



**FINISTÈRE
ATLANTIQUE**
DE CONCARNEAU À ANTIBES
25 SEPTEMBRE - 6 OCTOBRE 2024

INSTRUCTIONS DE COURSE

Une course produite par



La mention [NP] 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(a).

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

La régata sera régie par :

1.1 Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV)

1.2 Les règles de la Classe Ultim en cours

1.3 Les règlements fédéraux.

1.4 L'annexe W sur les waypoints virtuels

1.5 Les Règlementations Spéciale Offshore catégorie 1 (RSO 1), avec les modifications précisées dans les règles de Classe Ultim et les exemptions/dérogations validées par la FFVoile.

1.6 La partie B du Règlement International pour prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 (quand les bateaux se rencontrent), soit 30 milles après le départ et jusqu'à 30 milles avant la ligne d'arrivée ainsi qu'entre le coucher et le lever du soleil, ou par mauvaise visibilité.

1.7 Les RCV suivantes sont modifiées :

- RCV 28, 29.1, sont modifiées dans les I.C.
- RCV 33 est modifiée dans les I.C.
- RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage)
- RCV 42.3 : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Concarneau ou dans un abri convenu avec la Direction de course pour réparer et reprendre la course après autorisation de la Direction de course
- RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifiée dans les I.C.
- RCV 47 (Évacuation des détritrus) : Les concurrents ne devront pas jeter leurs détritrus dans l'eau à l'exception de petites quantités de ce qui est généralement accepté comme des matières biodégradables. Conformément aux RSO, les autres détritrus devront être gardés à bord jusqu'au débarquement des concurrents.
- RCV 48.1 (Limitation sur l'équipement) : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Directeur de course ».
- RCV 51 (Lest Mobile) : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « 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, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement dans le respect de la RSO 4.29 ».
- RCV 61 (Exigences pour réclamer) : modifiée dans les IC
- RCV 62 (Réparation) : modifiée dans les IC
- RCV 63 (Instructions) : modifiée dans les IC
- RCV 64 (Décisions) : modifiée dans les IC

1.8 L'heure locale Française (TU + 2) est l'heure légale durant toute l'épreuve

2. MODIFICATION 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.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS / PC COURSE

3.1 PC Course

Du 25 septembre au 28 septembre le PC course sera situé à Concarneau sur le Village du Quai Carnot.
Du 2 au 6 octobre le PC course sera situé à Antibes sur le Quai Henri Rambaud (Bastion Saint-Jaume).

3.2 Le tableau officiel d'information sera en version numérique sur le site de la course. Les informations seront également envoyées par mail / Whatsapp / Telegram aux skippers.

3.3 Le mât de pavillon officiel pour l'envoi de tous les signaux à terre sera situé sur le mât devant l'espace organisation.

3.4 La Direction de course est joignable H-24 durant l'événement au numéro de téléphone suivant :
06 18 18 06 21

Et par mail : ultimsailingdc@gmail.com

3.5 sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal VHF 72.

4. CODE DE CONDUITE (DP-NP)

4.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

4.2 les concurrents et les accompagnateurs doivent placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement. Si cette règle est enfreinte, la réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique.

- Les bateaux inscrits à la course devront arborer dans leur gréement (haubans) 1 pavillon de course de chaque côté du bateau (hauteur minimale 1,50 m au-dessus du pont), à partir du jour de l'ouverture du village. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'événement à quai, puis lors de la sortie du port de Concarneau, et ce pendant 30 milles après le franchissement de la ligne de départ et 30 milles avant le franchissement de la ligne d'arrivée.
- A quai, l'envoi des flammes en arrière du mât ainsi que les pavillons portant le nom du bateau, le logo ou la marque déposée des partenaires du bateau, sont autorisés.

5. PROGRAMME

CONCARNEAU			
Mercredi 25 Septembre	A partir de 9h00	Accueil des bateaux	Arrière-Port de Concarneau
Mercredi 25 Septembre	10H00	Ouverture du village Organisation	Quai Carnot
Mercredi 25 septembre	12h00	Présence obligatoire des bateaux	Arrière-Port de Concarneau
Mercredi 25 septembre	17h00	Pot d'accueil	Quai Carnot Espace Organisation
Jeudi 26 septembre	09h30 / 11h30	Temps avec les scolaires	Espace Organisation
Jeudi 26 septembre	14h30 / 16h00	Briefing sécurité et départ	Espace Organisation
Vendredi 27 septembre	11h00	Point presse en présence des skippers	Espace Organisation

Vendredi 27 septembre	16h00	Photo officielle des équipages	Espace Organisation
Vendredi 27 septembre	19h30	Soirée officielle	Quai Carnot – Le Chantier
Samedi 28 septembre	09h00	Briefing météo	Espace Organisation
Samedi 28 septembre	11h30	Appareillage pontons	
Samedi 28 septembre	13h00	Départ de la Finistère Atlantique	
ANTIBES			
Jeudi 3 octobre	11h00	Ouverture du village	
Vendredi 4 octobre	Journée	Visites bateaux et opérations de RP	
Samedi 5 octobre	Journée	Runs pour expériences onboard et embarqués	
Dimanche 6 octobre	11h00	Remise des prix	
Dimanche 6 octobre	18h00	Départ des bateaux (au plus tard)	

6. COMMUNICATIONS [DP]

Les bateaux doivent rentrer en contact régulièrement avec le Centre de Presse par téléphone satellite, ou par un autre moyen de communication pour permettre le suivi de l'Épreuve.

6.1 Radio VHF

- Le canal de la course est le 72,
- La veille VHF canal 72 pendant les heures d'ouverture du PC Course est obligatoire.

6.2 Vidéos

Deux minutes d'images et interviews de l'équipage vidéo bout à bout sont à adresser à l'organisation entre 8h et 16h (heure française, soit TU+2) sur le FTP de NefSea pour la Finistère Atlantique.

6.3 Photos

5 photos quotidiennes en mode portrait ou paysage (vie à bord, manœuvres, visages, mains, environnement maritime etc...) doivent être envoyées entre 8h et 18h (heure française, soit TU+2) sur le mail presse.

6.4 Production vocale ou écrite

Pendant toute la durée de la course entre 18h et 7h du matin (heure française, soit TU+2), les bateaux doivent envoyer des informations sur leur course, leurs conditions de navigations et tous autres renseignements ou anecdotes que les concurrents jugent utile de partager avec les différents publics (presse, internautes etc...) qui permettront notamment d'alimenter en informations récentes le point matinal publié chaque matin sur le site de la course et les réseaux sociaux.

6.5 Coordonnées équipe communication

Les coordonnées de l'équipe communication sont inscrits en annexe 6 des IC.

6.6 Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés de deux balises Ocean tracking, qui permettent le suivi du bateau. Ces balises devront être positionnées à l'extérieure des trimarans et non-masquées. Le positionnement des balises devra être effectué par le team en accord avec la direction de course et le skipper. En cas d'abandon, le skipper s'engage à renvoyer les balises à ses frais.

6.7 Classements intermédiaires et positions pendant la course :

6.7.1 L'AO met en place la procédure de localisation des navires par le système de balise Océan Tracking ou balise de positionnement du bord quand nécessaire.

Pendant toute la durée de la course les skippers devront veiller au bon fonctionnement des balises confiées par l'AO.

Un site FTP sera mis à la disposition des concurrents. Les positions de tous les bateaux (format posreport), et les classements en format Excel y seront déposés.

L'adresse du FTP sera communiquée par avenant à ces IC.

6.7.2 Positionnement sur le site de la course

Un positionnement sur la cartographie du site internet de l'épreuve sera effectué toutes les 30 minutes.

6.7.3 Autres balises

Si un bateau dispose d'une balise de positionnement embarquée autre que les balises

Océan Tracking mises à disposition par l'AO, celle-ci doit être déclarée à l'AO avant le 26 septembre 2024 et les codes d'accès au serveur recevant les flots de positions pendant la course doivent être communiqués à cette date.

6.8 AIS Les concurrents devront mettre leur transpondeur AIS en marche à partir du 27 septembre, et le conserver allumé jusqu'à leur arrivée à Antibes.

Pour des raisons de sécurité, l'AIS, le téléphone satellite et la VHF 16 des concurrents devront être en veille permanente pendant toute la course.

7. PAVILLON DE COURSE

Le pavillon de course est le pavillon FINISTERE ATLANTIQUE.

8. ZONES DE COURSE [DP]

Les bateaux quitteront leur poste d'amarrage samedi 28 septembre à partir de 11h30. Ils transiteront vers la zone de course en passant le long de la ville close.

8.1 La zone de départ sera située à la sortie du chenal d'accès de Concarneau à proximité de la marque Linuen.

8.2 La zone exclusive de départ est précisée en annexe 2.

Elle est réservée :

- Aux concurrents
- Aux moyens de l'état prévus pour être à l'intérieur de la zone
- Aux moyens de la Direction de course / organisation / arbitres
- Aux semi-rigides d'assistance des concurrents, limités à trois par équipe
- Aux moyens de la presse accréditée.

Aucun bateau à passagers ni plaisanciers ne sera autorisé à entrer dans cette zone.

Cette zone est délimitée par des bouées gonflables Jaune marquées « Zone Réservée ».

9. PARCOURS [DP]

9.1 Parcours de FINISTERE ATLANTIQUE (annexe 3)

- Départ de Concarneau
- Ile de Penfret à tribord
- Jaune de Glénan à tribord
- Parcours libre jusqu'à l'arrivée à l'exception d'un waypoint positionné au large de Marseille appelée « porte Région Sud » / la position virtuelle de la porte sera donnée dans un avenant aux IC
- Arrivée à Antibes dans l'axe du Bastion Saint-Jaume en face de la statue du Nomade.

9.2 Escales techniques

9.2.1 Concurrents en retard

Les concurrents en retard sont ceux qui n'ont pas pris le départ avant la fermeture de la ligne (60 minutes après le signal de départ).

Ces concurrents ne seront pas autorisés à prendre le départ normal et devront se rendre ou rester au port de Concarneau. Ils ne pourront partir de Concarneau qu'après accord écrit du Comité de course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par le Comité de course.

Ces concurrents sont alors considérés comme partants.

Aucun départ retardé de Concarneau ne pourra avoir lieu plus de 48 heures après le départ de l'épreuve. Leur parcours est défini en annexe 3.

Le bateau sera considéré comme étant en course à partir de la ligne délimitée par le segment : Linuen / Petit Tarot.

Pour tous les bateaux, le temps de course sera toujours calculé à partir du signal de départ de la course.

9.2.2 Concurrents de retour à Concarneau après avoir pris le départ de la course

L'article 9.2.1 s'applique aussi aux concurrents qui, ayant pris le départ, rentreraient au port de Concarneau avec ou sans assistance extérieure.

9.3 Si un événement climatique important survient durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des concurrents était donnée par un concurrent, un navire, un avion, des radars, des satellites ou toute autre source, le Comité de course pourra modifier le parcours.

Pour signaler une modification de parcours, le Comité de course enverra via la Direction de course à tous les concurrents un message écrit sur le mail de chaque bateau. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone/ WhatsApp / Telegram. (Ceci modifie RCV 33 et Signaux de course). Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail à la Direction de course.

Une réduction ou modification du parcours pourra se faire à une marque définie dans l'annexe parcours des présentes instructions de course ou à une ou des marques virtuelles positionnées en longitude et latitude ceci modifie les RCV 32 et 33.

9.4 Escales techniques

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

- Le skipper doit en faire la demande à la Direction de course (VHF, téléphone).
- Après accord de la Direction de course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à remplacer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la Direction de course et sur une distance convenue 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.
- Des personnes peuvent monter à bord lorsque le bateau est en remorque ou au moteur,
- Lorsque le bateau est à quai dans le port ou l'abri convenu avec la Direction de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la Direction de course. Les skipper, co-skipper et équipage peuvent débarquer.
- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la Direction de course 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. L'escale technique à quai dans un port ou dans un abri n'est pas sujette à un temps minimum d'arrêt.

On entend par Escale Technique, l'arrêt du bateau dans un abri (port ou mouillage) ou une mise à la cape (à partir de la zone d'un abri), associé à l'assistance du Skipper par une ou plusieurs personnes (aide extérieure).

Un arrêt au mouillage ou à couple d'un bateau au mouillage ou une mise à la cape ne comptent pas pour escale technique pour autant que le Skipper ne reçoive pas d'aide extérieure pendant cet arrêt.

Le nombre d'Escales Techniques n'est pas limité. L'Escale Technique à quai dans un port ou au mouillage ou à la cape n'est pas sujette à un temps minimum d'arrêt.

Ceci ne s'applique pas au port de Concarneau où tous moyens sont autorisés pour le rejoindre ou en sortir.

10. MARQUES

Les marques de départ, de parcours, de dégagement, de changement de parcours et d'arrivée sont précisées dans l'ANNEXE 3 - DESCRIPTION DU PARCOURS.

11. ZONES INTERDITES

Les zones considérées comme des obstacles sont les zones interdites à la navigation (définies dans les documents nautiques et annexe 4 DST), les zones de protections autour des bateaux de plongeurs et toutes zones interdites à la navigation définies par les IC (Annexe 4).
Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées.

12. DEPART

12.1 Le départ sera donné le samedi 28 septembre 2024 à 13h00.

12.2 Le départ sera donné en application de la RCV 26 avec un signal d'avertissement fait 8 minutes avant le signal de départ.

Signal	Pavillon et Signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Pavillon Finistère Atlantique et 1 signal sonore	10
Préparatoire	Pavillon "P" ou "I" et 1 signal sonore	4
Minute	Amené du pavillon "P" ou "I" et 1 long signal sonore	1
Départ	Amené du pavillon Finistère Atlantique et 1 signal sonore	0

Les signaux de départ sont effectués à partir du bateau comité.
Les signaux visuels sont appuyés par un décompte VHF canal 72.

12.3 Ligne de départ

La ligne de départ sera située dans un rectangle centré par 47°50,30 N & 3°56,60 W.

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 d'une bouée cylindrique de couleur Orange marquée « START ».

Les coordonnées des extrémités de la ligne de départ seront annoncées dès que possible par VHF et, si possible, envoyées par Whatsapp / Telegram

12.4

Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, quand un bateau ne prend pas le départ conformément à la définition « Prendre le départ », **il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne de départ**
Un bateau OCS recevra, sans instruction, une pénalité de 2 heures.
Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 15.5. Elle devra être effectuée avant le passage du détroit de Gibraltar (Ceci modifie RCV 28.1 et 63.1).

12.5 Un concurrent qui n'a pas pris le départ 60 minutes après le signal de départ sera considéré comme partant retardé. Il pourra prendre le départ en franchissant l'alignement, Linuen / Petit Tarot après accord du Comité de course et de la Direction de course (IC 9.2.1).

13. ARRIVEE

13.1 La ligne d'arrivée sera situé devant le port d'Antibes (Bastion Saint Jaume) et la position seront communiquée par avenant avant le départ.

13.2 Les concurrents sont tenus de garder leur livre de bord, ou journal informatique, à la disposition du Comité de course et de la Direction de course.

14. TEMPS LIMITE – ABANDON [DP]

14.1 La ligne d'arrivée sera fermée 30% après le temps de course du premier concurrent (heure française). Un suivi sécurité continuera d'être assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.

14.2 Tout concurrent qui abandonne doit tout mettre en œuvre pour prévenir la Direction de course.

[DP]

Tout abandon ne sera pris en compte qu'après réception d'un message écrit de la part du skipper à la Direction de course pour confirmer son abandon.

Tout concurrent qui déclencherait sa balise EPIRB doit la conserver activée jusqu'à la demande de désactivation des CROSS/MRCC ou de la Direction de course.

Tout concurrent qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au Jury pour une éventuelle ouverture d'une instruction selon RCV 69.

15. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

15.1 Pénalité au moment de l'incident

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

15.1.1 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).

15.1.2 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 de réclamation (voir IC 16.3).

15.1.3. Un bateau qui 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 RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 16.3

15.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

15.2.1. La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 15.5 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités FINISTERE ATLANTIQUE.

15.2.2. 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.

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

15.3 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. Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 15.2.1.

15.4 Rupture accidentelle de plomb constatée par le Comité Technique

Dans le cas où le Président du Comité Technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le Jury par l'intermédiaire du Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 63.1) .

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, une instruction sera ouverte par le jury via une réclamation du comité technique.

15.5. 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 aura indiqué au concurrent. Au terme de la pénalité, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

16. RECLAMATION, 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.

16.1 Informer le réclamé :

16.1.1 Un bateau en course ou à terre 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.

16.1.2 Les avis des réclamations du 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)).

16.1.3 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, conformément à l'IC 16.1.1 ci-dessus.

16.2 Contenu d'une réclamation

Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.

16.3 Temps limites

16.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le comité technique ou le jury sera de six heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation. Le temps limite pour déposer une réclamation d'un bateau qui a fini est de 3 heures après son arrivée.

16.3.2 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 six heures après avoir eu connaissance des motifs de la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury. Cependant, lorsque les bateaux 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).

16.3.3 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 six heures après la communication de la décision aux parties (Cela 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. (Cela modifie la RCV 66).

16.3.4 Le Jury devra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

16.4 Instruction et décision

16.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation. Le jury peut recueillir des preuves et communiquer sa décision de la manière qu'il juge appropriée. (Ceci modifie la RCV 63.2).

16.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction Ceci modifie la RCV 63.3).

16.4.3 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 dépositions pendant l'instruction (ceci modifie la RCV 63.6).

16.4.4 Conformément au préambule de l'IC 16, la procédure prévue dans cette instruction 16.4 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 course ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.

16.4.5 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.

17. CLASSEMENT

Un classement sera établi par ordre d'arrivée des concurrents et après application des éventuelles pénalités ou bonifications.

18. REGLES DE SECURITE [DP] [NP]

Les concurrents devront allumer leur système AIS pendant toute la durée de la course (émission et réception).

Le port d'équipement individuel de flottabilité est soumis à la responsabilité des skippers (Ceci modifie la RCV 40)

Pour chaque bateau une liste définitive d'équipage sera remise à la DC lors du briefing départ du 26 septembre 2024.

Circulation dans les chenaux : respecter le balisage et pour le chenal de Concarneau interdiction de navigation à la voile.

19. REMPLACEMENT D'EQUIPIERS OU D'EQUIPEMENT

19.1 [DP] Le remplacement d'équipiers ne sera pas autorisé sans l'approbation préalable de la DC.

19.2 [DP] 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.

20. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT [DP]

20.1 Chaque bateau devra avoir à bord :

- un GPS portable étanche ou dans une houe étanche.
- Des bâtons luminescents à réaction chimique type Cyalume.
- 1 couverture de survie par personne.
- Aliment énergétique 5000 KJ par personne.
- des sachets de fluorescéine stockés dans le container de survie
- 2 x 9 litres d'eau douce dans 2 containers de 10 l, selon la RSO 3.21.3.b
- 1 container avec 40 litres de carburant de secours selon la RC 2024 D3.3

20.2 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'avis de course et ses avenants, aux règles de classe et aux instructions de course et ses avenants éventuels.

20.3 Des contrôles seront effectués avant le départ à Concarneau. Le skipper ou son représentant est tenu d'être présent jusqu'à ce que le bateau soit déclaré conforme.
Les bateaux devront être conformes aux règles le 27 septembre 18h00.

20.4 Plombages

20.4.1 Autres plombages

Les plombages seront posés par le comité technique à Concarneau avant le départ du quai et ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée : Sont plombés :

- les 2 radeaux de sauvetage -> en position
- les 2 mouillages -> en position
- les 2 réserves d'eau de survie -> en fermeture et position
- le container de survie -> en fermeture
- le container de carburant de secours -> en fermeture et position

20.4.2 Plombages et contestation de la qualité du plombage

Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages.
Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages.

Toute contestation concernant l'intégrité et/ou la qualité du plombage devra être formulée pendant les contrôles, ou, dans les 2 heures suivant le plombage (ou re-plombage) auprès des contrôleurs. Les contestations ne seront plus admises après la signature de la déclaration de départ.

20.5 Pour des raisons de sécurité les bateaux sortent du port avec leur propre moteur.

20.6 A l'arrivée du concurrent, des contrôles pourront être effectués par le comité technique soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de course, du Comité de course ou du Jury. Un bateau non conforme aux règles de la course recevra une pénalité en temps et/ou pourra être disqualifié à la discrétion du Jury.

20.7 Sauf les dispositions prévues dans l'IC 15.4, toute rupture de plomb/scellé constitue une infraction et entraînera une réclamation du comité de technique [DP].

21. BATEAUX OFFICIELS

- Le bateau du Comité de course arbore le pavillon FFVoile.
- Le bateau Jury arbore le pavillon Jury
- Le bateau Comité technique arbore le pavillon jauge
- Les semi-rigides de surveillance du plan d'eau arborent le pavillon sécurité
- Les vedettes presses arborent le pavillon media

22. SEMI RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS

22.1 [DP] [NP] Les semi-rigides assistances doivent rester en dehors de la zone de départ, depuis le signal préparatoire jusqu'au signal de départ ou si le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

22.2 [DP] [NP] Les semi-rigides d'assistance devront être identifiés. Un pavillon leur sera remis au briefing pilote le jeudi 26 septembre à 16h30.

22.3 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

22.4 un briefing pour les semi-rigides d'assistance sera organisé le jeudi 26 septembre à la suite du briefing météo/départ à 16h30 au sein de la tente « Organisation ».

23. EVACUATION DES DETRITUS (DP)

Les débris devront être conservés à bord et déposés à l'arrivée dans les containers mis à disposition sur le port.

24. EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION (DP- NP)

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

25. ASSISTANCE

Le routage est interdit conformément à la règle D1.3 des règles de classe.

26. PRIX

La remise des prix aura lieu le dimanche 6 octobre à 11h00.

27. OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DE SON EQUIPAGE [DP]

Les skippers et leurs équipages se doivent d'être présents à Concarneau et à Antibes comme suit :

- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau. (Skipper)
- Mercredi 25 septembre à 17h00 au pot d'accueil
- Jeudi 26 septembre à 14h30 pour le briefing sécurité
- Vendredi 27 septembre à 11h00 au point presse
- Samedi 28 septembre à 9h00 : briefing météo
- du 25 septembre jusqu'au départ de la course
- A la cérémonie de remise des prix et aux soirées officielles
- pour la photo officielle

En cas d'infraction, une pénalité financière pourra être donnée par l'AO.

28. RESPONSABILITE

Les concurrents participent à la course entièrement à leurs propres risques. La décision de participer à une course ou de rester en course relève de leur seule responsabilité.

L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la course, aussi bien avant, pendant, qu'après la course. L'inscription d'un bateau implique, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférent, renonciation à toute voie de recours autre que celles prévues par les RCV.

29. ORGANISATION

ORGANISATION – ULTIM SAILING		
Bachelier Emmanuel	+ 33 6 07 40 67 88	e.bachelier@ultimsailing.com
Sarrot Mathieu	+ 33 6 60 67 10 00	mathieu.sarrot@gmail.com
DIRECTION DE COURSE		
Le Goff Francis	+ 33 6 85 13 95 45	legoff.francis@gmail.com
Renou Claire	+ 33 6 87 11 69 66	claire.renou17@gmail.com
ARBITRES		
Pdt Comité de course Jaouen Carole	+ 33 6 62 07 15 43	carole.jaouen5681@orange.fr
Pdt du jury Crespy Anne	+ 33 6 62 78 09 21	annecrespy@hotmail.com
Président Comité Technique	NC	NC
MEDECIN		
Association AMCAL	+33 6 88 80 19 44 Joignable H24/7	amcalteam@gmail.com

ANNEXES :

- Annexe 1 - Waypoints
- Annexe 2 - Zones de course (départ, parcours, arrivée)
- Annexe 3 - Parcours
- Annexe 4 - Zones Interdites
- Annexe 5 – Tableau de pénalités
- Annexe 6 – Annexe audiovisuelle

ANNEXE 1 - WAYPOINTS

ANNEXE WP – REGLES POUR WAYPOINTS

Quand cela est précisé dans l'avis de course, les courses seront régies par Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

Version mai 2021 – Traduction Commission Centrale d'Arbitrage

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.

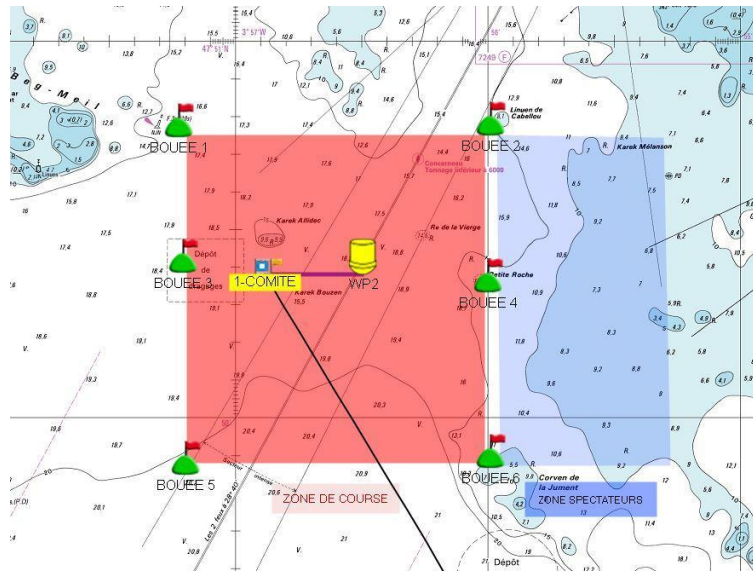
WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

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.

ANNEXE 2 – ZONE DE COURSE / ZONE DEPART



	BOUEE 1	47°50.737 N	003°57.225 W
	BOUEE 2	47°50.741 N	003°55.989 W
	BOUEE 3	47°50.376 N	003°57.208 W
	BOUEE 4	47°50.326 N	003°55.997 W
	BOUEE 5	47°49.839 N	003°57.195 W
	BOUEE 6	47°49.858 N	003°55.988 W

ANNEXE 3 - 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).

Ordre	Waypoint		Côté	Position
1	Départ Concarneau			47°50,300 N 003°56,600 W
2	Ile de Penfret	Laisser	Tribord	
3	Cardinale EST Jaune de Glénan	Contourner	Tribord	47°42,616 N 003°49,713 W
4	Porte de la région Sud 1			
5	Porte de la région Sud 2			
6	Fort Vauban			
7	Bouée arrivée			

ANNEXE 4 - ZONES INTERDITES

Pour tous les parcours, les zones définies par les points ci-dessous sont interdites à la navigation en course

Les coordonnées des points sont données en WGS 84

FFVoile-TSS Cap Finisterre		
1	TSS Cap Finisterre A	43°31,400 N 010°05,200 W
2	TSS Cap Finisterre B	43°21,000 N 009°36,400 W
3	TSS Cap Finisterre C	43°10,500 N 009°44,000 W
4	TSS Cap Finisterre D	42°52,800 N 009°44,000 W
5	TSS Cap Finisterre E	42°52,800 N 010°13,850 W
6	TSS Cap Finisterre F	43°18,950 N 010°13,850 W

FFVoile-TSS Cape Roca		
1	TSS Cape Roca A	38°52,000 N 009°41,100 W
2	TSS Cape Roca B	38°39,700 N 009°40,000 W
3	TSS Cape Roca C	38°33,900 N 010°11,700 W
4	TSS Cape Roca D	38°40,900 N 010°13,800 W
5	TSS Cape Roca E	38°52,000 N 010°13,800 W

FFVoile-TSS Cabo Sao Vicente		
1	TSSCabo Sao Vicente A	37°02,500 N 009°11,700 W
2	TSSCabo Sao Vicente B	36°56,700 N 009°10,300 W
3	TSS Cabo Sao Vicente C	36°51,500 N 009°04,300 W
4	TSSCabo Sao Vicente D	36°50,100 N 008°57,200 W
5	TSS Cabo Sao Vicente E	36°25,200 N 009°06,000 W
6	TSS Cabo Sao Vicente F	36°28,460 N 009°21,600 W
7	TSS Cabo Sao Vicente G	36°44,200 N 009°39,850 W
8	TSS Cabo Sao Vicente H	36°56,600 N 009°43,300 W

ANNEXE 5 – GUIDE DES PENALITES

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 pénalité. 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 4 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

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnaire 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 :

- Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
- Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
- Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité :

- Est-ce que l'infraction est répétée ?
- Est-ce que l'infraction était délibérée ?
- Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
- Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
- Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a avantagé 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
	Financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ
AC 4 Publicité	X			
AC 16 Aide extérieure				X
AC 16.3 Escale			X	
IC 6 Communications		X		
IC 6.9 AIS		X		
IC 8 Zones de course		X		
IC 9 Parcours			X	X
IC 11 Zones interdites			X	
IC 12.4 OCS		2 heures		
IC 14 Abandon			X	
IC 15.1.1 Infraction chapitre 2 ou RIPAM		X		
IC 15.1.3 Pénalité selon RCV 44.1b			X	
IC 20.4.1 Rupture plombage		X		
IC 20.6 Rupture Plombage moteur			X	
IC 21 Semi-rigides d'assistance	X	X		
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		X	X	X

Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau ci-dessus, ou si plusieurs plages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial.

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
Non	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	3
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure ?	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3

ANNEXE 6 – ANNEXE AUDIOVISUELLE

1. Principe d'exposition :

Exposition multimédia la plus importante possible, principalement sur le territoire français, mais aussi sur les territoires étrangers ce, sans exclusivité.

2. Moyens mis en place par l'organisation (avant, pendant et après l'épreuve) :

- Mise en place d'un FTP avec un accès privatif et sécurisé pour chaque concurrent (réception des images) et d'un serveur vidéo accessible par accréditation.
 - Demande des codes d'accès à Fred Olivier / 06 22 54 18 35 / fred.olivier@seaevents.tv
- Du 26 au 28 septembre : présence d'une équipe de production à Concarneau
- Le 28 septembre :
 - Dispositif en mer / 2 sources (aérien et vedette)
 - Live streaming RS
 - Liens VMIX call avec chaque bateau pendant live
 - Réception et gestion de l'ensemble des images onboard sur le FTP de la production : chaque concurrent disposera d'un compte FTP privatif et sécurisé.
 - Si envoi de fichiers par messagerie type WhatsApp ou Telegram prendre contact avec Fred Olivier (06 22 54 18 35)
 - Validation des images réceptionnées par le référent audiovisuel de chaque Ultim avant distribution
 - Distribution via le serveur vidéo
 - Mise à disposition des images envoyées par les concurrents sur le serveur vidéo
 - Réalisation de sujet PAD no comment quotidiens (internet et RS)
 - Réalisation de bout à bout : ambiance village, départ et arrivées
 - Arrivées : tournage à 1 caméra ENG + drone (si arrivée de jour)

3. Moyens vidéo demandés à chaque Ultim :

- Banque images aéro et on board (+ ou - 5 minutes / 1920 :1080 HD ou 4K)
 - ⇒ Contact production : NefSea Production / Clara Jestin et Fred Olivier
- Envoi exclusif sur le FTP de la production de l'ensemble des images en mode « fichier » (veille réception de 8h à 20h HF et 24/24 si urgence).
- Envoi quotidien (pour réception sur le FTP si possible avant 15h UTC) de 2 minutes d'images et interviews équipage sur le FTP de la production
- Tournage des points de passage (Gibraltar notamment) par l'équipage.
- Accueillir à bord la production audiovisuelle de Finistère Atlantique après le passage de la ligne d'arrivée.

4. Photos :

5 photos quotidiennes en mode portrait et/ou paysage (vie à bord, manœuvres, environnement, équipage) doivent être envoyées tous les jours à l'organisation entre 8h et 16h (heure française) sur le groupe WhatsApp dédié.

5. Vocaux :

Pendant toute la durée de la course, les bateaux doivent envoyer des informations sur leur course, leurs conditions de navigations et tous autres renseignements ou anecdotes que les concurrents jugent utile de partager avec les différents publics (presse, internautes etc...) :

- entre 20h et 6h du matin pour alimenter le point matinal publié chaque matin sur le site de la course et les réseaux sociaux

- entre 8h et 15h pour le communiqué de presse envoyé en fin de journée quotidiennement

Ces vocaux pourront également être publiés en audio sur le site internet de la course et envoyés aux radios.

L'organisation se réserve le droit d'envoyer des questions à chaque bateau afin d'alimenter les divers outils de communication.

Les vocaux devront être envoyés sur le groupe

6. Groupes WhatsApp dédiés :

Un groupe WhatsApp dédié à chaque bateau sera créé. Chaque groupe comprendra la direction de course, les organisateurs, le service de presse, le rédacteur, la responsable des réseaux sociaux ainsi que toutes les personnes du team concernées par la communication autour de la course.

Ces groupes permettront l'envoi quotidien de photos et vocaux. Les groupes seront créés avant le 26 septembre 2024.

7. Droits :

- Les images et sons tournés par la production audiovisuelle de Finistère Atlantique peuvent être exploités par chaque Ultim pour toutes exploitations (hors pub et droits commerciaux) ce, sans limitation de durée et de territoire sur tous supports connus ou inconnus à ce jour.
- L'ensemble des images et sons produits par chaque Ultim peut être exploité par Ultim Sailing pour toutes exploitations (hors pub et droits commerciaux) qui concourt à la promotion de Finistère Atlantique ce, pour une durée de 8 ans sans limitation de territoire sur tous supports connus ou inconnus à ce jour.
- La classe Ultim pourra exploiter des images et sons produits par chaque Ultim pour toutes exploitations (hors pub et droits commerciaux) dans le cadre de la promotion de Finistère Atlantique mais ce, uniquement après l'obtention préalable écrite de chaque Ultim.
- Les images et sons produits par chaque Ultim pourront être mis à la disposition des partenaires de Finistère Atlantique pour toutes exploitations étroitement liées à leur contrat de partenariat sur cette édition 2024 mais uniquement après l'obtention préalable écrite de chaque Ultim (hors pub et droits commerciaux).
- Droits commerciaux : avant toute vente d'image, les parties prenantes (Finistère Atlantique et l'Ultim concerné) se rapprocheront afin de fixer les conditions financières de la cession d'exploitation. Le prix de cette cession de l'extrait concerné sera fixé au tarif en vigueur généralement appliqué en fonction de l'exploitation (support, durée, territoire).
L'ayant droit source (L'Ultim ou Finistère Atlantique) disposera d'un droit de véto lui permettant la non cession de l'image ou de la séquence concernée.

Contacts Communication

L'équipe communication est composée de :

- Julie Cornille - communication et relations presse - 06 62 88 81 18 - julie@comon-rp.fr
- Clara Jestin – Production Vidéo – 06 29 84 71 45 – clara@seaevents.tv
- Cécile Gutierrez - relations presse - 06 64 92 92 10 - cecile@lift-communication.com
- Enora Lucas - réseaux sociaux - 07 77 39 15 56 - enora@millet-siac.fr
- Marion Michel - assistante communication et gestion du site internet - 07 85 57 63 95 - michelmarion35730@gmail.com

Mail pour envoi de contenus : ultimsailingmedia@gmail.com