



1000 RACE

CLASSE IMOCA

Course en SOLITAIRE

Du 28 avril au 9 mai 2026

À Port La Forêt et à Concarneau

Garde 4 – IMOCA GLOBE SERIES

Départ le dimanche 3 mai 2026 à 12h00

Organisée par : SEA TO SEE avec le soutien de la Classe IMOCA

Intégrant l'avenant 1 à l'avis de course en date du 24 février 2026

TABLE DES MATIÈRES

1. ROLE ET RESPONSABILITE	3
2. RÈGLES	3
3. INSTRUCTIONS DE COURSES	4
4. COMMUNICATION	4
5. ADMISSIBILITÉ	4
6. SKIPPER REMPLAÇANT	5
7. INSCRIPTION	5
8. DROIT À PAYER	6
9. RUNS DE VITESSE / DÉFI POM'POTES	6
10. PUBLICITÉ [DP] [NP]	6
11. PROGRAMME [DP] [NP]	6 / 7
12. CONTRÔLE DE L'ÉQUIPEMENT [DP]	7
13. PARCOURS [DP]	8
14. BALISES DE POSITIONNEMENT	8
15. TEMPS LIMITE POUR FINIR	8
16. SYSTEME DE PENALITE	9
17. CLASSEMENT ET PRIX	9
18. ESCALE, ASSISTANCE [DP]	9
19. SOURCE D'ÉNERGIE [DP]	9
20. PLACES AUX PORTS [DP] [NP]	9
21. LIMITATION SORTIE D'EAU [DP]	9
22. PROMOTION DE LA COURSE	10
22. DECISION DE COURIR	10
23. RESPONSABILITÉ DE L'AO	10
24. DROIT A L'IMAGE ET A L'APPARENCE	11
25. CONTACTS	12
 ANNEXE 1 – RUNS DE VITESSE DÉFI POM'POTES	 13
ANNEXE 2 – PRESCRIPTIONS FFVOILE	14

La mention [NP] dans une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer (No Protest) contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Cela modifie la RCV 60..

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

PREAMBULE

La 1000 Race est une course ouverte aux bateaux de la Classe IMOCA et s'inscrit dans le championnat IMOCA GLOBE SERIES 2025 - 2029.

La course est un parcours de 1000 nm environ en SOLITAIRE, course au départ et à l'arrivée de la Baie de Concarneau.

Prévention des violences et incivilités :

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

Crise Ukraine :

Conformément à la RCV76.1, les organisateurs refuseront ou annuleront l'inscription de tous concurrents de nationalité ou arborant la nationalité Russe ou Biélorusse et la participation de bateaux dont le propriétaire ou le gestionnaire est un individu ou une entité Russe ou Biélorusse.

1. ROLE ET RESPONSABILITE

1.1. AUTORITÉ ORGANISATRICE (AO) :

La course 1000 Race est organisée par la société Sea to See en collaboration avec la Classe IMOCA.

1.2. DIRECTION DE COURSE :

L'épreuve se déroule sous l'égide et dans le respect du règlement sportif de la Fédération Française de Voile. La direction de course (DC), habilitée par la FFVoile, est dirigée par Hubert Lemonnier secondé par Pierre Hays.

La direction de course gère les aspects sportifs et de sécurité de la course. Elle travaille en relation directe avec la Fédération Française de Voile (FFVoile), le Comité de Course, le Comité Technique, le Jury et l'AO. Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.

Les arbitres sont désignés par la FFVoile conformément à la réglementation.

1.3. L'ÉQUIPE D'ARBITRES

Les arbitres sont désignés par la FFVoile conformément à la réglementation.

1.4. MÉDECIN RÉFÉRENT

Un médecin réfèrent sera choisi par l'AO, avec la validation de la FFVoile, (cf article 5.9)

2. RÈGLES :

L'épreuve est régie par :

2.1. Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV)

2.2. Les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones [en Annexe Prescriptions fédérales]

2.3. "Le skipper reconnaît avoir pris connaissance de la Prescription FFVoile (RSO - FFVoile n°4 Bis 2022/23) : RSO 3.02 : La décision de mener ou de faire mener une inspection telle que décrite dans l'annexe L des RSO relève de la seule et entière responsabilité du skipper

2.4. La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2 : de jour comme de nuit, le RIPAM s'applique, à

l'exclusion des zones suivantes :

- de la zone de départ jusqu'à 30 milles de la ligne de départ
- dans un cercle de 30 milles centré sur la ligne d'arrivée

2.5. Les Règles De Classe (RDC) IMOCA

2.6. Pour l'application du règlement médical de la FFVoile, l'épreuve est classée en catégorie, RSO Mo1.

2.7. Les règles du Championnat IMOCA Globe Séries 2025-2029.

2.8. Course qualificative pour la Vendée Arctique et Route du Rhum Destination Guadeloupe 2026.

2.9. L'heure officielle pour l'épreuve est l'heure locale française

2.10. En cas de traduction des documents officiels propres à la course, le texte français prévaudra

2.11. Quand la RCV 20 s'applique, un bateau peut indiquer son besoin de place pour virer ou sa réponse par VHF.

2.12. Règles modifiées : Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC : RCV 44.1 (Effectuer une pénalité), RCV 52 (Energie Manuelle), RCV 60 (Réclamations), RCV 61 (Réparation), RCV 63 (Conduite des Instructions), RCV 64 (Pénalités discrétionnaires).

2.13. L'AO se réserve le droit d'amender le présent avis de course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.

L'inscription à la **1000 Race** entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions de cet avis de course.

3. INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Elles seront publiées sur le site internet de la course sur le tableau officiel, au plus tard le 17 avril 2026 et envoyées par mail aux concurrents inscrits à cette date. <https://www.1000race.com/>

4. COMMUNICATION

Le tableau officiel d'information en ligne est consultable à l'adresse : <https://www.1000race.com>.

[DP] Pendant qu'il est en course, sauf en cas d'urgence, un bateau ne doit ni émettre ni recevoir de données vocales ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

5. ADMISSIBILITÉ

L'épreuve est ouverte aux bateaux de la Classe IMOCA, en règle avec leur autorité nationale.

5.1. La régate se court en SOLITAIRE.

5.2. Le skipper doit être membre de la Classe IMOCA.

5.3. La régate est ouverte aux concurrents âgés de 18 ans révolus le 1er mai 2026.

5.4. La Direction de Course se réserve le droit de demander à un skipper et son bateau inscrit, de réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec la direction de course.

5.5. Le skipper doit posséder un certificat de jauge pour la **1000 Race 2026**.

5.6. Le skipper doit présenter un certificat de Stage World Sailing (Formation survie et Formation PS Mer) en cours de validité à la date du départ de la grande course.

5.7. Le skipper doit présenter une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements et présente une attestation assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de deux millions d'Euros.

5.8. Le skipper doit présenter sa carte d'autorisation de port de publicité 2026 délivrée par la FFVoile (concurrents possédant une licence FFVoile uniquement)

5.9. Le skipper doit être en possession de :

- la licence Club FFVoile mention « compétition » valide

ou

- la licence Club FFVoile mention « pratiquant » accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.

Pour chaque concurrent n'étant pas en possession d'une Licence Club FFVoile, qu'il soit étranger ou de nationalité française résidant à l'étranger :

- un justificatif d'appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing
- un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de deux millions d'Euros.

5.10. **Dossier médical du skipper à transmettre au Médecin référent :**

5.10.1.1. Le médecin référent de la **1000 Race** aura pour mission de réceptionner et d'apprécier de façon confidentielle la fiche médicale type FFVoile et les dossiers médicaux afin de prononcer son avis favorable ou défavorable sur sa participation à la course.

5.10.1.2. Le médecin référent de la course rappelle qu'il est de la responsabilité du Skipper :

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

Chaque Skipper doit transmettre par courriel à l'AMCAL (Association Médicale de La Course Au Large) au plus tard le 01 avril 2026 23h59 (amcalteam@gmail.com) :

- la fiche médicale complétée, comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et signature du Skipper.

La fiche médicale est disponible : [ICI](#)

- Les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans
- Les résultats d'une échographie cardiaque

6. **SKIPPER REMPLAÇANT :**

6.1. Un skipper remplaçant pourra être désigné par son équipe.

6.2. Le skipper remplaçant pourra devenir le skipper pour raisons médicales validées par le médecin référent de course ou en cas de circonstance(s) exceptionnelle(s) dûment justifiée(s) et validée(s) par l'AO.

6.3. Le skipper remplaçant devra remplir toutes les conditions d'admissibilité (article 5) du skipper.

6.4. Pour être considéré comme inscrit à l'épreuve, un bateau doit s'acquitter de toutes les exigences d'inscription et payer tous les droits d'inscription requis dans les délais décrits à l'AC (Preuve de paiement faisant foi).

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-admissibilité du concurrent à la course.

Conformément à la RCV 76.1, l'AO pourra refuser ou annuler une inscription. En cas de besoin, elle pourra, en accord avec le directeur de course, consulter le jury et un comité composé d'experts de son choix afin de se prononcer sur l'admission définitive ou l'exclusion d'un bateau ou d'un concurrent.

7. **INSCRIPTION**

Les concurrents admissibles peuvent s'inscrire jusqu'au 28 mars 2026 à minuit en complétant le formulaire en ligne disponible ici : [GOOGLE DOC INSCRIPTION](#).

Passé le 28 mars 2026, l'AO se réserve le droit d'accepter ou de refuser une nouvelle inscription.

Le nombre de place à Port La Forêt étant limitée, les 10 premiers préinscrits (bulletin complété + règlement des droits d'inscriptions) auront une place assurée au port de Port-la-Forêt, les inscrits suivants auront leurs places au mouillage sur un coffre, à l'entrée de Port-la-Forêt, ou dans un port de la Baie de Concarneau.

Le skipper et son IMOCA devront être à jour de toutes les informations référencées dans l'espace ADMIN de la Classe IMOCA avant le 17 avril 2026.

Il appartient à chaque concurrent de suivre l'évolution de son dossier et de provoquer en temps utile les interventions des équipes d'organisation.

8. **DROIT À PAYER**

8.1. Les droits requis sont de **4 752 € TTC (soit 3 960 € HT)** et sont dus à la date d'inscription à la **1000 Race** et au plus tard le jeudi 01 avril 2026

8.2. Paiement par virement bancaire :

Preuve de virement bancaire à envoyer par email à : inscriptions@sea-to-see.com

Mentionner obligatoirement : **INSCRIPTION 1000 RACE + NOM DE COURSE DU BATEAU**

Coordonnées bancaires :

BÉNÉFICIAIRE : EURL CHAPALAIN

IBAN : FR76 1290 6000 2064 3438 3900 111

Code BIC / code SWIFT : AGRIFRPP829

8.3. Désistement, annulation et remboursement.

Les droits d'inscriptions seront :

- Remboursés à hauteur à 100 % avant le 1^{er} mars 2026.
- Remboursés à hauteur de 50 % entre le 1^{er} mars et le 28 mars 2026.
- Et retenues entièrement en cas de désistement après le 28 mars 2026, sauf en cas de force majeure dûment justifiée.

En cas d'annulation du fait d'un tiers (autorisation d'organiser la manifestation non délivrée, catastrophes naturelles, pandémie, guerre ou autre cas de force majeure...), sans possibilité de reporter l'événement, les inscrits renoncent à engager des poursuites. Dans ce cas l'AO s'engagera à rembourser les droits d'inscriptions à hauteur de 50%.

9. RUNS DE VITESSE / DÉFi Pom'Potes

Les runs de vitesse seront organisés le **vendredi 1er mai 2026** en Baie de Concarneau et sont obligatoires. (cf ANNEXE 1 RUN de vitesse)

La participation aux compétitions sportives organisées ou autorisées par la FFVoile n'est pas subordonnée à la présentation d'un certificat médical pour les épreuves de grade 5A, 5B et 5C. Une licence FFV est tout de même obligatoire.

Une copie de chaque licence FFVOILE 2026 « compétition », « pratiquant » ou temporaire devra accompagner la liste d'équipage **de chaque run**.

Sea To See peut vendre des licences FFVoile annuelles ou temporaires (contacter Delphine Largenton inscriptions@sea-to-see.com 06 86 14 82 71).

10. PUBLICITÉ [DP] [NP]

Les bateaux devront arborer la publicité choisie et fournie par l'AO. Si cette règle est enfreinte, la Réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique.

La mise en place des marquages et leurs tenues sont sous la responsabilité du skipper jusqu'à la remise des prix.

L'identification et les marquages de l'AO seront définis ultérieurement dans les instructions de course (IC).

11. PROGRAMME [DP] [NP]

Les bateaux et les concurrents (ou représentant du concurrent) devront être à la disposition de l'AO au plus tard **le mardi 28 avril à 17h00** au Port de Port-La-Forêt ou au mouillage sur un coffre à l'entrée de Port Laforêt ou dans un port de la Baie de Concarneau.

28, 29 et 30 avril :

Les contrôles de sécurité se feront sur RDV.

Un tableau avec les dates et horaires de RDV sera communiqué aux Teams au préalable.

Mardi 28 avril :

17h00 : Heure limite d'arrivée des bateaux

18h00 : Briefing Accueil - présence obligatoire du Team Manager ou du représentant officiel du skipper (cf bulletin inscription)

19h00 : Cocktail d'accueil - Présence obligatoire des skippers

Mercredi 29 avril :

17h00 : Heure limite du dépôt par mail de la liste d'équipage des RUNS à la Direction de Course dc@sea-to-see.com et à inscriptions@sea-to-see.com

Jeudi 30 avril :

15h00 : Briefing "RUNS" pour Semi Rigide Assistance – présence obligatoire du pilote (1 SR par Team)

16h00 : Briefing "RUNS" skippers IMOCA - Présence obligatoire des skippers

17h00: Photo officielle - Présence obligatoire des skippers

Vendredi 1er mai :

A partir de 06h00 sortie des IMOCA du Port de Port-La-Forêt

12h00 - 16h30 - Mise en place de runs en de Baie de Concarneau **"Défi Pom' Potes"**

Épreuve Obligatoire, ne comptant pas au classement de la **1000 Race**.

Cette période n'inclut pas la période de transit vers la zone de runs.

19h : Remise des prix du Défi Pom'Potes - runs de vitesse - Présence obligatoire du skipper et de son équipage.

Samedi 2 mai :

11h00 : Briefing skipper Imoca + pilote Semi Rigide Assistance des Teams (1 SR par team)

Présence obligatoire des skippers et des pilotes de semi-rigide.

16h00 : Heure limite du dépôt de la déclaration de voile via la plateforme de la classe IMOCA.

Dimanche 3 mai :

A partir 06H00 sortie des IMOCA du port de Port Laforêt

12h00 : Départ de la 1000 Race

Samedi 9 mai :

18h00 : Remise des prix - Présence obligatoire des concurrents. (Concarneau, lieu précisé ultérieurement)

Toute autre modification de programme sera annoncée aux skippers par un avenant publié au plus tard la veille à **20h00**.

12. CONTRÔLE DE L'ÉQUIPEMENT [DP]

12.1. Chaque bateau doit présenter un certificat de jauge valide pour la course.

12.2. [DP] Les bateaux doivent être disponibles pour le contrôle de l'équipement comme indiqué dans le programme ci-dessus en Article 10. Les contrôles auront lieu suivant un planning de RDV mis en place par le comité technique de la course.

12.3. La présence du skipper est obligatoire lors du contrôle.

12.4. En complément des équipements exigés par la classe IMOCA, l'AO impose que les équipements complémentaires suivants soient embarqués et contrôlés par les contrôleurs d'équipement course au large :

- Les numéros de téléphone suivants devront être enregistrés dans le téléphone Iridium de secours avant le départ :

- CROSS Gris Nez : +33 321 872 187

- Ligne rouge de la Direction de Course : Ce numéro sera communiqué avant le départ de la course

- Les cartes marines nécessaires pour effectuer le parcours (la liste sera communiquée au plus tard le 20 février 2026)

- La quantité d'eau de secours obligatoire pour la course est de 1x9L

- Les livres des feux des zones de navigation concernés (version numérique acceptée).

12.5. Toutes les balises Sarsat-Cospas (du bateau et les PLB) embarquées pour la course doivent être enregistrées officiellement avec la notation « 1000 RACE », et avec la mention du

numéro de téléphone de la ligne rouge de la Direction de Course. Les preuves d'enregistrement devront être communiqués à la DC, par mail, au plus tard le 17 avril 2026.

- 12.6. Plombages
- 12.7. La liste des plombages sera conforme aux règles de classe.
- 12.8. En course, le système de propulsion sera plombé.
- 12.9. Un bateau non conforme au règlement de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.
- 12.10. Les plombages seront distribués lors du briefing "départ" le samedi 2 mai.

13. PARCOURS [DP]

Parcours de type course au large en SOLITAIRE d'environ 1000 Nm, précisé par avenant et publié au plus tard lors du briefing départ du 2 mai.

Le départ et l'arrivée se feront aux abords de la Baie de Concarneau.

Plusieurs options de parcours sont possibles :

Soit une boucle qui ralliera le Fastnet et un waypoint au large des Açores avant de rejoindre l'arrivée.
Soit deux boucles types triangles celtique entre le Fastnet et la Corogne.

Le choix et sens du parcours sera annoncé au plus tard le 2 mai lors du briefing départ.

14. BALISES de POSITIONNEMENT

La course utilisera la balise embarquée autonome de chaque IMOCA.

Pour les 1000 Milles, L'AO prendra la main sur les trackers et créditera les consommations nécessaires estimées. La fréquence de positionnement sera augmentée au départ et arrivée.

Des trackers supplémentaires pourront être installés pour les runs.

15. TEMPS LIMITE POUR FINIR

Le temps limite pour finir après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini correspond à 50% du temps de course du premier ajouté au temps de course du premier.

16. SYSTEME DE PENALITE

La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.

Les pénalités en temps pourront être effectuées en mer. Le détail de la procédure sera écrit dans les IC.

Pénalité de remplacement pour infraction aux règles :

Sauf en cas de compensation financière, une infraction aux règles pourra, après instruction par le jury, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

17. CLASSEMENT ET PRIX

Une course doit être courue pour valider la compétition.

La course comptera Grade 4 dans le championnat IMOCA Globe Séries.

Les classements seront disponibles à toutes les heures rondes.

Les classements seront effectués en temps réel, en tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications. Plusieurs classements intermédiaires seront publiés et disponibles pour les concurrents et les médias.

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

18. ESCALE, ASSISTANCE [DP]

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

- Une escale technique dans un port, ou amarrée sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans un port ou dans un abri, ne peut être inférieure à 4 heures. Le chronomètre sera lancé à partir de l'immobilisation de l'imoca
- Le concurrent doit en faire la demande à la direction de course.
- Après accord de la direction de course sur le lieu 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 convenue avec la DC, à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Le skipper devra rédiger un rapport circonstancié destiné au président du comité de course.

19. SOURCE D'ÉNERGIE [DP]

19.1. RAPPEL DE LA RCV 42.1

Sauf quand cela est permis dans RCV 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

19.2. MODIFICATION DE LA RCV 52

Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique agissant sur le seul cap du bateau. Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

20. PLACES AUX PORTS [DP] [NP]

Les IMOCA seront accueillis au port de Port-La-Forêt ou au mouillage sur un coffre à l'entrée de Port-La-Forêt ou dans un port de la Baie de Concarneau.

21. LIMITATION SORTIE D'EAU [DP]

Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régata sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation préalable de la direction de course.

22. PROMOTION DE LA COURSE

L'AO demande aux skippers l'envoi d'1 email ou 1 appel ou 1 message Whatsapp par jour au responsable communication de l'organisation afin de donner des informations du bord.

Chaque skipper enverra 2 photos ou 1 vidéo par jour à l'organisation.

L'absence d'envoi ne fera pas l'objet de pénalités.

23. DECISION DE COURIR

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.

24. RESPONSABILITÉ de l'AO, des partenaires et des participants

Le voile est un sport à risque et une activité potentiellement dangereuse. Toute personne envisageant de participer à la course, que ce soit en tant que participant ou autre, doit le faire tout en acceptant les risques inhérents à une telle participation et en sachant que cette participation pourrait entraîner des dommages ou pertes

La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer le déroulement opérationnel de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier : La veille, et spécialement la veille radio, téléphonique et le suivi des bateaux avec les balises de positionnement et/ou par Inmarsat C, que la Direction de course pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une

sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter. Toute demande faite auprès d'un membre de l'AO ne saurait engager civilement l'AO que si elle en a accepté explicitement la responsabilité, soit elle-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer. L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux règles applicables. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (RCV fondamentale N°4. Par conséquent, les AO n'accepteront aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne seront responsables d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre. Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

Chaque Skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque participant de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite. Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, par exemple un bulletin de météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni l'AO ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. (RCV Fondamentale 3.)

Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre. En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements. A défaut le Skipper ne sera pas autorisé à courir et à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO.

L'AO ne pourra être tenue responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, participant, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.

L'AO ne sera aucunement tenue pour responsable envers les participants dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, foudre, pandémie, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services. L'AO n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales. L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

25. DROIT A L'IMAGE ET A L'APPARENCE :

Les droits à l'image appartiennent à la Société Sea to See et à la Classe IMOCA.

En participant à cette épreuve, le concurrent accorde automatiquement et sans compensation d'aucune sorte à la Société Sea To See et à ses partenaires ainsi qu'à la Classe IMOCA le droit perpétuel de produire, d'utiliser et de montrer, à leur discrétion, dans toute diffusion relative à la 1000 Race, toute image de lui-même ou de son bateau, réalisée pendant la période de la compétition nommée 1000 Race à laquelle participe le concurrent.

Utilisation des données personnelles des participants

En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile et ses sponsors à utiliser et stocker gracieusement leurs données personnelles. Ces données pourront faire l'objet de publications de la FFVoile et ses sponsors. La FFVoile en particulier, mais également ses sponsors pourront utiliser ces données pour le développement de logiciels ou pour une finalité marketing. Conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), tout concurrent ayant communiqué des données personnelles à la FFVoile peut exercer son droit d'accès aux données le concernant, les faire rectifier et, selon les situations, les supprimer, les limiter, et s'y opposer, en contactant dpo@ffvoile.fr ou par courrier au siège social de la Fédération Française de Voile en précisant que la demande est relative aux données personnelles.

26. CONTACTS

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter : **Sea to See** :

Gwen Chapalain : 06 85 32 39 70 - gwen@sea-to-see.com

Delphine Largenton (Coordination générale) 06 86 14 82 71 – delphine@sea-to-see.com

Flore CEVAËR (Communication) : 06 95 66 74 12 – flore@sea-to-see.com

SEA TO SEE

11 passage de la poste
29100 DOUARNENEZ

Inscriptions : inscriptions@sea-to-see.com

Direction de Course :

Hubert Lemonnier : 06 63 68 54 22

Pierre Hays : 06 98 31 48 78

dc@sea-to-see.com

Présidente Comité Course : Carole JAOUEN 06 62 07 15 43 - carole.jaouen5681@gmail.com

Président Comité Technique : Thomas JULLIEN - 06 75 01 57 58 thomas.jullien@imoca.org

Contrôleurs Équipements Course au Large :

Philippe COUSIN - +33 (0)6 21 93 34 69 - philcouz85@gmail.com

Dominique LEMARCHAND - +33(6) 71 00 30 65 - lemarchand.dominique@wanadoo.fr

Présidente du Jury: Anne CRESPIY - +33 (0)6 62 78 09 21 - annecrespy@hotmail.com

Le PC Course sera ouvert de 08h30 - 18h00

La Direction de Course sera joignable 24h24 et 7j/7j

ANNEXE 1

DÉFI POM'POTES - Vendredi 1er mai 2026

RUNS DE VITESSE

Grade 5

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

La ligne de départ sera ouverte à partir de 12h et fermera à 16h30

La liste d'équipage sera à fournir par email à la Direction de course au plus tard le mercredi 29 avril à 17h, avec, pour chaque membre d'équipage, le numéro de licence FFVoile valide (licence temporaire possible).

Organisation des runs de vitesse :

Un équipage de 5 à 8 personnes, dont une personnalité « INVITÉ » obligatoire prévue par l'AO. Les teams devront fournir un gilet de sauvetage et un casque aux invités « 1000 RACE ».

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

En fonction du nombre d'inscrits, les concurrents seront répartis en poule.

Le mode de passage des Runs sera annoncé lors du briefing Skippers le jeudi 30 avril 2026 à 16h.

Sécurité à bord :

- Le port du gilet est obligatoire pour tous depuis l'appareillage jusqu'au retour au ponton.
- Le port du casque est obligatoire pour tous les invités depuis l'appareillage jusqu'au retour au ponton.
- Le port du casque est obligatoire pour tous pendant les RUNS.

Semi-rigide assistance : (SRA)

Le nombre de semi-rigide est limité à 1 SRA par team.

Présence obligatoire des pilotes en personne au briefing pilote du jeudi 30 avril 2026 à 15 h

La liste des pilotes des SRA-de chaque team devra être remise à la DC, les modalités de référencement seront définies au plus tard dans les IC.

ANNEXE 2

PRESCRIPTIONS DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE (FFVOILE) AUX RÈGLES DE COURSE À LA VOILE 2025-2028 Version du 15 octobre 2024

Prescription de la FFVoile à la règle 25.1 (Avis de course, instructions de course et signaux)

Pour les compétitions de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course type intégrant les spécificités de la compétition est obligatoire. Cette utilisation est recommandée pour les compétitions de grades supérieurs. Les compétitions de grade 4 pourront déroger à cette obligation, après accord écrit de la FFVoile, obtenu avant la publication de l'avis de course. Pour les compétitions de grade 5, la publication des instructions de course type sera considérée comme suffisant pour l'application de la règle 25.1. Ces documents types sont téléchargeables sur l'espace arbitrage de la FFVoile. <https://arbitrage.ffvoile.fr>

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 60.5(d) (Décisions des réclamations concernant les règles de classe)

Le jury peut demander aux parties dans la réclamation, préalablement aux opérations de contrôle, une caution couvrant le coût des vérifications consécutives à une réclamation concernant une règle de classe.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 65.1 (Responsabilité légale)

Toute question ou demande relative à la responsabilité légale résultant d'un incident alors qu'un bateau était soumis aux règles de course à la voile relève de la juridiction des tribunaux compétents et ne peut être examinée et traitée par un jury. Un bateau qui effectue une pénalité ou abandonne n'admet pas de ce fait qu'il a enfreint une règle ou qu'il a engagé sa responsabilité légale.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 70.3(b) (Appels et demandes auprès d'une autorité nationale)

La suppression du droit d'appel est soumise à un accord écrit de la FFVoile, obtenu au moins 2 mois avant la compétition. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant la compétition.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 76.1 (Exclusion de bateaux ou de concurrents)

Une autorité organisatrice ou un comité de course ne doit pas rejeter ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent qui est éligible selon l'avis de course et les instructions de course pour une raison arbitraire.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 78.1 (Conformité aux règles de classe ; certificats)

Le propriétaire ou le responsable du bateau doit, sous sa seule responsabilité, s'assurer en outre que son bateau est conforme aux règles d'armement et de sécurité prescrites par les lois, décrets et règlements de l'Administration.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 86.3 (Modifications aux règles de course)

Une autorité organisatrice qui désire modifier une des règles listées en 86.1(a) pour développer ou expérimenter des règles proposées doit au préalable soumettre les modifications à la FFVoile pour obtenir son accord écrit et lui rendre compte des résultats dès la fin de la compétition. Cette autorisation doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel d'information pendant la compétition.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 88.2 (Modifications ou suppression des prescriptions nationales)

Aucune prescription de la FFVoile ne doit être modifiée ou supprimée dans les instructions de course, sauf pour les compétitions pour lesquelles un jury international a été nommé. Dans ce cas, les prescriptions marquées d'un astérisque (*) ne doivent être ni modifiées ni supprimées dans les instructions de course. (Seule la traduction officielle des prescriptions téléchargeable sur l'espace arbitrage de la FFVoile doit être utilisée pour l'application de la règle 90.2(b)).

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 91(a) (Nombre minimal de membres du jury)

Le jury doit être composé d'un nombre minimal de membres conforme aux dispositions des règlements fédéraux de la FFVoile, sauf dérogation accordée par la FFVoile.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 91(b) (Désignation d'un jury international)

La désignation d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe N est soumise à l'accord écrit préalable de la FFVoile. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant la compétition.

Prescription de la FFVoile au préambule de l'annexe R (Procédures pour les appels et les demandes)

Les appels doivent être adressés à : Fédération Française de Voile, Jury d'Appel - 17 rue Henri-Bocquillon, 75015 Paris – adresse mail : jury.appel@ffvoile.fr en utilisant de préférence le formulaire d'appel téléchargeable sur l'espace arbitrage de la FFVoile.