

# AVIS DE COURSE

## 1000 RACE

CLASSE IMOCA  
Course en DOUBLE + 1 OBR  
Du 3 au 8 juin 2025  
à Brest



Sea  
to  
See

Grade 3 FFVOILE

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

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 60.1(a).

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.

### Préambule

Suite à l'agression de l'Ukraine, la FFVoile a décidé le 2 mars 2022 de ne pas autoriser la participation de concurrents Russes et Biélorusses aux compétitions sur l'ensemble du territoire Français.

### 1 ORGANISATION

#### 1.1 AUTORITE ORGANISATRICE (AO) :

La 1000 Race est organisée par la société Sea to See dont les bureaux se situent 11 passage de la poste – 29100 Douarnenez, 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 Jacques Caraës, Pierre Hays.

Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.

#### 1.3 L'EQUIPE D'ARBITRES

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

#### 1.4 MEDECIN REFERENT

Un médecin référent sera choisi par l'AO, avec la validation de la FFVoile, pour étudier le dossier médical de chaque équipier et de l'OBR, conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, ([http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt\\_medical\\_annx3.pdf](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf)).

### 2 LA COURSE

La 1000 Race est une course composée de 2 épreuves nautiques : Le Défi Pom'Potes avec les RUNS de vitesse (en équipage) et la « grande course de 36h environ » en double accompagné d'un OBR (On Board Reporter).

La « grande course » compte pour l'IMOCA GLOBE SERIES 2025-2028.

En annexe, se trouve l'AC du Défi Pom'Potes pour les runs du mercredi 4 juin 2025 déclaré à la FFVoile séparément.

### 3 REGLES

L'épreuve est régie par :

- 3.1 - les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile*.
- 3.2 - les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones (cf Annexe Prescriptions)
- 3.3 - 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
- 3.4 - les règlements fédéraux
- 3.5 - les Règles De Classe (RDC) IMOCA
- 3.6 - Seules les réglementations OSR spécifiées dans les RDC s'appliquent
- 3.7 En cas de traduction des documents de course, le texte français prévaudra.
- 3.8 Quand la RCV 20 s'applique, un bateau peut indiquer son besoin de place pour virer ou sa réponse par VHF.
- 3.9 L'heure officielle pour l'épreuve est l'heure locale française.

#### **4 INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)**

- 4.1 Les IC seront disponibles le 23 mai 2025 sur le site de la course à l'adresse suivante <https://www.1000race-brest.com/>

#### **5 COMMUNICATION**

- 5.1 Le tableau officiel d'information est en ligne à l'adresse : <https://www.1000race-brest.com/>
- 5.2 [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.

#### **6 ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION**

L'épreuve est ouverte uniquement

- 6.1 Aux bateaux de la Classe IMOCA
- 6.2 Course en Double + 1 OBR ,
- 6.3 L'OBR devra avoir obtenu l'approbation de son statut par la commission sportive de la Classe IMOCA
- 6.4 Le skipper et le co-skipper ainsi que l'OBR doivent avoir 18 ans au 3 juin 2025
- 6.5 Documents exigibles à l'inscription :
  - 6.5.1 Pour le skipper, le co-skipper et les OBR
    - a) Pour chaque concurrent en possession d'une Licence Club FFVoile :
      - la licence Club FFVoile mention « compétition » valide ou
      - la licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratiquant » accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.
    - b) 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
      - un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigés en français ou en anglais).
    - c) Pour chaque concurrent un passeport valide jusqu'au 15 juin 2025.
    - d) - Le skipper et le co-skipper doivent fournir un certificat de stage World Sailing ( formation survie et formation premiers secours en mer en cours de validité , effectué dans un centre approuvé World Sailing. )
      - Certificat de Radiotéléphoniste Restreint ou équivalent
      - Le skipper et le co-skipper doivent être membre de la Classe IMOCA.
  - 6.5.2 Pour le bateau :
    - le certificat de jauge IMOCA valide

- l'autorisation de port de publicité conformément au Code de Publicité World Sailing et Règlement de Publicité de la FFVoile.
- l'attestation assurance responsabilité civile minimum 2 millions d'euros.

6.6 Les bateaux admissibles doivent s'inscrire en renseignant le formulaire d'inscription ci-joint ([https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSegYfdIPz5x6SmXmyGM-Mmt-Wz6CX\\_sEzrlomwyIj\\_R1iUdXg/viewform?usp=header](https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSegYfdIPz5x6SmXmyGM-Mmt-Wz6CX_sEzrlomwyIj_R1iUdXg/viewform?usp=header)) et en réglant les droits requis à SEA TO SEE avant le 01 mai 2025.

Le montant des droits d'inscriptions doit être viré au compte ci-dessous, avec le libellé suivant : INSCRIPTION 1000 RACE + NOM DE COURSE DU BATEAU

Banque :

Nom : SEA TO SEE

IBAN : FR76 1290 6000 2064 3438 3900 111

SWIFT (BIC) : AGRIFRPP829

6.7 L'AO se donne le droit de refuser une candidature dans le respect de la RCV 76.

6.8 Pour être considéré comme inscrit à l'épreuve, un bateau doit s'acquitter de toutes les exigences d'inscription et payer tous les droits et en règle avec la classe IMOCA.

6.9 Les inscriptions seront enregistrées selon la date de réception du versement des droits.

Le nombre de place quai Malbert et à la Marina du Chateau étant limitée, les 18 premiers préinscrits (formulaire complété + règlement des droits d'inscriptions) auront une place dans un port à Brest. Le cas des inscrits suivants sera étudié dans l'ordre de réception des dossiers complets.

6.10 Désistement, annulation et remboursement.

Les droits d'inscriptions seront :

- Remboursés à hauteur 100% en cas de forfait avant le 28 février 2025
- Remboursés à hauteur de 50% après le 28 février 2025
- Et retenues entièrement en cas de forfait après le 14 avril 2025, sauf en cas de force majeure dûment justifié.

## 7 DROITS A PAYER

7.1 Les droits HT sont les suivants :

Droits d'inscription jusqu'au 06 janvier 2025	3 600 € HT ( soit 4 320 € TTC)
---	--------------------------------

## 8 PUBLICITE

[DP] [NP] Les bateaux doivent afficher la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice. L'annexe « communication » sera publiée en totalité au plus tard le 14 mars 2025.

## 9 PROGRAMME PREVISIONNEL

Du Samedi 31 mai au Lundi 2 juin 2025	
	Accueil des IMOCA
Lundi 2 juin 2025	
12h	Ouverture officielle du village
17h	Heure limite d'arrivée des bateaux et mise à la disposition de l'AO
Mardi 3 juin PM 11h44 (coef 46) et BM 18h (coef 46)	
09h	Début des contrôles d'équipements
10h	Briefing OBR (* présence obligatoire)
11h	Briefing skippers – (*Présence obligatoire des skippers et co-skippers et des OBR) Photo officielle – (*Présence obligatoire des skippers et co-skippers et des OBR)
14h	Briefing des Pilotes de SR (* présence obligatoire des pilotes)
19h	Soirée d'accueil officielle (* présentation des équipages et cocktail dinatoire)
Mercredi 4 juin BM 06h40 – PM 12h46 (coef 43) – BM 19h03	
13h30-16h30	Défi Pom'Potes Runs de vitesse, (cf annexe Avis de Course Runs)
18h30	Remise des Prix des Runs de vitesse Défi Pom'Potes (*Présence obligatoire des équipages)
19h	Heure limite de dépôt de la déclaration de départ et des voiles embarquées pour la

	« grande course »
19h	Fin des contrôles d'équipements
Jeudi 5 juin BM 07h41- BM 07h41 - PM 13h48 ( coef 44)	
10h30	Début d'appareillage des bateaux
13h	Départ de la Grande Course
Vendredi 6 juin	
	Grande Course en cours
Samedi 7 juin	
	Arrivées des premiers
	Soirée des équipages
Dimanche 8 juin BM 10h13 – PM 16h14 ( coef 59)	
17h	Remise des Prix * (Présence obligatoire des skippers et co-skippers et des OBR )
Jusqu'à 17h	Présence des IMOCA obligatoire au ponton à Brest *

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

En fonction des prévisions météorologiques la direction de course pourra avancer le départ de la grande course au mercredi 4 juin 2025 en informant les concurrents au plus tard le lundi 2 juin avant 20h00.

En cas d'infraction ou de non-présence au rendez-vous signalé par une « \* » dans le programme ci-dessus, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO sans instruction.

## 10 CONTROLE DE L'ÉQUIPEMENT

- 10.1 Chaque bateau doit présenter ou prouver l'existence d'un certificat de jauge valide.
- 10.2 [DP] Les bateaux doivent être disponibles pour le contrôle de l'équipement comme indiqué dans le programme ci-dessus en 9. Les contrôles auront lieu suivant un planning de RDV mis en place par le comité technique de la course.
- 10.3 La présence obligatoire du skipper ou du boat captain est obligatoire lors du contrôle.
- 10.4 Au plus tard le mercredi 4 juin 2025 à 19h, fournir la liste des voiles embarquées accompagnée de la déclaration de départ.
- 10.5 Un bateau non conforme au règlement de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.

## 11 LE PARCOURS

Le parcours est sans escale au départ et à l'arrivée de Brest. Le parcours d'environ 1 000 milles sera défini dans les IC.

## 12 TEMPS LIMITES

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.

## 13 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

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.

Les compensations financières sont définies dans l'annexe « Compensation financière ».

## 14 CLASSEMENT

- 14.1 Les classements de la 1000 Race sont effectués en temps réel.

Défi Pom'Potes :

Un classement est effectué pour les runs du Défi Pom' Potes , meilleur temps sur un run.

Grande Course :

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

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

## 15 POSTIONNEMENT

La course utilisera la balise embarquée autonome de chaque IMOCA.

Chaque bateau est équipé d'un ou plusieurs systèmes de positionnement propre au bateau. Chaque skipper doit donner à l'AO l'autorisation du suivi de son bateau par tous les systèmes de positionnement propre au bateau.

## **16 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS**

Les semi-rigides assistance (SRA) devront être référencés, les modalités de référencement seront définies au plus tard dans les IC.

Limité à un SRA par team.

## **17 EMBLEMES**

[DP] [NP] Les bateaux doivent rester à la place qui leur été attribuée sur toute la durée de la course dans à la Marina du Château à Brest et au quai Malbert sauf dérogation de la DC.

## **18 LIMITATION DE SORTIE DE L'EAU**

[DP] [NP] Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régata sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable de la DC.

## **19 PROTECTION DES DONNÉES**

19.1 **Droit à l'image et à l'apparence** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux autorisent l'AO, la FFVoile et leurs sponsors à utiliser gracieusement son image et son nom, à montrer à tout moment (pendant et après la compétition) des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui-même prises lors de la compétition, et ce sur tout support et pour toute utilisation liée à la promotion de leurs activités.

19.2 **Utilisation des données personnelles des participants** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile, ses sponsors, ainsi que l'autorité organisatrice à utiliser et stocker gracieusement leurs données personnelles. Ces données pourront faire l'objet de publication 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](mailto: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.

## **20 ETABLISSEMENT DES RISQUES**

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.

## **21 PRIX**

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

## **22 ESCALE TECHNIQUE**

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

- Une escale technique ne peut être inférieure à 4 heures.
- Le Skipper doit en faire la demande à la Direction de Course (DC) (VHF, téléphone, mail).
- Après accord de la Direction de Course (DC), sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur 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.

- Lorsque le bateau est dans son lieu d'escale technique (au port, au mouillage ou à l'abri convenu avec la DC), il doit en informer la DC qui note l'heure d'arrêt. Les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la Direction de Course. L'équipage peut débarquer.

- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il doit demander l'autorisation à la DC qui s'assurera qu'il est bien resté immobilisé au moins 4 heures.

- Après autorisation de la DC, il pourra être remorqué ou partir au moteur sur une distance, convenue d'avance 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.

Ceci ne s'applique pas au port de Brest où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à la bouée « Pénoupèle » de la rade de Brest précisée dans les IC.

## **23 RESPONSABILITE DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS**

La voile est un sport à risque potentiellement dangereux. 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.

23.1 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, que la Direction de Course pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative, 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.

23.2 L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux règles applicables.

23.3 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, l'AO n'acceptera aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne sera responsable 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.

23.4 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.

23.5 Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, par exemple un bulletin de météo ou un conseil à la suite des 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 n°3.)

- 23.6 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.
- 23.7 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 associés.

En particulier, le Skipper est responsable vis à vis de l'AO de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 2 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'AO avant l'arrivée du bateau dans les bassins. A défaut le Skipper ne sera pas autorisé à mettre son bateau dans les bassins et à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO.

L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.

L'AO ne pourra être tenu 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 de l'améliorer) ou quelque perte financière que ce soit.

- 23.8 L'AO ne sera aucunement tenu 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, coup de foudre, 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 toute personne 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.

## **24 PREVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITES**

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 et aux accompagnateurs 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.

## **25 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**

Pour toutes informations veuillez contacter :

**Sea to See** : Delphine Largenton : 06 86 14 82 71 [delphine@sea-to-see.com](mailto:delphine@sea-to-see.com)

## **ANNEXE MARKETING ET COMMUNICATION**

### **1. MARQUAGES**

#### **1.1. Pavillons de courses**

Tout bateau inscrit à la course recevra au plus tard à son arrivée à Brest deux pavillons de course qu'il devra arborer dans les haubans et jusqu'à 30 milles après la ligne de départ puis de nouveau à 30 milles de la ligne d'arrivée jusqu'à la fin de sa présence d'arrivée au port à Brest.

#### **1.2. Pavillons dans les états**

Les pavillons de l'AO devront être impérativement arborés à Brest à partir du moment où les bateaux sont à disposition de l'AO dans les bassins et jusqu'à 0.4 mille de la sortie du chenal ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix. Ces pavillons doivent rester à bord du bateau pendant toute la durée de la course.

### **2. UTILISATION DES DROITS MARKETING, VISIBILITÉ, COMMUNICATION**

L'annexe « UTILISATION DES DROITS MARKETING, VISIBILITÉ, COMMUNICATION » sera publiée au plus tard le 14 mars 2025.

## ANNEXE COMPENSATION FINANCIÈRE

Pour les besoins de l'événement, un certain nombre de contraintes doivent être respectées, notamment en termes de présence et de respect des différentes annexes. Afin de favoriser le respect de ces contraintes, des compensations financières sont prévues en cas de manquement.

Si elles devaient avoir lieu, elles seraient reversées à des associations tel que mentionné dans le tableau.

Obligation	Compensation financière	Reversement
Pavillons de Course	500 € après 1er signalement	SNSM
Flammes ou Pavillons	500 € après 1er signalement	SNSM
Logo de la Course		SNSM
Présence bateau	1000 € par tranche de 24h	SNSM
Conférence de Presse	500 € par skipper manquant	SNSM
Présence aux briefings	500 € par skipper manquant	ASSO SOCIALE LOCALE
Photo officielle	500 € par skipper manquant	ASSO SOCIALE LOCALE
Présentation officielle	500 € par skipper manquant	ASSO SOCIALE LOCALE
Remise des prix	1 000 € si aucune personne de l'équipage	ASSO SOCIALE LOCALE
Conférence de presse arrivée	500 € par skipper manquant	ASSO SOCIALE LOCALE
Contrôle d'équipement	500 € si aucune personne de l'équipage	SNSM

Cette annexe pourra être complétée lors de parutions d'annexe(s) ou d'avenant(s)

## ANNEXE RUNS DE VITESSE - LE DÉFI POM'POTES Grade 5.a FFVoile

Les runs de vitesse seront organisés le mercredi 4 juin 2025 en rade de Brest.

La zone des runs est située : Voir carte

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

La ligne de départ sera ouverte à partir de 13h30 et fermera à 16h30 heure.

Organisation des runs de vitesse :

Un équipage de 5 à 8 personnes dont une personnalité « INVITÉ » obligatoire prévue par l'AO.

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

Le mode passage des Runs sera annoncé lors du briefing Skippers du mardi 3 juin 2025 à 11h et précisé dans les IC.

La liste d'équipage sera à fournir par email à la Direction de course au plus tard le mardi 3 juin à 12h (heure locale), avec, pour chaque membre d'équipage, le numéro de licence FFVoile valide (licence temporaire possible).

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

Les teams devront fournir un gilet de sauvetage aux invités de l'AO.

L'AO fournira un casque à ses invités au «DEFI POM'POTES ».

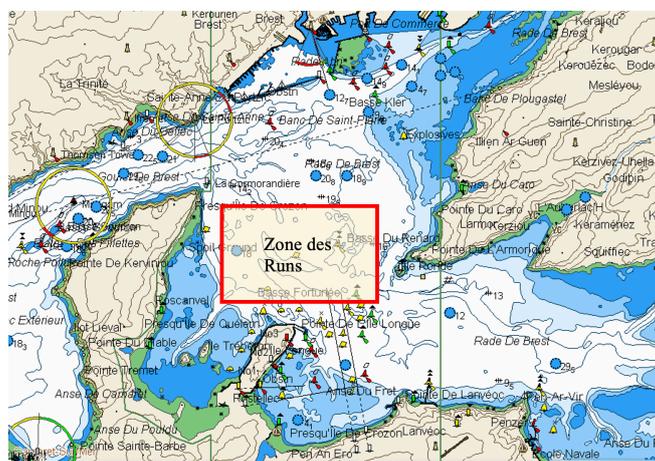
La direction de course pourra modifier le nombre d'équipiers en fonction des conditions météorologiques.

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.

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

Présence obligatoire des pilotes en personne au briefing pilote du mardi 3 juin 2025 à 14h.

En sus des temps des runs organisés dans le cadre de **la 1000 RACE, La Base de Vitesse de Brest** enregistrera les temps sur 500 mètres pour participer au classement de l'année 2025 pour cela, chaque bateau devra fournir un fichier soit gpx, fit, sbn, sbp, oao ou csv.



## ANNEXE PRESCRIPTIONS FEDERALES

### 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](mailto:jury.appel@ffvoile.fr) en utilisant de préférence le formulaire d'appel téléchargeable sur l'espace arbitrage de la FFVoile.