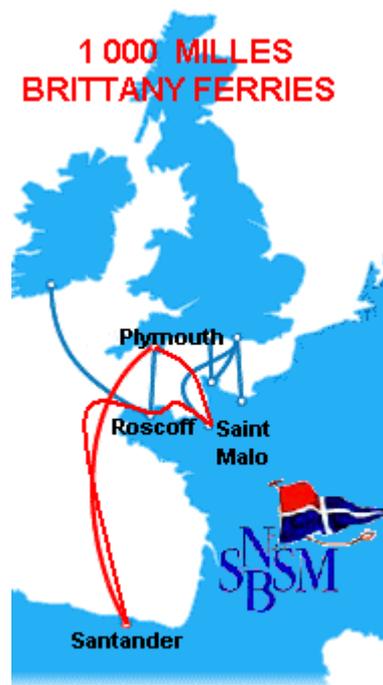




## 1000 MILLES BRITTANY FERRIES

**Saint Malo – Plymouth – Santander – Roscoff – Saint Malo**

Epreuve organisée par la Société Nautique de la Baie de Saint Malo



Avis de course n°1

Départ le dimanche 26 août 2007

**Table des matières :**

<b>1 ORGANISATION.....</b>	<b>3</b>
<b>2 NOM.....</b>	<b>3</b>
<b>3 OBJET.....</b>	<b>3</b>
<b>4 REGLEMENTS .....</b>	<b>3</b>
<b>5 PROGRAMME .....</b>	<b>5</b>
<b>6 VOILIERS .....</b>	<b>5</b>
<b>7 SKIPPER .....</b>	<b>5</b>
<b>8 INSCRIPTION .....</b>	<b>5</b>
<b>9 MARQUES DE RECONNAISSANCE .....</b>	<b>6</b>
<b>10 OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER .....</b>	<b>6</b>
<b>11 SOURCE D'ENERGIE .....</b>	<b>6</b>
<b>12 CONTROLE DES VOILIERS .....</b>	<b>7</b>
<b>13 MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES .....</b>	<b>7</b>
<b>14 POSITIONNEMENT.....</b>	<b>7</b>
<b>15 RADIO.....</b>	<b>8</b>
<b>16 PARCOURS .....</b>	<b>8</b>
<b>CLASSEMENT .....</b>	<b>8</b>
<b>17 TROPHEES ET PRIX .....</b>	<b>9</b>
<b>18 TEMPS LIMITE.....</b>	<b>9</b>
<b>19 HORAIRES .....</b>	<b>9</b>
<b>20 RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS.....</b>	<b>9</b>
<b>21 ADHESION .....</b>	<b>11</b>
<b>22 ANNEXE A JOINDRE AU BULLETIN D'INSCRIPTION.....</b>	<b>12</b>

## **1 ORGANISATION**

La 1000 MILLES BRITTANY FERRIES est une épreuve organisée par la SNBSM, quai du Bajoyer 35400 Saint Malo, club affilié à la Fédération Française de Voile, avec le soutien de la Ville de Saint-Malo et de la Chambre de Commerce et d'Industrie du pays de Saint Malo.

## **2 NOM**

L'appellation officielle de l'épreuve est : « Les 1000 MILLES BRITTANY FERRIES ».

## **3 OBJET**

La 1000 MILLES BRITTANY FERRIES est un évènement sportif de Voile de haut niveau, couru en double, réservé à la Classe 40, sur une distance de 1000 milles, en 3 étapes passant par les ports de Plymouth, Santander, Roscoff et Saint Malo, escales habituelles de Brittany Ferries qui soutient cette régates. Ouest-France a décidé également de suivre tout particulièrement cet évènement.

Elle a aussi pour but de faire connaître et de développer les activités de la course au large à partir de la Baie de Saint Malo. Elle s'appuie sur le savoir-faire de la Société Nautique de la Baie de Saint Malo, ci-après SNBSM.

C'est aussi une régates qui a pour objet de faire connaître aux propriétaires les avantages de la base de Saint Malo, située au milieu de la manche. Elle utilisera les infrastructures du tout nouveau pôle nautique plaisance créé à l'initiative de la CCI dans le bassin Duguay-Trouin, à 2 pas de la nouvelle gare TGV et de l'Intramuros.

Elle fait l'objet d'une inscription au calendrier de la fédération française de voile

## **4 REGLEMENTS**

- 4.1 Les règles en cours de l'ISAF (RCV, ERS & OSR) s'appliquent.
- 4.2 L'épreuve est régie par les textes en vigueur des documents ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par les Instructions de Course disponibles au plus tard le 15 août 2007 à Saint-Malo.
- 4.3 Les règles de course de l'International Sailing Fédération (ISAF) 2005/2008, dénommées ci-après RCV, sauf les règles modifiées en § 4.8 ou 4.9.
- 4.4 L'épreuve se court en catégorie C conformément à l'article 20.3.1 (b) du code de publicité de l'ISAF.
- 4.5 Le règlement OSR (Offshore Special Régulations) 2005/2006 cat. 1 et la réglementation spéciale FICO 2004 catégorie 1 (course en solitaire) pour les classes 3, telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- 4.6 La partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).
- 4.7 Les règles de jauge de la class 40 qui sont consultables à l'adresse internet suivante : <http://www.class40.com/Class-40-voile/La+jaugue+Class+40/12.html>
- 4.8 Le présent Avis de Course et ses avenants éventuels.
- 4.9 Les Instructions de Course et ses avenants éventuels.

#### 4.10 Les RCV suivantes sont modifiées :

Règles du Chapitre 2 (*quand les voiliers se rencontrent*) : s'appliquent au départ et jusqu'à 20 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l'arrivée pour ces parties du parcours couvertes de jour. Pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM).

Règle 35 (*Temps limite*) : modifiée au paragraphe 21.

Règle 41 (*Aide extérieure*) : modifiée au paragraphe 16.

Règles 42.2 (*Actions interdites*) ajouter : f) mouvements répétés de la quille et/ou du mât qui ne sont pas nécessaires pour la stabilité du bateau

Règle 44.1 (Pénalités pour infraction au chapitre 2) : modifiée dans les I.C.

Règle 47.1 (Limitation de l'équipement) : modifiée par « les voiliers pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Comité de Course ».

Règle 50.2 (Tangons de spinnaker et de foc) : ne s'applique pas.

Règle 51 (Déplacement de lest) : Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacées si elles sont solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau .

Règle 52 (Energie manuelle) : modifiée « les voiliers sont autorisés à employer l'énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique. Pour les monocoques, cette énergie peut servir aussi à remplir et/ou vider leur ballast et/ou pour déplacer la quille ».

Règle 54 (Etats avant et point d'amure des focs) : ne s'applique pas.

Règle 61 (Exigences pour réclamer) : modifiée dans les I.C.

Règle 62 (Réparation) : modifiée dans les I.C.

Règle 63 (Instructions) : modifiée dans les I.C.

Règle 64 (Instructions) : modifiée dans les I.C.

Règle 89.2 © : modifiée dans les I.C.

Seuls les documents énumérés en 4.1 et les notes et prescriptions écrites et signées par le Président du Comité de Course et/ou du Jury ont une valeur officielle.

## **5 PROGRAMME**

Les voiliers doivent être à la disposition du Comité de Course, dans les bassins du port de Saint-Malo, 4 jours avant le départ, soit le mercredi 22 août 2007 à 12 heures.

Dimanche 26 août 2007: 8h30 : Sortie des bateaux, 12h00 : Départ de la course

Les voiliers devront séjourner à Saint malo jusqu'à la remise des prix qui aura lieu le dimanche 2 septembre 2007 à 18 heures au Yacht Club de la SNBSM quai du bajoyer.

## **6 VOILIERS**

Le nombre de voiliers participant à l'épreuve n'est pas limité. Toutefois, l'Organisateur se réserve le droit de refuser une inscription, sans avoir à le justifier.

Cette épreuve est ouverte aux monocoques qui répondent aux normes et à la jauge de la Class 40

Tous les voiliers devront être équipés d'un moteur de propulsion, en état de marche, notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port.

## **7 SKIPPER**

La course se court en double. Tout voilier doit avoir, en tout temps, un maximum de 2 personnes à bord, et toujours les mêmes, pendant une étape sous réserve de la RCV 41. A chaque étape le changement de l'équipier est autorisé, étant entendu que le même skipper doit être présent du début à la fin.

Tout chef de bord qui a embarqué une ou plusieurs personnes assistées, dans le cadre de la RCV 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais et doit se conformer aux instructions du Comité de Course.

Chaque chef de bord doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et notamment pour les Français, posséder une licence compétition valide pour la durée de l'épreuve, avec visa médical.

Age minimum du chef de bord: 18 ans au 26 août 2007.

Le chef de bord devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée, au plus tard le 25 août 2007 à 18 heures. La déclaration de départ se trouve en annexe dans les Instructions de Course.

## **8 INSCRIPTION**

La demande d'inscription d'un voilier sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'y joindre la fiche de renseignement dûment remplie et accompagnée d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire de 400 euros à valoir sur les droits d'inscription.

L'inscription définitive devra être déposée au plus tard, le 1<sup>er</sup> juillet 2007 avec un chèque ou une attestation de virement bancaire représentant le solde du montant des droits d'inscription auprès de :

**SNBSM**  
**1000 MILLES BRITTANY FERRIES**  
**QUAI DU BAJOYER**  
Tél : +33/(0)2 23 18 20 30  
Fax : +33/ (0)2 99 56 39 41  
E-mail :snbsm.siege@wanadoo.fr

Les droits d'inscription sont fixés à 800 €. Si l'épreuve est annulée, les droits d'inscription seront remboursés. Si, à l'issue du contrôle effectué par le Comité de Course, le voilier n'est pas retenu, il sera remboursé de la moitié des droits d'inscription.

En cas de désistement, les droits d'inscription resteront acquis à l'organisateur.

Une inscription tardive (après le 1<sup>er</sup> juillet 2007) pourra être examinée par les organisateurs, en cas d'acceptation, les droits d'inscription seront majorés de 25%.

Les chèques sont à libeller à l'ordre de la SNBSM.

## **9 MARQUES DE RECONNAISSANCE**

Numéro : un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la coque et les voiles. Les dimensions sont conformes aux prescriptions FICO.

Pavillons de course : Tout voilier inscrit à la course recevra à son arrivée à Saint-Malo un pavillon de course qu'il devra arborer dans son gréement jusqu'à l'heure limite de course. Pour toute infraction à cette règle, le voilier fautif sera considéré, par le Comité de Course, comme abandon.

## **10 OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER**

Durant la soirée officielle précédant le départ à Saint-Malo le vendredi 24 août et à la remise des prix à Saint-Malo, qui aura lieu le dimanche 2 septembre à 11 heures, au Yacht club, quai du bajoyer. Si les conditions ne le permettaient pas, le lieu et l'heure seront affichés quai du bajoyer.

## **11 SOURCE D'ENERGIE**

Aucun moyen de propulsion autre que la force du vent ne peut être employé en course (RCV 42.1).

Modification de la RCV 52 : les voiliers sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique. Pour les monocoques, cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

## **12 CONTROLE DES VOILIERS**

Il sera procédé à une inspection de chaque voilier à Saint-Malo. Le chef de bord devra être présent pour le premier contrôle de son bateau. Un voilier non-conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.

A l'arrivée, le Comité de Course pourra vérifier les voiliers, sans préavis, soit de sa propre initiative, soit à la demande de l'autorité organisatrice ou du Jury.

Un voilier non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury, pénalisé ou disqualifié.

## **13 MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES**

Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'épreuve :

Le gilet de sauvetage obligatoire doit être auto gonflable par système de pression type Hammar ou équivalent, et homologués CE. Un kit de rechange doit être à bord.

Une lampe de type flash light avec une autonomie minimum de 8 h devra être amarrée à chaque gilet.

Une antenne de secours et une batterie de rechange pour l'Iridium dans un sac étanche.

## **14 POSITIONNEMENT**

### **14.1 Système INMARSAT**

La 1000 Milles Brittany Ferries utilisera le système INMARSAT C pour la transmission de messagerie et le suivi des bateaux.

Chaque bateau doit être équipé d'un terminal INMARSAT C. Celui-ci doit posséder une carte GPS et être équipé d'une version logiciel permettant le polling et le data reporting (transmission des positions longitude et latitude en mode programmable et automatique vers un terminal terrestre).

Cet appareil doit être en parfait état de fonctionnement et installé de façon à empêcher sa détérioration. L'antenne de l'Inmarsat C pourra se situer à l'intérieur du bateau si elle est suffisamment dégagée

Chaque concurrent doit donner à l'organisateur l'autorisation du suivi de son bateau par ce système. Des essais devront être effectués dès que le bateau sera équipé, au moins un mois avant le départ de la Course.

Le Comité de Course doit être informé de toute autre forme de positionnement par satellite, il doit en avoir l'accès 24h/24 et connaître le nom et l'adresse du destinataire qui recueille l'information.

## **14.2 ROUTAGE - AIDE EXTERIEURE (modification de la RCV 41)**

Le routage est interdit en course, c'est-à-dire du signal préparatoire à l'arrivée. Il n'est pas interdit de recevoir des informations extérieures pendant le temps d'arrêt des deux étapes.

En course, seules les informations ou cartes météo émises par des organismes affiliés à l'O.M.M (organisme de la météo mondiale) et reçues soit sur papier, soit sur ordinateur à partir d'un récepteur BLU sont autorisées.

Seuls les fichiers Grib non personnalisés de type Maxsea Chopper ou Météo France par le biais d'Iridium ou de Mini M sont autorisés.

La connection sur internet est interdite.

La réception d'informations personnalisées par mail, par téléphone, par VHF ou de vive voix ou autres est interdite.

La classe s'efforcera de mettre en place un système d'envoi d'informations pour tous...

Une déclaration sur l'honneur sera demandée à chaque skipper

## **15 RADIO**

Tout bateau doit être équipé d'une radio VHF 56 canaux de 25 watts minima.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration.

## **16 PARCOURS**

La 1000 Milles Brittany Ferries se courre en 3 étapes avec un arret individuel de 6 heures exactement, à la fin de la premiere et de la 2ème étape

### **Première étape : Saint Malo-Plymouth**

Ligne de départ : devant Saint Malo, ligne d'arrivée : devant Plymouth (définies dans les Instructions de Course)

### **Deuxième étape : Plymouth-Santander**

Ligne de départ : devant Plymouth (définie dans les Instructions de Course)

Ligne d'arrivée : devant Santander (définie dans les Instructions de Course)

### **Troisième étape : Santander-Saint malo.**

Ligne de départ : devant Santander. (définies dans les Instructions de Course)

Marque à virer devant Roscoff. (définies dans les Instructions de Course)

Ligne d'arrivée : devant Saint Malo (définies dans les Instructions de Course)

## **CLASSEMENT**

Il sera établi un classement en temps réel selon l'ordre d'arrivée, dans la mesure où les bateaux terminent la course avant le temps limite.

## **17 TROPHEES ET PRIX**

Il ne sera pas décerné de prix en espèces.

## **18 TEMPS LIMITE**

36 heures après l'arrivée du premier.

## **19 HORAIRES**

Tous les horaires donnés dans l'Avis de Course et les Instructions de Course sont en heures locales, à savoir pour Saint-Malo : TU + 2.

## **20 RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS**

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

La responsabilité de l'Organisateur et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Organisateur ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

Les vérifications que le Comité de Course ou la Commission de Contrôle, soit de leur propre initiative, soit à la demande du Jury ou de toute autre instance, serait amené à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les Instructions de Course et leurs avenants ont été respectés.

La veille, et spécialement la veille radio et/ou Inmarsat C, que l'organisateur pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.

Toute demande faite auprès d'un membre de l'Organisation ne saurait engager civilement l'organisateur que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit lui-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément RCV. 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°3). Par conséquent, les organisateurs n'accepteront aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne seront responsables d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du voilier, armateur et chef de bord,

**seul le chef de bord officiellement indiqué sur la feuille d'engagement est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'organisation.**

**Chaque chef de bord 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 gréement, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.**

**Tout conseil ou renseignement fourni par les organisateurs (SNBSM), par exemple : un bulletin météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni les organisateurs 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°4).**

**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 voiliers ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre. En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements associés.**

**En particulier, le chef de bord est responsable vis à vis de l'organisateur de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 3 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée au Comité de Course au plus tard le 20 août 2007. A défaut, le chef de bord ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'organisateur.**

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

**Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le chef de bord devront déposer auprès de l'organisateur, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'organisateur, les mandataires et agents ainsi que les assureurs, tel que rédigé en annexe. Les organisateurs ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, participant, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.**

**Les organisateurs ne seront aucunement tenus pour responsables 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 inclement, 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.**

**Les organisateurs de la course n'auront aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant**

régis par des conventions internationales.

**Il sera considéré que tous les participants et toute personne impliquée dans la course auront pris connaissance des exclusions et des indemnités. Aucun départ ne sera autorisé avant que le participant, l'armateur (si différent de celui-ci) et tous les partenaires du participant n'aient signé et remis aux organisateurs une attestation écrite fournie par ceux-ci, au plus tard le 20 août 2007 à 18h00, en déclarant que :**

**Le participant reconnaît avoir lu et compris les dispositions de l'Avis de Course et de tout autre document officiel, y compris les risques et dangers liés à l'événement. Il accepte avoir tenu réellement compte des besoins d'assurance décès et autre relatifs à ses obligations (que ce soit envers ses personnes à charge ou autrui) et que le participant possédera une couverture adéquate en termes d'assurance accidents/décès pendant toute la durée de la course.**

**Le participant reconnaît qu'il a souscrit, et qu'il gardera, jusqu'à un mois après avoir terminé la course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir ses risques et responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.**

**Le participant, l'armateur (si différent de celui-ci), et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que les organisateurs de la course (SNBSM), ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejettent toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.**

## **21 ADHESION**

**L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.**

**Fait par la SNBSM le 28 Février 2007**

**L'Organisateur se réserve le droit d'amender le présent Avis de Course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.**

