



Sea  
to  
See



# 1000 RACE

BRETAGNE • FINISTÈRE  
PORT-LA-FORÊT • CONCARNEAU

## 1000 RACE

CLASSE IMOCA

Course en SOLITAIRE

**Du 28 avril au 9 mai 2026**

À Port La Forêt et à Concarneau

Grade 4 – IMOCA GLOBE SERIES

Départ le dimanche 3 mai 2026 à 12h00

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.

## 1. RÈGLES

L'épreuve est régie par :

- 1.1. Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV)
- 1.2. Les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones [en Annexe Prescriptions fédérales]
- 1.3. Les règlements fédéraux
- 1.4. L'annexe WP (Waypoint)
- 1.5. "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
- 1.6. 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
- 1.7. Les Règles De Classe (RDC) IMOCA
- 1.8. Pour l'application du règlement médical de la FFVoile, l'épreuve est classée en catégorie, RSO Mo1.
- 1.9. Les règles du Championnat IMOCA Globe Séries 2025-2029
- 1.10. Course qualificative pour la Vendée Arctique et Route du Rhum Destination Guadeloupe 2026.
- 1.11. L'heure officielle pour l'épreuve est l'heure locale française.
- 1.12. En cas de traduction des documents officiels propres à la course, le texte français prévaudra.
- 1.13. Quand la RCV 20 s'applique, un bateau peut indiquer son besoin de place pour virer ou sa réponse par VHF.
- 1.14. 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), A5.1
- 1.15. L'AO se réserve le droit d'amender ces instructions de course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.
- 1.16. 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.

#### 1.17. Sources d'informations interdites.

- 1.17.1. 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.
- 1.17.2. 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 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 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 dans les bureaux de la capitainerie de Port La Forêt et à Concarneau au restaurant La Coquille.
- 2.2. L'équipe DC est joignable de 8h30 à 18h00 du lundi 27 avril au dimanche 3 mai inclus puis 24h/24h 7j/7j du départ le dimanche 3 mai 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.1000race.com>
- 2.4. Si possible, les informations seront diffusées également par mail aux skippers et chefs 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 Email aux bateaux 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 capitainerie de Port La Forêt
- 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 ) [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](mailto:dc@sea-to-see.com) et à [inscriptions@sea-to-see.com](mailto:inscriptions@sea-to-see.com)

##### **Jeudi 30 avril :**

15h00 : Briefing "RUNS" pour Semi Rigide Assistance – présence obligatoire du pilote (1 SR A 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 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**.

## 6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe sera le pavillon "1000 Race".

## 7. ZONES DE COURSE

Voir annexe parcours.

## 8. PARCOURS

Environ 1000 NM en solitaire. Les parcours sont décrits 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.

La direction de course se réserve le droit de modifier le parcours et son sens de rotation en fonction des conditions météorologiques, le parcours retenu sera annoncé au plus tard lors du briefing du samedi 2 mai 2026 à 11h00.

## 9. MARQUES

Les marques de départ, de parcours et d'arrivée seront des bouées et sont définies en annexe 1 et 2. En dehors des points GPS des zones interdites définies en annexe, les concurrents devront passer les marques à contourner et/ou à laisser. En l'absence physique de ces marques, ils devront respecter les points GPS de ces marques.

## 10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES [DP]

Il est interdit de naviguer dans les zones interdites à la navigation définies dans les documents nautiques officiels, les Dispositifs de Séparation du Trafic (DST), les zones de baignade protégée, les zones de protection autour des bateaux de plongeurs et toutes les zones interdites à la navigation définies en annexe. Les zones interdites sont considérées comme des obstacles.

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 et le côté parcours de la marque de départ qui sera une bouée cylindrique jaune. La ligne de départ sera située dans la zone réglementée (Annexe pour les runs et pour le départ).

11.2. Une marque « Inner » de protection qui sera une bouée tétraédrique jaune pourra être mouillée à proximité de l'axe de la ligne. Cette marque a alors rang de marque de départ et devra être laissée du même côté que le bateau comité. Il est interdit de passer entre cette marque et le bateau comité.

11.3. Au plus tard au 5 minutes du départ, le (la) concurrent(e) doit être seul(e) à bord.

11.4. 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 "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 "1000 RACE" et un signal sonore	0

11.5. Rappel individuel :

La Règle expérimentale World Sailing DR21-01 s'applique et modifie la définition Prendre le départ comme suit :

Prendre le départ

Un bateau prend le départ quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit

(a) à ou après son signal de départ, ou

(b) pendant la dernière minute avant son signal de départ.

Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ, il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne, et la pénalité de départ sera de 1 heure sans instruction. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans les IC 14, avant 22h le 3 mai 2026.

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 61.1a).

- 11.6. 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. (Ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

## **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.

Par courtoisie, ces notifications ou directives pourront être doublées sur le groupe WhatsApp dédié.

## **13. L'ARRIVÉE**

La ligne d'arrivée est définie en annexe 2.

La ligne d'arrivée est définie entre un bateau du comité de course arborant un pavillon bleu et le côté parcours de la marque d'arrivée.

## **14. SYSTÈME DE PÉNALITÉS ET DE RÉPARATIONS [DP]**

### **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).[DP]
- 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 14.3, ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément au Guide des Pénalités. ( Annexe 6)

14.3. 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/et 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 et/ou la DC, le bateau devra retraverser le segment donné, avant de continuer sa course.

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

- 14.5. 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]

- 14.6. 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 modifie la RCV 60.5(b)

- 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.

- 14.7. 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.

- 14.8. 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.

- 14.9. Dans la RCV A.5.1, supprimer "qui n'a pas effectué le parcours".

## 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 60.3 et 61.2 s'appliqueront.

#### 15.1. Informé le réclamé :

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 60.2(a)). Le réclamant devra informer le Jury, en même temps, par l'intermédiaire de la Direction de course.

15.1.1. 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 63.1(a).

La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email via la Direction de Course .

15.1.2. 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.

15.1.3. 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 (dc@sea-to-see.com) 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 :

- 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 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 18 heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

##### 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 61.2).

##### 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 63.7).

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 63.7).

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 63.1(b).

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 tous les membres du jury ne sont pas présents physiquement à l'instruction.

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 ». (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2)

### 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 retenu sur une distance décidée avec la DC.
- 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 chronomètre sera lancé à partir de l'immobilisation de l'imoca
- 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.

Le skipper devra rédiger un rapport circonstancié destiné au président du comité de course.

## **18. CLASSEMENT ET POSITIONS PENDANT LA COURSE**

- 18.1. 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 1000 Race.
- 18.2. Pour la Grande Course (parcours de 1000 Milles) un classement final est effectué sur le temps réel en tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications.
- 18.3. Pendant la course des classements intermédiaires seront publiés par l'AO toutes les heures sauf au départ et à l'arrivée où la fréquence sera plus élevée. La fréquence d'émission des balises pourra également être augmentée ponctuellement aux alentours du passage d'une marque de parcours.  
Seule la Direction de Course est autorisée à modifier les fréquences des balises.
- 18.4. L'organisateur met en place avec la classe IMOCA une localisation des bateaux par le système de tracker embarqué YellowBrick (Balise YB du bateau).
- 18.5. Un site FTP sera à disposition des concurrents avec les positions des bateaux aux horaires mentionnés ci-dessous.  
L'adresse, le login et le mot de passe seront communiqués par note.

## **19. REGLES DE SECURITE [DP]**

Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le skipper. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document par la Direction de Course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

- 19.1. Pour raison de sécurité, les concurrents doivent laisser en veille permanente pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite, leur VHF canal 16 ainsi que l'AIS en émission / réception et en double veille VHF 16/72 en phase de départ et d'arrivée.
- 19.2. Dès la sortie du port, jusqu'au retour au port, il est obligatoire de porter un gilet de sauvetage (minimum 150 N cf RSO 5.01) dès lors que le skipper n'est pas protégé par un roof ou un cockpit. (Ceci modifie la RCV 40.1)
- 19.3. Tout skipper qui déclenchera sa balise Cospas-Sarsat devra la désactiver dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse. Tout skipper qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au jury pour une instruction selon la RCV 69.

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

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

## **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 au plus tard le jeudi 30 avril à 19h sauf dérogation écrite de la DC. [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 ou les photos du plombage de l'arbre d'hélice devront être envoyées au comité technique par WhatsApp au +336 75 01 57 58 avant 19H00 (heure Locale) le jour du départ.

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 [DP]**

Les voiles embarquées doivent être déclarées sur la plateforme dédiée de l'IMOCA avant le samedi 2 mai 16h00, elles doivent être à bord avant le samedi 2 mai à 18h00.

**22. PUBLICITÉ DE L'ÉPREUVE [DP] [NP]**

**22.1. 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 Port La Forêt et rester à poste jusqu'à 2 heures avant le départ et dès que possible à l'arrivée à Concarneau.

**22.2. Pavillons de course fournis par l'AO.**

- Les pavillons de course (2 pavillons 1000 RACE) devront être installés de façon libre (bastaque, hauban) et visibles en navigation.
- Un pavillon Pom'Potes installé à tribord (bastaque, hauban) pour les runs.
- Un pavillon IMOCA pour le Semi Rigide Assistance référencé
- Tous les pavillons sont à récupérer au Club 1000 Race à votre arrivée à Port La Forêt avec un émargement et doivent être rendus au PC Course à Concarneau à la fin de l'événement sous peine de pénalité financière.

**23. BATEAUX OFFICIELS**

Les bateaux officiels seront identifiés par des pavillons de l'Organisation.

**24. SEMI-RIGIDE D'ASSISTANCE DU BATEAU (SRA) [DP][NP]**

24.1. Chaque bateau pourra être escorté d'un semi-rigide d'assistance à objet d'ordre technique. Il devra arborer un pavillon fourni par l'organisateur.

24.2. Le semi-rigide devra être adapté au suivi du bateau concerné. Le navire & le skipper devront être en règle avec la réglementation en vigueur ainsi que veiller la VHF canal 16 et le canal de course 72.

24.3. Le semi-rigide devra impérativement être référencé avant le 24 avril 2026 à 12h00 via le questionnaire en ligne :

: <https://forms.gle/pXKBi8KUbtZjExye7> .

24.4. Deux briefings pour les pilotes des semi-rigides Assistance seront organisés le jeudi 30 avril à 15h pour les runs du défi Pom'Potes et le samedi 2 mai à 11h pour la "Grande Course". Ces briefings sont obligatoires.

24.5. Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi-rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à toute personne ou navire en danger.

**25. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU :**

Toute sortie de l'eau doit faire l'objet d'une demande écrite auprès de la Direction de Course. Après validation ou non de la DC, le bateau pourra effectuer sa sortie d'eau.

**26. EQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION [DP]**

Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

La plongée sous-marine est interdite sur tout le domaine portuaire.

#### Article 2.4 du règlement de police de Port La Forêt (ARTICLE 2.4 – PLONGÉE SOUS MARINE)

*La plongée sous-marine (avec ou sans équipement spécifique) est interdite sur tout le domaine portuaire.*

*Des autorisations dérogatoires peuvent être délivrées par le personnel du port et seulement pour des plongeurs justifiant d'une certification professionnelle (Minimum Classe IB) et titulaire d'une assurance spécifique pour cette activité, notamment pour la réalisation d'interventions à des fins techniques. Chaque plongée doit faire l'objet d'une déclaration préalable écrite, à la capitainerie ou en ligne. En cas d'urgence, de risque de dégradation des installations portuaires ou de risque de pollution immédiate, les agents de port pourront solliciter les services d'urgence, notamment le SDIS ou la brigade nautique de la gendarmerie. Quel que soit le motif de la plongée, un pavillon Alpha doit être visible en surface, un deuxième plongeur doit être prêt à plonger pour porter assistance au premier. À tout moment, le personnel du port pourra contrôler une plongée en cours et demander notamment une copie de l'attestation d'assurance correspondante au type de plongée en cours.*

*Il est rappelé que le carénage ou le nettoyage des coques ou parties immergées des navires est interdit à flot, ces opérations ne sont autorisées que sur la zone de carénage prévues à cet effet.*

### **27. COMMUNICATION [NP]**

#### LES VACATIONS

Le PC presse envoie une liste de questions la veille, entre 18h00 et 19h00 TU, avec l'obligation pour les concurrents d'y répondre avant 4h00 TU. Chaque jour, le PC presse planifiera un appel téléphonique via WhatsApp avec trois bateaux : Les bateaux concernés seront informés la veille, entre 16h00 et 17h00 TU.

#### ÉCHANGES PENDANT LA COURSE

Un groupe WhatsApp général - rappel des bateaux concernés par la vacation du lendemain.

Un groupe WhatsApp par team avec le responsable communication, le téléphone de bord, Matthieu Honoré (attaché de presse), Perrine Vangilve (rédaction) et Pauline Rucay (chargée de com' de la course).

#### LES OBLIGATIONS

- 1 audio / jour 30 secondes minimum sur le groupe WhatsApp
- 2 photos du bord minimum (faits de course, selfie, état de la mer, faits de course...)
- 1 vidéo onboard de 30 sec minimum

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

### **28. PRIX**

Différents trophées seront attribués :

- Défi Pom'Potes : vitesse la plus élevée pendant les Runs
- Trophée "Tout Commence en Finistère" : premier bateau au Fastnet
- Trophée Guy Cotten : premier bateau au passage du Waypoint Cotten
- Trophée Gallimard : premier bateau au passage du Waypoint Gallimard
- Trophée "Bretagne" : premier bateau au passage entre le Waypoint Gallimard et la ligne d'arrivée ou la ligne de départ et le Waypoint Gallimard
- Trophée Crédit Agricole : Le bateau qui parcourt le plus de milles sur 24h
- Trophée JFA : Le bateau qui aura parcouru le plus de milles sur toute la course

### **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).

## **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).*

*Avertissement :*

*Les positions des marques données dans les tableaux de parcours sont issues du logiciel de navigation ADRENA*

*En l'absence avérée d'une marque de parcours du système de balisage, et en l'absence d'un bateau arborant un "pavillon M », les skippers devront passer à la position géographique de cette marque en « Latitude et Longitude », référencée dans les documents nautiques officiels. Ils devront passer à cette position conformément aux dispositions de la RCV 28 et de l'annexe 5 des Instructions de course*

### **1.1 PARCOURS, environ 1000 NM**

*Ligne de départ définie en Annexe 2*

<b>PARCOURS 1 NORD-SUD</b>				
<b>#</b>	<b>Marque</b>	<b>Latitude</b>	<b>Longitude</b>	<b>Côté requis</b>
	Ligne de départ Baie de Port La Fôret			
	Bouée de dégagement éventuelle			
1	Bouée Cardinale Ouest "Les Soldats"	47°47',850 N	005°53',430 W	Laisser à bâbord
2	Bouée Cardinale Est "Jaune de Glénan"	47°42.470 N	003°49.601 W	à contourner en la laissant à tribord
3	Les Glénan (ensemble des Iles et Ilots)			à contourner en les laissant à tribord
4	Bouée Cardinale Sud "Basse An Ero"	47°40.420 N	003°55.480 W	à contourner en les laissant à tribord
5	Bouée Cardinale Sud "Jument de Glenan"	47°38.770 N	004°01.410 W	à contourner en la laissant à tribord
	Bouée Cardinale Sud "Spineg"	47°45.113 N	004°19.017 W	à laisser à tribord
6	Bouée Cardinale Ouest "Chaussée de Sein"	48°03.850 N	005°08.200 W	à laisser à tribord
7	Fastnet Rock	51°23.300 N	009°36.200 W	à contourner en laissant à bâbord
8	WP Guy Cotten	48°36.800 N	014°28.000 W	à contourner en laissant à bâbord
9	WP Gallimard	44°11.527 N	011°23.800 W	à contourner en laissant à bâbord
10	Bouée Cardinale Sud "Jument de Glenan"	47°38.770 N	004°01.410 W	à laisser à babord
11	Les Glénan (ensemble des Iles et Ilots)			à laisser à babord
12	Bouée Cardinale Sud "Basse An Ero"	47°40.420 N	003°55.480 W	à laisser à babord
13	Bouée Cardinale Est "Jaune de Glénan"	47°42.470 N	003°49.601 W	à contourner en la laissant à babord
	Ligne d'arrivée Concarneau			

PARCOURS 2 SUD-NORD				
#	Marque	Latitude	Longitude	Côté requis
	Ligne de départ Baie de Port La Fôret			
	Bouée de dégagement éventuelle			
1	Bouée Cardinale Ouest "Les Soldats"	47°47',850 N	005°53',430 W	Laisser à bâbord
2	Bouée Cardinale Est "Jaune de Glénan"	47°42.470 N	003°49.601 W	à contourner en la laissant à tribord
3	Les Glénan (ensemble des Iles et Ilots)			à contourner en les laissant à tribord
4	Bouée Cardinale Sud "Basse An Ero"	47°40.420 N	003°55.480 W	à contourner en les laissant à tribord
5	Bouée Cardinale Sud "Jument de Glenan"	47°38.770 N	004°01.410 W	à contourner en la laissant à tribord
6	WP Gallimard	44°11.527 N	011°23.800 W	à contourner en laissant à tribord
7	WP Guy Cotten	48°36.800 N	014°28.000 W	à contourner en laissant à tribord
8	Fastnet Rock	51°23.300 N	009°36.200 W	à contourner en laissant à tribord
9	Bouée Cardinale Ouest "Chaussée de Sein"	48°03.850 N	005°08.200 W	à laisser à bâbord
10	Bouée Cardinale Sud "Jument de Glenan"	47°38.770 N	004°01.410 W	à contourner en la laissant à bâbord
11	Les Glénan (ensemble des Iles et Ilots)			à contourner en la laissant à bâbord
12	Bouée Cardinale Sud "Basse An Ero"	47°40.420 N	003°55.480 W	à laisser à bâbord
13	Bouée Cardinale Est "Jaune de Glénan"	47°42.470 N	003°49.601 W	à contourner en la laissant à bâbord
	Ligne d'arrivée Concarneau			

## ZONES INTERDITES

FFVoile 2026-TSS Ouessant LONG		
1	TSS Ouessant LONG A	49°04,600 N 005°30,000 W
2	TSS Ouessant LONG B	48°41,000 N 005°07,000 W
3	TSS Ouessant LONG C	48°25,450 N 005°26,920 W
4	TSS Ouessant LONG D	48°38,050 N 006°06,800 W
5	TSS Ouessant LONG E	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

### ZONES INTERDITES

FFVoile 2026-TSS Cap Finisterre LONG		
1	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG A	43°35,900 N 010°02,000 W
2	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG B	43°25,500 N 009°33,380 W
3	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG C	43°10,500 N 009°44,000 W
4	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG D	42°47,750 N 009°44,000 W
5	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG E	42°47,750 N 010°13,850 W
6	FFVoile TSS Cap Finisterre LONG F	43°18,950 N 010°13,850 W

## **ANNEXE 2 : DEPART ET ARRIVEE**

### **Position de la ligne de Départ :**

La ligne de départ se trouvera dans un polygone réglementé dont voici les 4 points

- 1 - 47°49.958 N 003°57.391 W
- 2 - 47°48.762 N 003°55.423 W
- 3 - 47°47.405 N 003°57.265 W
- 4 - 47°48.647 N 003°59.264 W

La position de la ligne de départ définitive sera décidée en fonction de la météo.

Les coordonnées approximatives des extrémités de la ligne de départ seront communiquées dès que possible par VHF et si possible envoyées par WhatsApp aux bateaux dans le groupe dédié.

### **Position de la ligne d'arrivée :**

La ligne d'arrivée est située entre le bateau comité situé par 47°50.786 N; 003°56.048 W à laisser à tribord et le côté parcours de la bouée cardinale Est "LINUEN" (47°50.770 N ; 003°57.310 W) à laisser à bâbord.

### **Procédure d'arrivée :**

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

### **ANNEXE 3 : RUNS EN BAIE DE CONCARNEAU- Défi Pom'potes**

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)

#### **1 Organisation des runs de vitesse**

Les runs se courent avec un équipage de 5 à 8 personnes maximum, dont une personne invitée par l'organisateur. La Direction de Course pourra réduire le nombre d'équipiers et/ou de transfert en fonction des conditions de vent et/ou de mer.

Le vainqueur de la journée sera celui dont la vitesse a été la plus élevée pendant les Runs.

La zone des runs est située en baie de Concarneau.

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

La ligne de départ sera ouverte le vendredi 1 mai à 12h00 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 / demander en VHF (72) auprès du comité de course 1 minute environ avant de franchir la ligne de départ du Run, le comité lui confirmera l'autorisation de prendre le départ.

#### **2 Ligne de départ et d'arrivée**

La ligne d'arrivée sera matérialisée entre une bouée gonflable de couleur jaune à laisser à bâbord et le mat portant un pavillon orange sur le bateau comité à laisser à tribord.

Une marque (bouée gonflable jaune) 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.

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

#### **3 Fonctionnement**

La liste d'équipage sera à fournir par email à la Direction de course au plus tard le mercredi 29 avril à 17h00, avec, pour chaque membre d'équipage, le numéro de licence FFVoile valide de moins d'un an (licence temporaire possible).

Le port de gilet de sauvetage est obligatoire à bord des bateaux de la course depuis l'appareillage jusqu'à leur retour au ponton de course. Le port du casque est obligatoire pour tous les invités depuis l'appareillage jusqu'au retour au ponton.

Les teams devront fournir un gilet de sauvetage et un casque pour l'invité de l'AO.

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

#### **4 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.

**Le non-respect de ces règles de sécurité par les semi-rigides d'assistance des Team (SRA) pourra entraîner 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.

#### **5 Classement et remise des prix**

Un prix sera remis au 3 premiers du classement.

Pour chaque bateau sa meilleure vitesse moyenne sera retenue.

**ANNEXE 4 : DÉCLARATION DE DÉPART**  
***A remettre à la Direction de course au plus tard le 1er mai 2026 18h00***

Nom du bateau :

Je soussigné, \_\_\_\_\_, Skipper du bateau :

Désigne à la Direction de Course les personnes suivantes joignables 24h/24 :

**CONTACT RESPONSABLE SÉCURITÉ AU SEIN DU TEAM :**

	CONTACT N°1	CONTACT N°2
Nom		
Prénom		
Téléphone 1		
Téléphone 1		
Email		

**CONTACT DU RESPONSABLE COMMUNICATION EN CAS DE CRISE AU SEIN DU TEAM :**

	CONTACT N°1	CONTACT N°2
Nom		
Prénom		
Téléphone 1		
Téléphone 1		
Emai		

**CONTACT DU BORD :**

Mail du bord	
Téléphone du bord avec accès messagerie WhatsApp	

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

Signature du Skipper :

## ANNEXE 5 (annexe W des RCV) : WAYPOINTS VIRTUELS

### Modification aux Règles de Course à la Voile

#### 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.

**WP1.4** : les bateaux devront pouvoir prouver qu'ils ont passé un Waypoint soit :

- En montrant un journal de bord électronique (logbook)
- En montrant l'enregistrement de leur trace
- En montrant une photo horodatée de l'écran du GPS
- Par tout autre moyen fiable de positionnement laissé à l'appréciation du comité de course.

Le comité de course pourra réclamer contre un bateau qui ne pourra pas apporter la preuve de son passage d'un waypoint. Un bateau ne pourra pas réclamer selon cette IC (cela modifie la RCV 60.1).

## ANNEXE 6 : Guide des pénalités

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury a la possibilité d'attribuer une pénalité allant 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 6 heures
- Plage 2 : de 2 à 24 heures
- Plage 3 : de 24 heures 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 de 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 ?
5. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter 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 que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
5. 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
<b>Avis de course</b>					
AC 5 Admissibilité					<b>X</b>
AC18 Escale, assistance				<b>X</b>	
AC 20 places aux ports	<b>X</b>				
<b>Instructions de course</b>					
IC 1.14 Non-routage et données météorologiques complémentaires				<b>X</b>	
C 1.15 Interventions non autorisées de la part d'une source extérieure Sources informations interdites				<b>X</b>	
IC 5 Obligation de présence remise des prix	<b>X</b>				
IC 10 Zones interdites				<b>X</b>	
14.1.1 Infraction Chapitre 2 RCV ou RIPAM Section 2 Partie B			<b>X</b>		
IC 14.1.3 Omission de réparation		<b>X</b>			
IC 14.1.4 Blessure ou dommage			<b>X</b>		
IC 14.2.5 Rupture plomb moteur non déclarée			<b>X</b>		
IC 14.2.5 Rupture autre plomb non déclarée			<b>X</b>		
IC 22 Publicité	<b>X</b>				

IC 19.2 AIS (et autres veilles obligatoires)		X			
IC Annexe 4 Déclaration de départ		X			
<b>Règles de classe</b>					
IC 1.5 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

<b>Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?</b>	<b>Plage</b>
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
<b>Est-ce que l'infraction peut (ou à ) provoqué un dommage ou une blessure ?</b>	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4

**ARBITRES DESIGNES :**

Présidente du comité de course : Carole Jaouen

Président du comité technique : Thomas Jullien

Contrôleur équipements course au large : Philippe Cousin

Présidente du jury : Anne Crespy

Assesseur : Eric Humeau

Assesseur : Patrick Brehier

**ORGANISATION : SEA TO SEE**

Gwen Chapalain

Delphine Largenton

**DIRECTION DE COURSE :** [dc@sea-to-see.com](mailto:dc@sea-to-see.com)

Directeur de course : Hubert Lemonnier

Directeur de course adjoint : Pierre Hays