



INSTRUCTIONS DE COURSE

BERMUDES 1000 Race DOUARNENEZ – BREST

Monocoque Open 60' IMOCA en solitaire 8 au 18 mai 2019 – Grade 4

Organisée par SEA to SEE

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.

1. REGLES

1.1. La régata sera régie par :

- les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2017-2020 avec les modifications suivantes en addition et/ou en précision de celles prévues en A.C.4.3 précisées ci-dessous :
 - RCV 28.1 (Effectuer le parcours) : modifiée dans l'annexe W
 - 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, annexe W
 - 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 Series tel que décrit dans les règles de classe IMOCA Certificat de jauge 2019 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, Wetterwelt.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 07 mai 2019 à 12h00.

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 du ou des bateaux concernés.

2. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information situé sous le chapiteau du Grand Prix Guyader au Port de plaisance de Tréboul et à la Marina du Château à Brest.

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 Maison du Nautisme au Port de Plaisance de Tréboul et 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

- 5.1. Départ de la course le mercredi 08 mai 2019 à 13h00 locale.
- 5.2. 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'envoi du signal d'avertissement.

6. PAVILLONS DE CLASSE

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

7. ZONES DE COURSE (non valide)

8. PARCOURS

- 8.1 Environ 2000 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 en fonction des conditions météorologiques, ces modifications seront annoncées lors du briefing course du 7 mai 2019 à 17h30.
- 8.3 Zones interdites : les concurrents ne sont pas autorisés pendant la course à naviguer dans les zones interdites décrites en annexe 1.2.

9. MARQUES

Les marques de départ, de parcours et d'arrivée sont définies en annexe 1

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 DEPART

- 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 modifiée comme suit :

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Pavillon « BERMUDES 1000 Race » et un signal sonore	8
Préparatoire	Pavillon P, I, Z, Z et I et un signal sonore	4
Minute	Amené du pavillon préparatoire et un long signal sonore	1
Départ	Amené du pavillon BERMUDES 1000 Race et un signal sonore	0

11.4 Rappel individuel :

- ✓ 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 et/ou de bateau du comité de course ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie RCV 60.1b).
- ✓ Un bateau OCS qui ne revient pas pour prendre le départ recevra, sans instruction une pénalité de 5 heures. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 14.2.2, avant le contournement de la marque Fastnet Rock (51°23, 3 NORD / 009°36,1 OUEST) (cela modifie RCV 28.1).

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 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, REDUCTION 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'ARRIVEE

La ligne d'arrivée est définie en annexe 2.

14. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

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 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 bateau 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.
Si le bateau 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 seront imposées par l'autorité organisatrice.

15. RE CLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

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 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.
- 15.4.6 Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

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

Le classement sera effectué en temps réel, en tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications. Des classements intermédiaires seront publiés toutes les 4 heures et disponibles pour les skippers et les médias.

19. REGLES DE SECURITE

19.1 Contrôle départ et arrivée :

Émargement départ : au briefing course le 7 mai 2019 à 17h30 à la Maison du Nautisme au port de plaisance de Tréboul.

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 : jacquescaraes@kaori.fr).

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

19.3 Positionnement : l'organisateur met en place avec la classe IMOCA une localisation des bateaux par le système de tracker Yellow Brick (YB).

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'EQUIPEMENT [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. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

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

(jacquescaraes@kaori.fr) avant minuit le 8 mai 2019.

Pour les moteurs électriques, comme écrits 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. PUBLICITE DE L'EPREUVE [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'étau dès leurs distributions à l'arrivée des bateaux à Douarnenez et rester à poste jusqu'à 2 heures avant le départ à Douarnenez et dès que possible à l'arrivée à Brest.

b) Pavillons de course et cagnards fournis par l'AO.

Les pavillons de course (2 Bermudes 1000 Race et 1 Brest Life) devront être installés de façon libre et visible en navigation.

Les 2 cagnards, devront être fixés par les concurrents sur les filières bâbord et tribord arrière et maintenus tendus.

23. BATEAUX OFFICIELS

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

24. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP]

Avant le 27 avril 2019, le ou les bateaux accompagnateurs de chaque concurrent devra(ont) s'inscrire auprès de l'organisation, un pavillon BERMUDES 1000 Race lui/leurs sera remis, à raison de 2 pavillons Bermudes 1000 Race maximum par bateaux inscrits à la course.

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

26. EQUIPEMENTS DE PLONGEE 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 2 mails d'informations par jour provenant du bord sous forme de texte et/ou photo et/ou vidéo, par mail à la Direction de Course.

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 : Bertrand Nardin
Président du comité technique : Yves-Marie Le Roux
Président du jury : Georges Priol

DIRECTION DE COURSE

Directeur de course : Jacques Caraës
Mobile : +33 685 200 283 - Mail : jacquescaraes@kaori.fr

Directeur de course adjoint : Guillaume Evrard
Mobile : +33 672 646 981 - Mail : guillaume@imoca.org
Directeur de course adjoint : Hubert Lemonnier
Mobile: +336 63 68 54 22 Mail : lemonnierhubert@gmail.com

ORGANISATION: SEA TO SEE

Gwen Chapalain +33 685 323 970 gwen@sea-to-see.com
Delphine Largenton +33 686 148 271 delphine@sea-to-see.com

ANNEXE 1 – PARCOURS

Les coordonnées des points sont données en WGS 84 à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation. (Ceci modifie la RCV 62).

1.1 PARCOURS, environ 2 000 NM

1.1.1 Ligne de départ définie en Annexe 2

1.1.2 Marque danger isolé Basse Vieille à laisser à TRIBORD - (48°08,3 NORD / 004°35,7 OUEST)

1.1.3 Porte aux abords de l'Île de Ouessant matérialisée par la bouée cardinale Est " les Pierres vertes" à laisser à TRIBORD (48°22,2 NORD / 005°04,7 OUEST) et un waypoint virtuel WPV1 (48°22 NORD/ 005°08 OUEST) à laisser à BABORD.

1.1.4 Ile OUESSANT à laisser à TRIBORD

1.1.5 Fastnet Rock à contourner en laissant à BABORD (51°23, 3 NORD / 009°36,1 OUEST)

1.1.6 Waypoint virtuel Archipel Açores à contourner en laissant à BABORD (41°00 NORD / 022°40 OUEST)

1.1.7 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.

DST Ouessant Ushant Exclusion Zone	DST des Scilly West Scilly West Exclusion Zone	DST des Scilly Sud Scilly South Exclusion Zone
A : 49°02,000 N / 005°36,800 W B : 48°48,600 N / 005°25,100 W C : 48°37,200 N / 005°11,900 W D : 48°29,390 N / 005°22,049 W E : 48°35,100 N / 005°42,300 W F : 48°42,600 N / 006°02,800 W G : 48°56,400 N / 005°51,600 W	A : 50°04,120 N / 006°48,540 W B : 50°01,240 N / 006°32,830 W C : 49°52,390 N / 006°36,710 W D : 49°52,390 N / 006°53,770 W	A : 49°46,000 N / 006°29,530 W B : 49°46,030 N / 006°16,600 W C : 49°35,520 N / 006°16,480 W D : 49°35,520 N / 006°34,100 W
DST du cap Finisterre Cap Finisterre Exclusion Zone	DST Fastnet Fastnet Exclusion Zone	
A : 43°31,400N / 010°05,150W B : 43°21,000N / 009°36,400W C : 43°10,500N / 009°44,000W D : 42°52,900N / 009°44,000W E : 42°52,900N / 010°13,700W F : 43°18.800N / 010°13.700W	A : 51°22.90N / 009°27.30W B : 51°21.20N / 009°36.70W C : 51°15.40N / 009°33.90W D : 51°17.20N / 009°24.40W	

ANNEXE 2

Ligne de Départ - DOUARNENEZ :

La ligne de départ sera située approximativement à 0.5 Mn dans le Nord de l'île Tristan.

La ligne de départ sera délimitée par un bateau comité de course à tribord et le côté parcours d'une bouée triangulaire Douarnenez à bâbord.

Ligne d'arrivée - BREST :

Ligne d'Arrivée aux abords de BREST, en franchissant Ouest en Est la ligne matérialisée par le Feux du Sémaphore de la pointe Saint-Mathieu à laisser sur BABORD (48°19,8 NORD / 004°46,3 OUEST) et le Feux du Sémaphore de la pointe du Toulouguet à laisser sur TRIBORD (48°16,8 NORD / 004°37,8 OUEST).

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

ANNEXE W – WAYPOINTS VIRTUELS

W1 Modification aux Définitions :

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

Prendre le départ : Un bateau *prend le départ* quand, après avoir été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et ayant satisfait à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement, coupe la ligne de départ en direction du 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 décrit dans les instructions de course et *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 fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour *prendre le départ* jusqu'à ce qu'il ait *fini* doit, s'il est tendu,

- (a) passer chaque *marque* ou *waypoint* du côté requis et dans l'ordre correct
- (b) toucher chaque *marque* ou *waypoint* à contourner, et
- (c) passer entre les *marques* ou les *waypoints* d'une porte depuis la direction de la *marque* ou du *waypoint* précédent.

Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, tant qu'il n'a pas *fini*.

28.3 Les instructions de course peuvent préciser les critères permettant de déterminer si un bateau a contourné ou passé un *waypoint* du côté requis.

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.