur le temps réel en tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications.

Pendant la course des classements intermédiaires seront publiés par l'AO toutes les heures rondes.

19. REGLES DE SECURITE

19 .1 Contrôle départ et arrivée

Émargement départ : 9h30-10h30 – au Yacht Club IMOCA - capitainerie Marina du Château
Émargement arrivée : un bateau qui finit est considéré comme ayant émargé.
Un bateau qui abandonne doit le signaler au Directeur de Course (signaler aussitôt que possible par téléphone au +33 6 63 68 54 22 ou mail : racemanagement@imoca.org

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

19.3 Positionnement :
L'organisateur met en place avec la classe IMOCA une localisation des bateaux par le système de tracker embarqué YellowBrick (Balise YB du bateau).

Également chaque concurrent recevra une balise Ocean Tracking portable qui servira de substitut en cas de besoin. Cette balise sera distribuée à Brest et récupérée à Brest à l'arrivée du bateau. Si un concurrent est dans l'incapacité de revenir à Brest le retour de cette balise à l'organisation sera à la charge de du concurrent. En cas de perte ou de dommage le coût facturé au concurrent sera de 600€ par balise perdue ou endommagée.

20. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'ÉQUIPEMENT [DP]

20.1 Le remplacement de concurrents inscrits ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

21. CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT

21.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course
Un bateau doit être conforme aux règles, 30 minutes avant le signal d'avertissement. [DP]
21.2 Plombage :
Les moteurs devront être plombés à l'aide d'un plomb qui sera fourni par le comité technique. L'utilisation du moteur est interdite à partir du moment où le bateau est en course (au signal préparatoire).
La photo du plombage de l'arbre d'hélice devra être envoyé à la direction de course (racemanagement@imoca.org) avant 19H00 (Heure Locale) le 7 mai 2023.
Pour les moteurs électriques, comme écrit dans les règles de classe IMOCA, il convient au skipper ou à son équipe de démontrer la non-utilisation du moteur pour la propulsion pendant la course.

21.3 Embarquement des voiles déclarées
Les voiles embarquées doivent être déclarées au comité technique avant le samedi 6 mai 18h00 (imprimé en annexe 7), elles doivent être à bord le dimanche 7mai avant 09h00

22. PUBLICITÉ DE L'ÉPREUVE [DP]

a) Pavillons des partenaires de l'organisateur
L'AO remettra à chaque concurrent des pavillons des partenaires.
Ils devront être hissés le long de l'étai dès leurs distributions à l'arrivée des bateaux à Brest et rester à poste jusqu'à 2 heures avant le départ et dès que possible à l'arrivée à Brest.

b) Pavillons de course fournis par l'AO.
Les pavillons de course (2 Guyader Bermudes 1000 Race Brest-Brest) devront être installés de façon libre (bastaque, hauban) et visibles en navigation.

c) Un autocollant Guyader Bermudes 1000 Race Brest-Brest sera collé dans la GV sur le côté tribord.

d) Un pavillon Pom'Potes pour les runs.

e) Un pavillon IMOCA pour le Semi Rigide Assistance accrédité

Tous les pavillons sont à récupérer au PC COURSE (Merluberlu) à votre arrivée à Brest avec une caution de 200€ par Chèque à l'ordre de Sea to See (Virement à Sea To See pour ceux qui n'ont pas de chéquier) et doivent être rendus au PC COURSE ou à la classe IMOCA à la fin de l'événement sous peine de non-restitution de la caution.

23. BATEAUX OFFICIELS
Les bateaux officiels seront identifiés par des pavillons de l'O.A.

24. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP]
Avant le 28 avril 2023 18h00, le semi rigide accompagnateur de chaque concurrent devra s'inscrire auprès de l'organisation via l'URL suivant : https://forms.gle/PykFWCg6sPDa2p6w5 . Un pavillon IMOCA lui sera remis.

Les bateaux de l'organisation seront identifiés par des pavillons Guyader Bermudes 1000 Race Brest-Brest.

Le dimanche 7 mai les semi-rigides assistance devront sortir de la zone de départ matérialisée par des bouées cylindriques oranges 10 minutes avant le départ

25. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU : sans objet

26. EQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION [DP]
Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

27. COMMUNICATION
L'AO demande aux skippers l'envoi de :

- L'image du jour dans le cadre du Trophée de la meilleure image : entre trente secondes et une minute : vidéo montée
- Une vidéo / jour d'une minute : vidéo brute qui servira aux montages de Nefsea
- Un message sous forme de texte et/ou audio
- 3 photos / jour

28. PRIX
Différents trophées seront attribués :

- Défi Pom'Potes : meilleur Run
- Trophée Océania : meilleur temps sur 500 m pendant les runs
- Trophée Tout Commence en Finistère : premier bateau au passage du WP Tout Commence en Finistère
- Trophée Gallimard : premier bateau au passage du WP Gallimard
- Trophée "Porte de Bretagne" : premier bateau à franchir la ligne entre la pointe du Toulinguet et la bouée Charles Martel en fin de parcours (retour Brest)
- Trophée Complètement à l'Ouest Savéol : le bateau qui aura été le plus à l'ouest dans sa trajectoire
- Trophée Autoprimo Fichou : Le bateau qui a parcouru le plus de milles en 24h
- Trophée Complètement Fraise Savéol : Le bateau qui aura fait le plus milles sur toute la course
- Trophée du meilleur reporteur Océanique

29. DECISION DE COURIR
La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

ARBITRES DESIGNES :

Président du comité de course : Jean Coadou
Président du comité technique : Jean-Luc Laurent
Président du jury : Georges Priol

DIRECTION DE COURSE : racemanagement@imoca.org

Directeur de course : Hubert Lemonnier
Mobile: +33 6 63 68 54 22 - Mail : lemonnierhubert@gmail.com

Directeur de course adjoint : Jacques Caraës
Mobile : +33 6 85 20 02 83 - Mail : jacquescaraes@kaori.fr

Directeur de course adjoint : Pierre Hays
Mobile: +33 6 98 31 48 78 - Mail : pierre.hays22@gmail.com

ORGANISATION : SEA TO SEE :

Gwen Chapalain : Mobile : +33 6 85 32 39 70 - Mail : gwen@sea-to-see.com
Delphine Largenton : Mobile : +33 6 86 14 82 71 - Mail : delphine@sea-to-see.com

ANNEXE 1 – PARCOURS

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).

1.1 PARCOURS, environ 1000 NM
Ligne de départ définie en Annexe 2

- Bouée latérale « Charles Martel » à laisser à tribord : 48°18.950 N - 004°41.900W
- Tourelle « La Parquette » à laisser à bâbord : 48°15.900 N - 004°44.300 W
- Bouée cardinale Sud « Basse Royale » à laisser à tribord : 48°17.450 N - 004°49.600 W

  Bouée cardinale Sud « Pierres Noires » à laisser à tribord : 48°18.470 N - 004°58.148 W
- Ile OUESSANT à laisser à tribord
- Waypoint : « Tout Commence en Finistère » à contourner en laissant à tribord : 48°15’ 00 N / 007° 00’ 00 W
- DST du Fasnet , zone interdite à contourner en laissant à bâbord
- Fastnet Rock à contourner en laissant à bâbord (51°23, 3 NORD / 009°36,1 OUEST)
- DST du Fasnet, zone interdite à laisser à bâbord
- Waypoint Gallimard à contourner en laissant à bâbord (44°15. N / 015°00. W)
- Tourelle « La Parquette » à laisser à tribord : 48°15.900 N - 004°44.300 W
- *** Bouée latérale « Charles Martel » à laisser à bâbord : 48°18.950 N - 004°41.900W**
- *** Le phare de la pointe du Toulinguet à laisser à Tribord : 48°16,800 N - 004°37,800 W**
- Les marques précédées de ***** sont des marques où pourra être effectué une arrivée telle que définie en annexe 2, Art 2.2
- *Ligne d’arrivée définie en Annexe 2*

1.2 ZONES INTERDITES - DST

Tous les DST (Dispositif de Séparation de Trafic) sont à respecter, c'est-à-dire qu’en aucun cas ils ne sont considérés comme zone de course. Ils sont considérés comme zones interdites.

FFVoile-TSS Ouessant		
1	TSS Ouessant A	49°02,050 N 005°36,700 W
2	TSS Ouessant B	48°48,600 N 005°25,000 W
3	TSS Ouessant C	48°37,200 N 005°11,850 W
4	TSS Ouessant D	48°29,350 N 005°22,050 W
5	TSS Ouessant E	48°35,000 N 005°42,500 W
6	TSS Ouessant F	48°42,500 N 006°03,100 W
7	TSS Ouessant G	48°56,400 N 005°51,600 W

FFVoile-TSS Fastnet		
~~1~~	TSS Fastnet A	51°22,900 N 009°27,400 W
~~2~~	TSS Fastnet B	51°17,150 N 009°24,600 W
~~3~~	TSS Fastnet C	51°15,400 N 009°33,900 W
~~4~~	TSS Fastnet D	51°21,300 N 009°36,700 W

FFVoile-TSS South Scilly		
1	TSS South Scilly A	49°46,050 N 006°16,550 W
2	TSS South Scilly B	49°35,540 N 006°16,400 W
3	TSS South Scilly C	49°35,550 N 006°34,100 W
4	TSS South Scilly D	49°46,030 N 006°29,550 W

FFVoile-TSS West Scilly		
1	TSS West Scilly A	50°01,070 N 006°32,750 W
2	TSS West Scilly B	49°52,300 N 006°36,600 W
3	TSS West Scilly C	49°52,400 N 006°53,700 W
4	TSS West Scilly D	50°03,950 N 006°48,450 W

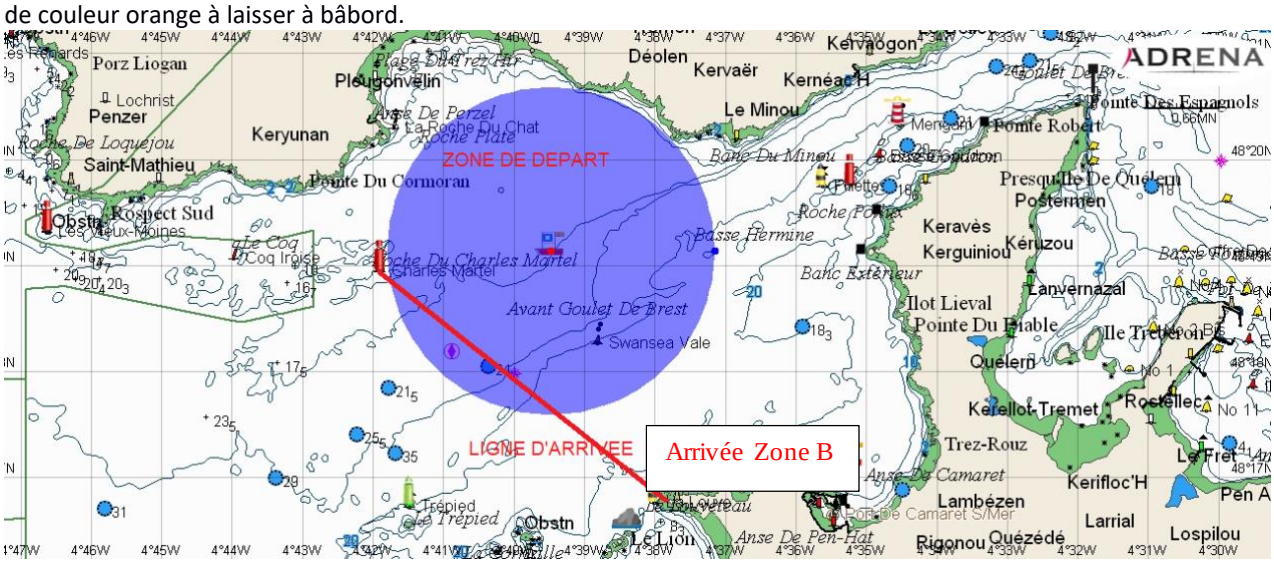
FFVoile-TSS Cap Finisterre		
1	TSS Cap Finisterre A	43°31,400 N 010°05,200 W
2	TSS Cap Finisterre B	43°21,000 N 009°36,400 W
3	TSS Cap Finisterre C	43°10,500 N 009°44,000 W
4	TSS Cap Finisterre D	42°52,800 N 009°44,000 W
5	TSS Cap Finisterre E	42°52,800 N 010°13,850 W
6	TSS Cap Finisterre F	43°18,950 N 010°13,850 W

ANNEXE 2 : DEPART ET ARRIVEE

2.1 Position de la ligne de Départ :

La zone de départ se trouve dans un cercle d'un rayon de 1 ,5 mille centré sur la position 48°19'200N - 004° 39' 500 W.

La ligne de départ sera située dans l'anse de Bertheaume à la sortie du goulet de Brest, elle est définie par le mât portant un pavillon orange sur le bateau comité de course à laisser à tribord et le côté parcours d'une bouée gonflable de couleur orange à laisser à bâbord.



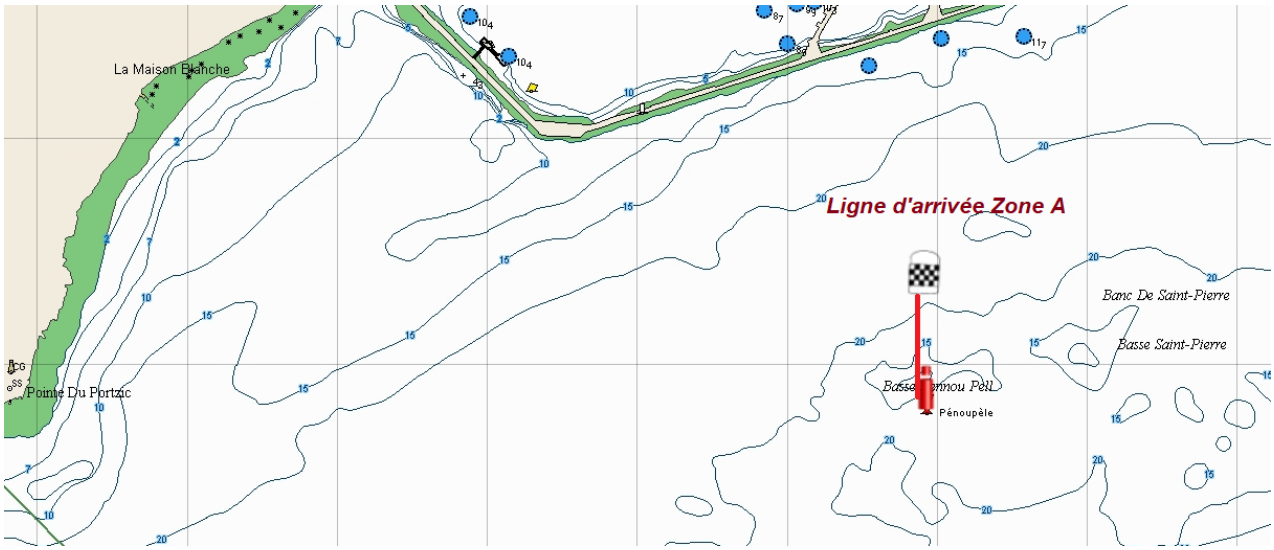
2.2 Position de la ligne d'arrivée

Deux zones d'arrivée sont envisagées

2.2.1 Zone A : dans la rade de Brest

L'arrivée sera située dans la rade de Brest après franchissement du Goulet

La ligne d'arrivée est matérialisée par l'alignement entre la bouée latérale bâbord Pénoupèle à laisser à tribord, position : 48°21'450 N – 004°30'500 W et le côté parcours d'une bouée gonflable orange : position 48°21.575 N 004°30.500 W à laisser à bâbord , de nuit la bouée gonflable sera dotée d'un flash light



2.2.2 Zone B : dans l'ouest du goulet de Brest

Ligne d'Arrivée avant l'entrée du goulet de Brest, en franchissant d'Ouest en Est la ligne matérialisée par la bouée latérale bâbord « Charles Martel » à laisser à bâbord (48°18.900 N - 004°41.900 W) et le Feux du phare de la pointe du Toulinguet à laisser à TRIBORD (48°16,800 N - 004°37,800 W).

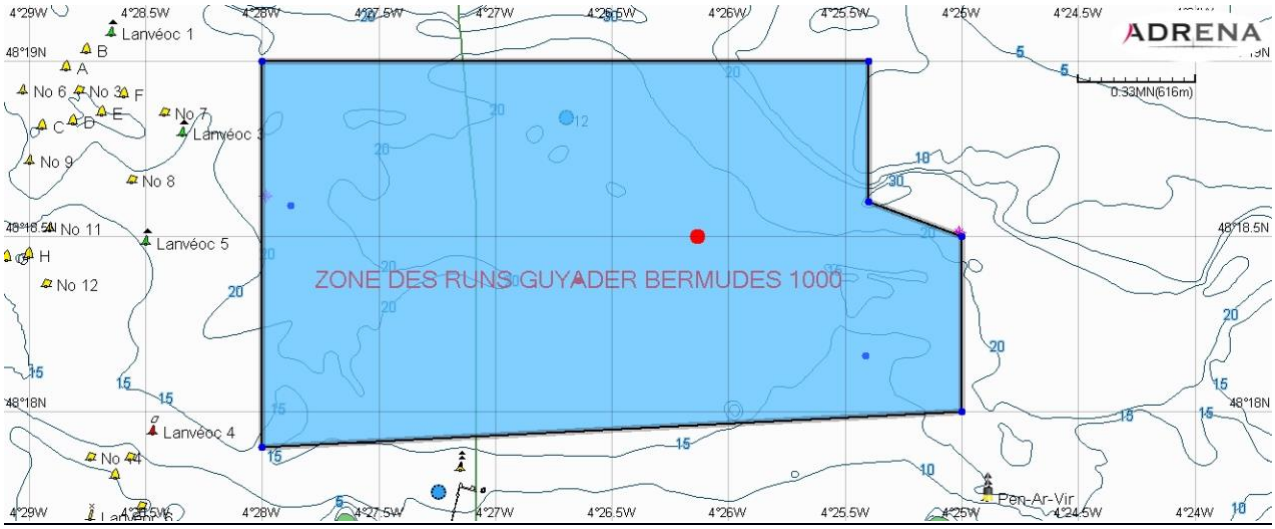
Un bateau du comité de course se tiendra à proximité immédiate dans le NW de la bouée latérale « Charles Martel »

En cas de mauvaises conditions météo ou de contraintes opérationnelles en rade ou dans le goulet de Brest, la ligne d'arrivée sera située dans l'ouest du Goulet zone B
les concurrents seront informés du choix de la zone par mail ou téléphone satellite 24H minimum avant l'arrivée du premier concurrent.

2**.3 Procédure d'arrivée**

Lorsqu'il sera à une distance d'environ 5 milles nautiques de la ligne d'arrivée, chaque skipper devra avertir le Comité de Course par VHF, sur le canal de course (72), de son prochain franchissement de la ligne. Il devra renouveler son appel jusqu'à l'accusé réception du Comité de Course. Un auto-pointage pour l'arrivée devra être réalisé, en cas d'absence du bateau comité en envoyant un SMS au 06 30 64 32 35 ou par email : jcoadou@orange.fr et racemanagement@imoca.org

ANNEXE 3 : RUNS EN RADE DE BREST



La zone des runs est située entre l'île ronde et l'anse du Poulmic (Ecole Navale).

Le principe est un parcours travers au vent d'une longueur d'environ 1,3 mille.

La ligne de départ sera ouverte le vendredi 5 mai à 13h30 et fermée à 16h30, les concurrents effectuent autant de runs qu'ils le souhaitent

Pour prévenir les bateaux que le créneau des runs est ouvert, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'ouverture de la ligne sur le bateau comité.

Chaque concurrent devra se signaler en VHF (72) auprès du comité de course départ 1 minute avant de franchir la ligne de départ du Run, le comité lui confirmera l'autorisation de prendre le départ.

La ligne de départ sera matérialisée entre une bouée gonflable de couleur orange à laisser à bâbord et le mat portant un pavillon orange sur le bateau comité à laisser à tribord
Une marque (bouée gonflable) sera mouillée à proximité de l'axe de la ligne à une distance supérieure à une longueur de bateau du Comité.
Cette marque a alors rang de marque de départ et devra être laissée du même côté que le Comité, il est interdit de passer entre cette marque et le bateau comité

La ligne d'arrivée sera matérialisée entre une bouée gonflable de couleur orange à laisser à bâbord et le mat portant un pavillon orange sur le bateau comité à laisser à tribord
Une marque (bouée gonflable) sera mouillée à proximité de l'axe de la ligne à une distance supérieure à une longueur de bateau du Comité.
Cette marque a alors rang de marque d'arrivée et devra être laissée du même côté que le Comité, il est interdit de passer entre cette marque et le bateau comité

La zone des Runs est un polygone ayant pour chaque angle une bouée, cette zone est réservée exclusivement au bateau qui a pris le départ et à son semi-rigide d'assistance qui devra rester en arrière de celui-ci

Les concurrents, qui souhaitent tenter un autre record, devront rejoindre la zone de départ en passant sous le vent de la zone de Runs.

Fonctionnement

La liste d'équipage sera à fournir par email à la Direction de course au plus tard le jeudi 4 Mai 2023 à 19h (heure locale), avec, pour chaque membre d'équipage, le numéro de licence FFVoile valide de moins d'un an (licence temporaire possible).

Le port de gilet est obligatoire à bord des bateaux de la course depuis l'appareillage jusqu'à leur retour au ponton de course.

L'organisation fournira des gilets de sauvetage aux invités de l'organisation uniquement

La direction de course pourra modifier le nombre d'équipiers en fonction des conditions météorologiques.

Sécurité bateaux accompagnateurs / Limite de vitesse :

- L'Autorité Organisatrice, dans un souci de respect environnemental, appliquera à tous les navires à proximité , autre que le semi-rigide d'assistance du bateau effectuant un run, une limite de vitesse à 10 Noeuds.

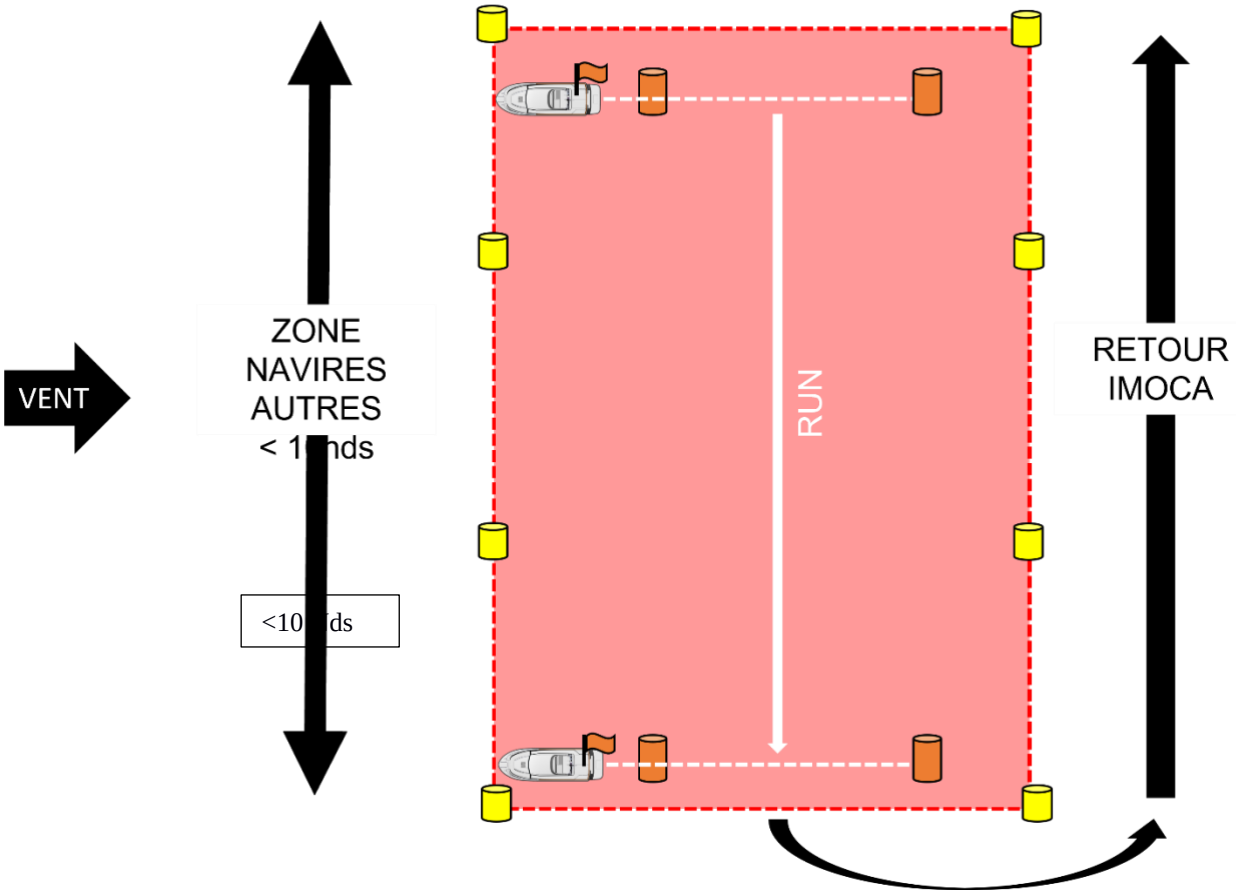
- Pour des raisons de sécurité (vitesse et foils) il est interdit de rentrer dans la zone de Runs, zone Départ, zone Arrivée et de s'approcher à moins de 50 mètres des bateaux qui sont en tentative de records.

Les bateaux autorisés : 1 SR d'assistance par team se tient au maximum 3/4 arrière de l'IMOCA à une distance supérieure à 50 m

Le non-respect de ces règles de sécurité par les semi-rigides d'assistance des Team (SRA) et semi-rigides complémentaires des Team (SRC) pourra entrainer l'annulation du run de leur IMOCA

Les SRA et SRC, après accord avec leur team sont libres de suivre leur IMOCA après la sortie de la zone de run

La liste des SRA et SRC de chaque team doit être remise à la DC avec la liste des personnes embarquées
Présence obligatoire des pilotes en personne au briefing pilote du jeudi 4 mai à 18h30



ANNEXE 4 : DÉCLARATION DE DÉPART

Nom du Bateau (*Name of the Boat*) : 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 « Guyader Bermudes 1000 Race Brest-Brest » de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les Règles de Course à la Voile de World Sailing, l'Avis de Course de l'épreuve, les règlements de jauge et de sécurité et les Instructions de course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire.

Skipper of the above boat declare on my honour that I have entered the « Guyader Bermudes 1000 Race Brest-Brest *» race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the World Sailing Racing Rules of Sailing, 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 know that sailing competition 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 je connais la manière de m'en servir.
I declare that I know that the safety of my boat is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the boat to meet adverse weather conditions, that there is on board the boat all the proper safety gear and that I know how to use it.

Je désigne à la Direction de Course les personnes suivantes joignable H24:
I designate to the Race Director the following person(s) may be joined H24:

1er Personne Nom *(Name), Prénom (surname)*: .

Tél domicile : Tél bureau : Tél portable :

Phone home : *Phone office :* *Mobile phone :*

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

Tél domicile : Tél bureau : Tél portable :
Phone home : *Phone office :* *Mobile phone :*

Référent communication
Nom *(Name), Prénom (surname) :* .

Tél domicile : Tél bureau : Tél 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 et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette épreuve à quelque titre que ce soit.
I agree that organizers and persons and companies working for or on behalf of the above mentioned parties have no responsibility for loss of life or injury to skipper or others, or for the loss of, or damage to any vessel or property.

Fait à *(at)* Brest le *(on)*: / / *2023*
Signature du Chef de bord *(Skipper signature)* :

ANNEXE 5 (annexe W des RCV) : WAYPOINTS VIRTUELS

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de Marque est modifiée comme suit :

Marque Un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

Waypoint Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

Zone L'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

Annexe 6 : Guide des pénalités

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury a la possibilité d'attribuer une pénalité de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalités. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes

Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages :

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 6h
- Plage 2 : de 2 à 24h
- Plage 3 : de 24 à DSQ
- Plage 4 : DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnement s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou changer de plage.

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)

2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?

3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?

4. Est que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?

2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?

3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?

4. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?

5. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?

6. Est-ce que l'infraction a avantagé le bateau ?

Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	Financière	**0h à 6H**	**2H à 24H**	**24H à DSQ**	**DSQ**
Avis de course					
AC 5 Navigation en double avec médiaman					**X**
AC 11 Routage					**X**
AC 16 Navigation sans assistance					**X**
AC 18 position bateaux au port (et sortie)	**X**				
Instructions de course					
IC 10 Zones interdites				**X**	
IC 11.4 Rappel Individuel non réparé					
14.1.1 Infraction Chapitre 2 RCV ou RIPAM Section 2 Partie B			**X**		
IC 14.1.3 Omission de réparation		**X**			
IC 14.1.4 Blessure ou dommage			**X**		
IC 14.2.5 Rupture plomb moteur non déclarée			**X**		
IC 14.2.5 Rupture autre plomb non déclarée			**X**		
IC 22 Publicité	**X**				
IC 27 Message et photos	**X**				

IC 19.2 AIS (et autres veilles obligatoires)		X			
IC 1.2 Informations météorologiques				X	
IC 1.2 Interventions non autorisées de la part d'une source extérieure				X	
IC 5 Obligation de présence remise des prix	X				
IC Annexe 4 Déclaration de départ		X			
Règles de classe					
infractions aux règles de classe		X	X	X	

Si la pénalité n'est listée dans le tableau 1, ou si plusieurs plages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial

Est ce que l'infraction compromet la sécurité ?	**Plage**
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4
Absolument pas possible	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	4
Est ce que l'infraction peut (ou à) provoqué un dommage ou une blessure ?	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4

ANNEXE 7 AUX IC

DECLARATION EMBARQUEMENT VOILES

IMOCA

GUYADER BERMUDES 1000 RACE Brest-Brest

Règle de Classe IMOCA G.1(a) : Nombre de voiles embarquées

Nom……..Prénom……

Skipper du (nom de course) ……..……N° de voile ……

Déclare embarquer les voiles suivantes :

IMOCA	**Nombre**	Couleur principale	Observations
GV			
Solent			
ORC			
Gennaker			
Reacher			
Code 0			
Spinnaker léger			
Spinnaker			
Tourmentin Entre 14 et 25 m2		Couleur vive (G.3 (a))	**Obligatoire :**

Total (max 8) :

Je m'engage, pour contrôle inopiné, à mettre mon bateau à disposition de la jauge, sur sa requête, avant l'épreuve et à l'arrivée.

Je certifie exacte cette déclaration. En cas de non respect de ces règles, j'admets la décision du jury.

A remettre au plus tard le : Le Samedi 06 Mai 2023 à 18h00 (locale)