



INSTRUCTIONS DE COURSE

GUYADER BERMUDES 1000 Race BREST

**Monocoque Open 60' IMOCA en solitaire
5 au 14 mai 2022 - 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 régata 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.2.7 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 2022 à jour.

1.2. Non routage et données météorologiques complémentaires.

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

- Les images provenant de satellites d'observation ;
- Les cartes d'observation et de prévision ;
- Les fichiers numériques de données 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. Les données doivent être "brut", c'est-à-dire telles que publiées par les centres météorologiques et non modifiées, préparées ou expertisées pour un concurrent ou un groupe de concurrents par qui que ce soit.

Le routage déporté sur des serveurs extérieurs aux bateaux est interdit.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, de l'Organisation Mondiale de la Météorologie : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Météo Consult, Wetterweld.de, Squid, Predictwind, GEM. Cette liste n'est pas exhaustive. Pour tout ajout d'un organisme météorologique officiel, le concurrent doit en faire la demande écrite à la direction de course au plus tard le 7 mai 2022 à 18h00.

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

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

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

1.3. 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 ou du 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 et de la Presse sont situés à la Marina du Château, locaux de Brest Evénements Nautiques.
- 2.2 Le bureau du PC Course, localisé à Brest Événement Nautique est ouvert de 8h30 à 19h00 du mercredi 04 au samedi 7 Mai 2022 inclus puis 24h/24h 7j/7j du dimanche 8 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>
- 2.4 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 affichée 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 affiché 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 5 mai :**

17h00 Heure limite d'arrivée des bateaux au port du Château à Brest ou à Camaret (selon répartition par l'AO).
18h30 Cocktail d'accueil.

Vendredi 6 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 de 8 personnes maximum, dont une personne prévue par l'organisateur.
La direction de course pourra modifier le nombre d'équipiers en fonction des conditions météorologiques.
09h00 : Briefing skippers à la capitainerie de la Marina du port du Château, Présence obligatoire des concurrents
10h00 : Briefing des moyens sécurité orga et des moyens sécu des teams au PC course
12h00 : Départ du port.
13h30 : Mise à disposition du comité de course pour le premier groupe. Bateaux répartis en 2 poules (voir annexe 4).
16h30 : Fermeture de la ligne des runs.

Samedi 07 mai :

17h30 : Photo officielle - présence obligatoire des concurrents.
18h00 : Briefing skippers à la capitainerie de la Marina du port du Château - présence obligatoire des concurrents.
19h00 : Briefing Pilote Semi-rigide.

Dimanche 8 mai :

14h00 : Départ de la Guyader - Bermudes 1000 Race ; anse de Bertheaume à la sortie du goulet de Brest.

Samedi 14 mai :

Remise des prix au restaurant Les 4 vents , 18 Quai de la Douane 29200 Brest - présence obligatoire des concurrents (lieu et heure seront confirmé par avenant à ces IC).

Au plus tard le 07 mai 2022 à 18h, le Skipper devra avoir déposé sa déclaration de départ dûment remplie et signée (Annexe 4).

6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe sera le pavillon « GUYADER BERMUDES 1000 Race ».

7. ZONES DE COURSE

Voir annexe parcours.

8. PARCOURS

- 8.1 Environ 1200 NM en solitaire. 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 7 mai 2022 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 le skipper devra être seul à bord de son bateau.

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 » 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 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 5 heures. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans les IC 14.2.2, avant le contournement de la marque Fastnet Rock (51°23, 3 NORD / 009°36,1 OUEST).

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 doit rentrer au port de Brest ou Camaret et ne peut partir du port 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.

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 ou 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.

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 faite 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».
- 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 détritiques (RCV 55 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 dix-huit 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 et/ou l'Inmarsat C 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, message Inmarsat 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 100%, 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

Pour la course de 1200 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 sauf entre 22h00 et 5h00 (Heures locales).

Un trophée sera attribué pour le 1 er concurrent franchissant les marques de parcours suivantes

- 1) Trophée Finistère : 1ère marque de parcours
- 2) Trophée Gallimard : 2ème marque de parcours

Un trophée Bretagne sera attribué au concurrent qui effectuera le meilleur temps entre la dernière marque de parcours et la ligne d'arrivée

Un trophée Pom Potes sera attribué au concurrent qui effectuera la meilleure distance sur 24h00

19. REGLES DE SECURITE

19 .1 Contrôle départ et arrivée

Émargement départ : au briefing course le 7 mai 2022 à 18h00

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 85 20 02 83 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 Yellow Brick (Balise YB du bateau).

19.4 Si nécessaire, en cas d'une défaillance du tracker de positionnement YB, la localisation sera faite par Inmarsat C pour les bateaux équipés. L'Inmarsat C devra être « loggé » sur le satellite Atlantique Est afin de permettre le polling. Le choix « Océan préféré » doit être Atlantique Est.

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

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

20.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

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 minuit (Heure Locale) le 8 mai 2022.

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.

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) devront être installés de façon libre (bastaque, hauban) et visibles en navigation.

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

d) Un pavillon Pom Potes pour les runs.

23. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés par des pavillons GUYADER BERMUDES 1000 Race.

24. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP]

Avant le 29 avril 2022 18h00, le semi rigide accompagnateur de chaque concurrent devra s'inscrire auprès de l'organisation via l'URL suivant : <https://forms.gle/Mtt5hvaJT5LCEuAx5>. Un pavillon IMOCA lui sera remis.

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

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 :

- 1 mail d'informations par jour sous forme de texte à envoyer l'email de la Direction de course : racemanagement@imoca.org
- 1 vidéo et/ou photos à envoyer sur le serveur FTP média de la course (L'adresse du FTP et les codes d'accès vous seront communiqués prochainement par notre prestataire NefSea).

28. PRIX

Des lots ou prix pourront être remis aux participants à discrétion de l'AO.

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

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

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
Margaux DUPONT : Mobile : +33 6 66 54 93 16 - Mail : margaux@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 1200 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
- Fastnet Rock à contourner en laissant à bâbord (51°23, 3 NORD / 009°36,1 OUEST)
- Waypoint Gallimard à contourner en laissant à bâbord (47°00 NORD / 017°30 OUEST)
- Tourelle « La Parquette » à laisser à tribord : 48°15.900 N - 004°44.300 W
- 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

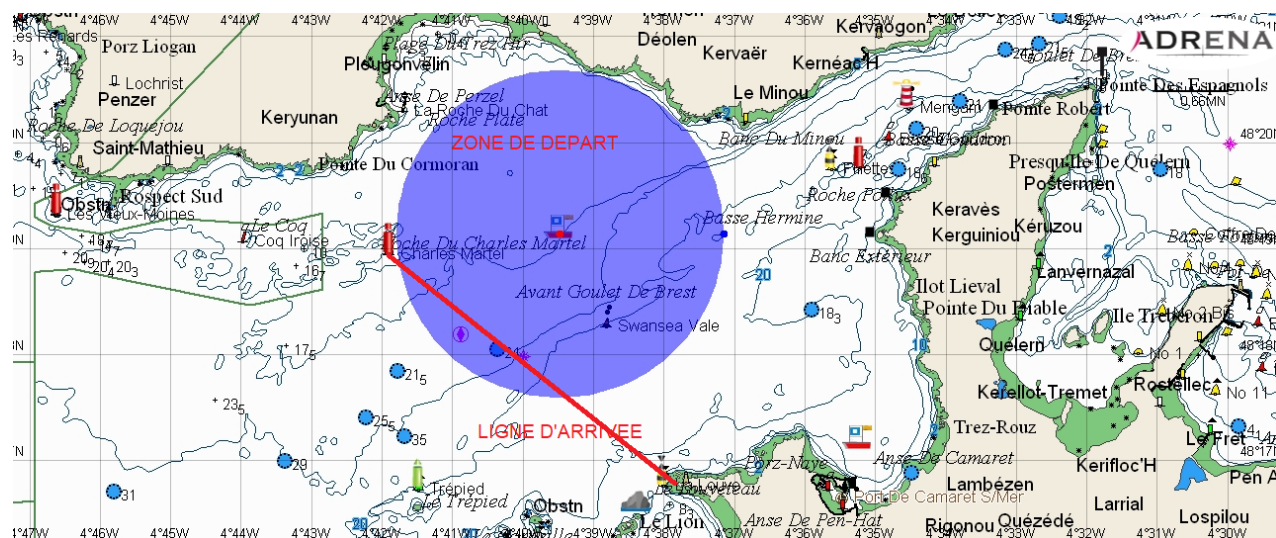
FFVoile-TSS Fastnet		
1	TSS Fastnet A	51°22,900 N 009°27,400 W
2	TSS Fastnet B	51°17,150 N 009°24,600 W
3	TSS Fastnet C	51°15,400 N 009°33,900 W
4	TSS Fastnet D	51°21,300 N 009°36,700 W

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



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 parcouru d'une bouée gonflable de couleur orange à laisser à bâbord.

Position de la ligne d'arrivée :

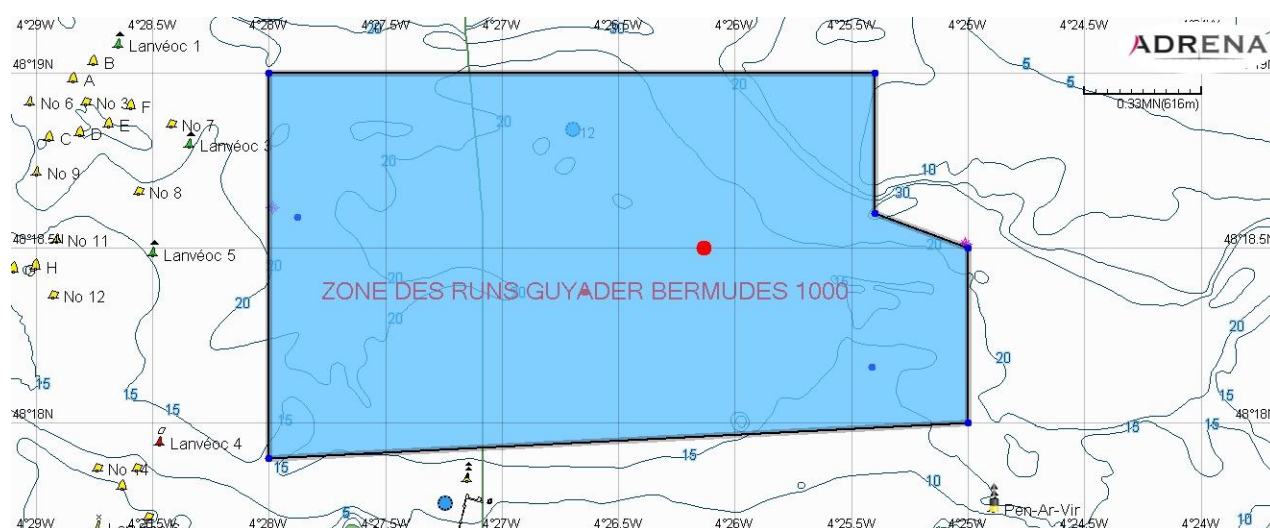
Ligne d'Arrivée avant l'entrée du goulet de Brest, en franchissant d'Ouest en Est la ligne matérialisée par la bouée latérale bâbord « Charles Martel » à laisser à bâbord (48°18,900 N - 004°41,900 W) et le Feux du phare de la pointe du Toulinguet à laisser à TRIBORD (48°16,800 N - 004°37,800 W).

Il est demandé aux participants de noter leur heure d'arrivée.

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

Procédure d'arrivée Lorsqu'il sera à une distance d'environ 5 milles nautiques de la ligne d'arrivée, chaque skipper devra avvertir 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 de 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 mille.

Les concurrents seront répartis en 2 groupes : A et B , la répartition se fait par tirage au sort le jeudi 5 mai avant 20h00.

La ligne de départ sera ouverte le vendredi 6 mai.

- de 13h30 à 14h30 pour le groupe A, les bateaux peuvent effectuer 2 runs maximum , les 6 bateaux ayant effectué le meilleur temps sont retenus pour la poule finale.
- de 14h45 à 15h45 pour le groupe B, les bateaux peuvent effectuer 2 runs maximum , les 6 bateaux ayant effectué le meilleur temps sont retenus pour la poule finale.
- de 16h00 à 16h30 , phase finale pour les 12 bateaux qui effectuent un seul run , le bateau qui effectue le meilleur temps est déclaré vainqueur.

Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'ouverture de la ligne sur le bateau comité.

La ligne de départ sera matérialisée entre une bouée gonflable de couleur jaune à laisser à tribord et une bouée gonflable de couleur jaune à laisser à Bâbord. Le bateau comité sera positionné au plus près de la marque tribord sur son côté tribord. Il est interdit de passer entre la marque tribord et le bateau comité.

La ligne d'arrivée sera matérialisée entre une bouée gonflable de couleur orange à laisser à tribord et une bouée gonflable de couleur orange à laisser à Bâbord. Le bateau comité sera positionné au plus près de la marque tribord sur son côté tribord. Il est interdit de passer entre la marque tribord et le bateau comité.

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

La zone Runs est un polygone ayant pour chaque angle une bouée, cette zone est réservée exclusivement au bateau qui a pris le départ, il est interdit aux bateaux à moteurs de couper cette zone.

La zone départ est une zone de 100 m de profondeur réservée au concurrent qui prend le départ, elle est interdite aux bateaux à moteurs.

La zone d'arrivée est une zone de 100 m de profondeur réservée au concurrent qui finit et dégage la ligne, elle est interdite aux bateaux à moteurs.

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 5 Mai 2022 à 19h (heure locale), avec, pour chaque membre d'équipage, le numéro de licence ClubFFVoile valide de moins d'un an (licence temporaire possible).

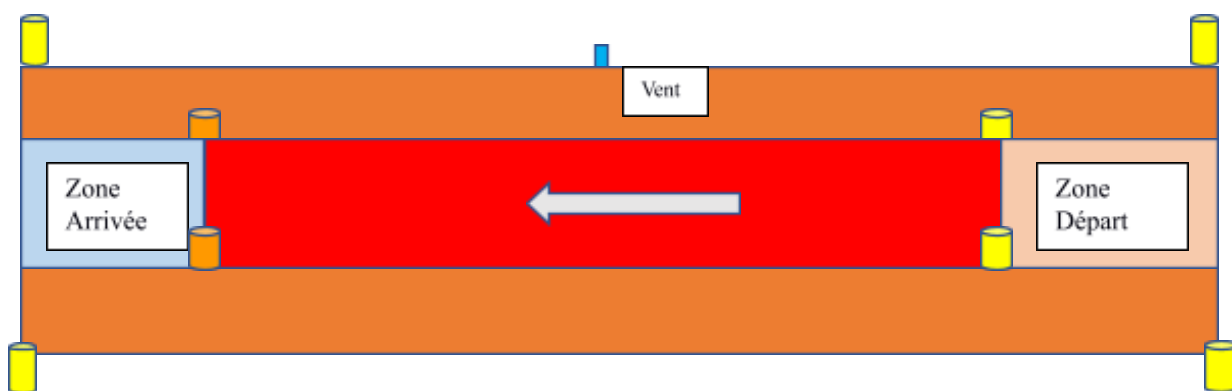
Le port de gilet est obligatoire à bord des bateaux de la course depuis l'appareillage jusqu'à leur retour au ponton de course.

L'organisation fournira des gilets de sauvetage aux invités de l'organisation seulement.

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 ses navires accompagnateurs accrédités, 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.



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 » 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 » 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): / / 2022

Signature du Chef de bord (*Skipper signature*) :

ANNEXE 5 (annexe W des RCV) : WAYPOINTS VIRTUELS

W1 Modification aux Définitions :

W1.1 Modification de la définition « *Prendre le départ* » :

Prendre le départ Un bateau *prend le départ* quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours.

W1.2 Ajout d'une nouvelle définition « *Waypoint* »

Waypoint Une position, autre qu'une *marque*, décrite par ses coordonnées en Latitude et Longitude qu'un bateau doit laisser d'un côté donné pour effectuer le parcours.

W2 Ajout d'une nouvelle règle 18.5 dans le chapitre 2 des RCV :

18.5 PLACE POUR PASSER UN WAYPOINT

- (a) La règle 18.5 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser un *waypoint* du même côté et qu'au moins l'un d'eux s'en approche. Cependant, quand la règle 20 s'applique, la règle 18.5 ne s'applique pas.
- (b) Quand des bateaux *engagés* s'approchent d'un *waypoint* pour le passer d'un côté requis, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place* pour passer le *waypoint*, sauf si le bateau à l'extérieur a été incapable de donner de la place depuis le moment où l'engagement a commencé.
- (c) Si le bateau à l'intérieur a un doute raisonnable sur la *place* dont il dispose pour passer le *waypoint*, il peut en conséquence héler le bateau à l'extérieur. Le bateau à l'extérieur doit alors donner au bateau à l'intérieur davantage de place, sauf s'il est incapable de le faire.

W3 Modification de la RCV 28 : Effectuer le parcours

28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, *effectuer le parcours* et puis *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* ou un *waypoint* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un bateau peut corriger toute erreur commise en *effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

W4 Détermination électronique de la position

Quand des données provenant de systèmes électroniques de détermination de la position sont utilisées pour déterminer la position d'un bateau afin de vérifier le respect des *règles*, les données issues du système de navigation principal de ce bateau prévaudront.

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 questionnaire 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-ce 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 avantage 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 4.3 Navigation en solitaire					X
AC 8 Routage					X
AC 12 Navigation sans assistance					X
AC 15 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 19.2 Veille Inmarsat C,		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 pages 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