



BREST ULTIM | SAILING

AVIS DE COURSE

BREST ATLANTIQUES

**DÉPART
DE BREST
LE DIMANCHE
3 NOVEMBRE
2019**



SOMMAIRE

Préambule : avertissement et abréviations	Page 4
1. Organisation générale	Page 5
2. Organisation technique	Page 5
3. Règles	Page 6
4. Publicité, décoration, reconnaissance	Page 7
5. Admissibilité, inscriptions	Page 8
6. Qualifications	Page 10
7. Programme	Page 10
8. Parcours, temps limite	Page 10
9. Contrôles de jauge et d'équipements	Page 11
10. Instructions de course	Page 11
11. Classement - Prix	Page 11
12. Droits d'utilisation d'image	Page 12
13. Communication	Page 12
14. Assurances	Page 12
15. Responsabilités	Page 13
16. Positionnement	Page 15
17. Aide extérieure	Page 15
18. Contacts	Page 16

ANNEXES

NAISSANCE DE BREST ATLANTIQUES

« *Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait* » - Mark Twain

Les courses à la voile de multicoques océaniques sont une forte tradition française depuis la fin des années 1960 et ont permis, parmi d'autres d'évènements nautiques, d'amorcer puis de structurer le secteur de la course au large. Ces courses en solitaire ou en équipage, inscrites au calendrier de la Fédération Internationale de Voile (World Sailing) et de la Fédération Française de Voile (FFVoile), ont participé à la renommée de la voile française et de l'industrie nautique dédiée. Ces courses « françaises » ont permis, à côté de celles organisées par les anglo-saxons, l'émergence d'une réelle discipline qui, progressivement, a migré d'un statut d'aventure à celui de défis sportifs exceptionnels.

L'association Collectif Ultim, renommée Classe Ultim 32/23, est un groupement d'armateurs mais aussi de sponsors principaux de bateaux "Ultim", voiliers multicoques OPEN respectant les règles de Classe Ultim 32/23.

Dans ce cadre, l'association Classe Ultim 32/23 s'est fixée une série d'objectifs dont celui de l'organisation – portée par elle-même ou confiée à des tiers – d'évènements qui lui sont dédiés.

L'association Classe Ultim 32/23, le 15 octobre 2015, a fait le choix du territoire brestois pour l'accueil et l'organisation du premier tour du monde en solitaire de bateaux de catégorie Ultim.

Le 4 décembre 2015, Brest Métropole et l'association Classe Ultim 32/23 ont signé un protocole d'intention pour définir, ensemble, la meilleure forme juridique à même de porter l'évènement. A l'issue de ce travail, les différentes parties ont validé la mise en place de la SAS Brest Ultim Sailing (BUS).

Cette société anonyme simplifiée a été créée le 26 février 2018 par l'association Classe Ultim 32/23, les quatre armateurs qui en sont membres et possèdent les bateaux Actual, Banque Populaire, Macif et Sodebo, ainsi que Brest'aim, la société d'économie mixte qui gère la plupart des grands équipements publics et des grands évènements de Brest métropole.

Emmanuel Bachellerie est le Directeur général de Brest Ultim Sailing et, à ce titre, le point de contact référent de l'ensemble des opérateurs in fine choisis.

A la suite des évènements ayant marqué les concurrents de la Classe Ultim 32/23 lors la Route du Rhum – Destination Guadeloupe 2018, BUS a décidé, le 5 décembre 2018, de reporter ce projet, dénommé BREST OCEANS.

Un nouveau programme, sur plusieurs années, a été annoncé le 2 avril 2019 reportant, à 2023, le tour du monde en solitaire. En 2019, un évènement d'envergure dénommé BREST ATLANTIQUES permettra d'animer le programme de la classe par le biais d'une confrontation, dans un nouveau format, de ces multicoques océaniques.

Sur un grand triangle Atlantique de 14.000 milles, ce nouvel évènement mis en place avec l'appui des acteurs publics de Brest et de son territoire permettra aux Ultim d'écrire une nouvelle page de leur histoire sportive.

PREAMBULE : ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

AC : Avis de Course

AO : Autorité Organisatrice

Concurrent : il est composé du skipper, du co-skipper, de l'équipier média, des skipper et co-Skipper remplaçants le cas échéant, de l'équipe à terre, des sponsors, du référent communication et du référent audiovisuel.

[DP] : La mention « [DP] » dans une règle de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

Equipage : le skipper, le co-skipper et l'équipier média

Equipier média : il a la seule mission d'intervenir sur les outils multimédias et de filmer la course pour le compte de l'épreuve, du skipper et de son sponsor. Il ne participe pas aux manœuvres ni à la recherche de performance du bateau.

IC : Instructions de Course



© E.Stichelbaut / Polaryse / GITANA SA

1 - ORGANISATION GENERALE

1.1. Autorité Organisatrice

L'épreuve est organisée par la S.A.S. BREST ULTIM SAILING (l'Autorité Organisatrice ou AO), dont le siège social est situé 3, rue Dupleix, 29200 Brest, représentée par son Directeur général, Emmanuel BACHELLERIE. L'épreuve est organisée sous l'égide de la Fédération Française de Voile (FFVoile).

1.2. Nom de la course

Le nom officiel de la course est « BREST ATLANTIQUES ».

1.3. Objet et positionnement

BREST ATLANTIQUES a pour objet de réunir les multicoques de la catégorie « Classe Ultim 32/23 » pour un triangle en Atlantique Nord et Sud en double et sans escale.

2- ORGANISATION TECHNIQUE

2.1. Direction de course

La Direction de course est organisée comme suit :

- Directeur de course : Jacques CARAËS
- Adjoint : Jean COADOU
- Adjoint : Hubert LEMONNIER
- Adjoint : à compléter
- Adjoint : à compléter

2.2. Missions de la Direction de course

Le Directeur de course, missionné par l'AO et habilité par la FFVoile, gère l'ensemble des aspects nautiques et de sécurité de la course. Il collabore avec la FFVoile et les arbitres désignés pour l'ensemble des aspects sportifs et réglementaires de la course, la rédaction des textes officiels, ses prestataires et la Classe Ultim 32/23.

2.3. Prestataires en relation avec la Direction de course

La Direction de course assure le suivi des prestations et fournisseurs suivants :

- Assistance Météorologique
- Assistance Médicale
- Classements
- Localisation

Médecin référent :

Un médecin référent sera choisi par l'AO, avec la validation de la FFVoile, pour étudier le dossier médical de chaque membre d'équipage, conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, (http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf).

2.4. Arbitrage

Les arbitres seront désignés par la FFVoile conformément à la réglementation. Un jury international sera constitué par la FFVoile. Conformément à la RCV 70.5, ses décisions seront sans appel.

Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, Email, VHF ou tout autre moyen radio, la RCV N 1.5 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

3- REGLES

3.1. Textes et langue officielle

La langue officielle pour l'ensemble des documents officiels est le français. Cependant, dans l'éventualité où un des participants serait anglophone, l'ensemble des documents serait diffusé en français et en anglais. En cas de litige, seule la version française ferait foi.

3.2. Règles applicables

La course sera régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV).
- Les règles de la Classe Ultim 32/23, jointes en annexe
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers seront précisées dans un avenant ultérieur à l'AC.
- Les règlements fédéraux.
- L'annexe W sur les waypoints virtuels, (insérée dans les IC)
- La Règlementation Spéciale Offshore catégorie 0 (RSO 0), avec les modifications précisées dans les règles de Classe Ultim 32/23 et les exemptions/dérogations validées par la FFVoile.
- 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 à partir de 30 milles avant la ligne d'arrivée ainsi qu'entre le coucher et le lever du soleil, ou par mauvaise visibilité.

3.3. Les RCV suivantes sont modifiées :

- 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 Brest 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 47.1 (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 52 (Énergie manuelle) : modifiée au paragraphe 19.2 de l'A.C.
 - RCV 54 (Étais avant et point d'amure des focs) : ne s'applique pas.
 - RCV 55 (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.
(Ceci modifie la RCV 55)
Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile.
 - RCV 61 (Exigences pour réclamer) : modifiée dans les I.C.
 - RCV 62 (Réparation) : modifiée dans les I.C.
 - RCV 63 (Instructions) : modifiée dans les I.C.
 - RCV 64 (Décisions) : modifiée dans les I.C.
- Les modifications aux RCV apparaîtront en entier dans les instructions de course.

3.4 L'heure locale Française (TU + 1) est l'heure légale durant toute l'épreuve

4- PUBLICITE – DECORATION – RECONNAISSANCE [DPI]

4.1. Publicité

En application de la réglementation 20 de World Sailing (WS) - Code de publicité, (telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile), les bateaux sont tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'AO.

Les bateaux sont tenus d'arborer les éléments de visibilité fournis par l'AO pendant la réalisation de la banque image et à partir du jour de l'ouverture du village à Brest jusqu'à l'arrivée.

4.2. Marques de reconnaissance

4.2.1. Pavillons de course

Tout bateau inscrit à la course devra arborer dans son 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'évènement à quai, puis lors de la sortie du port de Brest, et ce pendant 30 milles après le franchissement de la ligne de départ et 30 milles avant le franchissement de la ligne d'arrivée.

4.2.2. Flammes ou pavillons

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.

Par ailleurs, les concurrents (cf. art 5.2 ci-dessous) s'engagent à hisser dans les étais de leur bateau une ligne de pavillons de l'AO et de ses partenaires, fournie par celui-ci au plus tard le jour de la date limite de l'arrivée des bateaux à Brest. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'évènement à l'exception des périodes de navigation.

4.2.3. Logo de la course

Tout bateau inscrit devra porter dans la grand-voile le bloc marque de la course. Il sera inscrit dans un cercle de 3 mètres de diamètre. Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont et dans la partie arrière de la grand-voile. Les transferts seront fournis par l'AO, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à la fin de l'évènement étant de la responsabilité du skipper.

4.3. Respect et infraction aux règles de publicité

4.3.1. Respect du nom et de la charte graphique de l'évènement

Tout bateau inscrit à l'évènement s'engage à respecter le nom de la course, dans son intégralité, dans sa communication et sa promotion.

4.3.2. Pénalités en cas d'infraction aux règles de publicité

Pour toute infraction aux règles de publicité ci-dessus, le concurrent fautif pourra être pénalisé financièrement. Le barème sera indiqué dans les IC.

5- ADMISSIBILITÉ – INSCRIPTIONS

5.1. Bateaux admissibles

Les bateaux admissibles sont les Ultim dont les propriétaires/ armateurs sont membres de la Classe Ultim 32 /23 pour l'année 2019. L'épreuve se court en double.

5.2. Dossiers d'inscription

Le Skipper fera part de sa candidature par un courrier d'intention adressé à l'AO à partir du 2 avril 2019 à :

- Brest Ultim Sailing, Tour Montparnasse – 33, avenue du Maine - 75015 Paris, par voie postale, ou par courrier électronique à e.bachelier@ultimsailing.com
- En retour, l'AO adressera un formulaire d'inscription au concurrent. Le formulaire devra être renvoyé, accompagné des pièces demandées, le 1er juillet 2019 au plus tard.

5.3. Droits d'inscription

Les droits d'inscription s'élèvent à la somme de 65.000 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), payables par virement bancaire le 1er juillet 2019 au plus tard.

Les droits d'inscription sont acquis et donc non remboursables, y compris en cas de désistement ou de report de la course. En revanche, ils seront remboursés en cas d'annulation de la course, sauf en cas de force majeure.

5.4 Admissibilité des équipages

L'équipier média devra pouvoir justifier d'une expérience multimédia reconnue pour intégrer l'équipage. Le choix de l'équipier média de chaque bateau sera validé par la Direction de course et l'Autorité Organisatrice et après avis d'un coureur.

Les membres d'équipage Français doivent présenter leur licence Club FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition ou leur licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratique » accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition et d'un certificat de stage World Sailing (Formation survie et formation Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing.

Les membres d'équipage non-ressortissants français doivent :

- justifier de leur appartenance à une autorité nationale membre de World Sailing et d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 2 millions d'Euros et présenter un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique de la voile ou du sport en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais),
- justifier des certificats World Sailing (Formation survie et formation Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing,
- ou des certificats de formation à la survie et aux premiers secours tel que requis dans les articles RSO 6.01 et 6.05.2. Cette formation doit être « World Sailing Approved ».

5.5 Documents médicaux concernant les membres d'équipages :

La commission Médicale de la Fédération Française de Voile rappelle qu'il est de la responsabilité de chaque membre d'équipage :

- de s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course,
- d'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve.

Chaque membre d'équipage engagé doit fournir au plus tard le 15 septembre 2019, les documents suivants :

- la fiche médicale complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et la signature du concurrent <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/Reglement.asp>,
- le compte-rendu d'une échographie cardiaque,
- le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans.

L'ensemble de ces documents médicaux devra être transmis au médecin référent par courriel ou sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité à l'adresse du médecin référent. Le nom et les coordonnées du médecin référent seront communiqués dès que possible.

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du concurrent sur le plan médical.

La liste type des médicaments de la pharmacie du bord conforme à la catégorie RSO 0 se trouve sur le site de la FFVoile Annexe 6 du règlement de la commission médicale <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/Reglement.asp>



© Fred Morin/Team SODEBO

6. QUALIFICATIONS

6.1 Qualification de l'équipage

Une qualification validée par l'AO, est obligatoire pour être inscrit définitivement.

Tous les parcours de qualification devront être effectués par l'équipage sur l'Ultim avec lequel il prendra le départ de la BREST ATLANTIQUES.

Pour être qualifié, chaque équipage devra avoir effectué un parcours libre de 2000 milles sans escale, avant le 24 octobre 2019.

Le Skipper proposera au Directeur de course, par e-mail, 7 jours avant le départ, son parcours de qualification. Il sera validé ou invalidé par la Direction de course par tout moyen écrit dans les meilleurs délais.

La qualification devra être validée par la Direction de course pour être retenue.

7. PROGRAMME

7.1 Programme avant le départ de la course

- Septembre / octobre 2019 : conférence de presse de présentation de l'épreuve à Brest avec présence obligatoire de l'équipage
- 24 octobre à 18H00 au plus tard : arrivée des bateaux à Brest
- 25 octobre : ouverture du village – briefing d'accueil à 10H00 – début des contrôles de sécurité et de jauge
- 30 octobre : briefing sécurité et instructions de course à 15H00
- 2 novembre : briefing départ à 10H00
- 3 novembre : départ à 13H02

7.2 Programme après l'arrivée :

Les bateaux devront rester à Brest pour une durée minimale de 3 jours après leur arrivée.

La présence de l'équipage est obligatoire à la remise des prix organisée à Brest.

8. PARCOURS - TEMPS LIMITE

8.1 Date de départ

Le départ de la course sera donné le dimanche 3 novembre 2019 13H02 . En cas de circonstances exceptionnelles, l'AO pourra avancer, reporter, voire annuler la course. Une telle décision ne sera pas motif à demande de réparation d'un bateau. (Ceci modifie la RCV 60.1(b)).

8.2. Parcours

Le parcours consiste en un triangle Atlantique

- Départ de Brest
- Descente de l'Océan Atlantique du Nord au Sud avec les marques suivantes à contourner et laisser :
 - A bâbord, archipel des îles Cagarras, baie de Rio de Janeiro,
 - A bâbord, Robben Island, baie de Cap Town.
- Remontée de l'Atlantique du Sud au Nord.
- Arrivée à Brest.

La Direction de course indiquera les coordonnées géographiques des DST interdits à la navigation dans les IC.

8.3. Temps limite

Le temps limite pour finir la course est de 45 jours après le départ de la course.

9. CONTROLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENTS [DP]

Tous les bateaux seront contrôlés avant le départ de la course par le Comité Technique. Un planning sera établi et communiqué aux skippers et aux teams managers, dès leur arrivée à Brest. Des pré-contrôles pourront être effectués en amont sur demande des concurrents.

Un bateau non conforme ne pourra pas prendre le départ de la course.

9.1 Plombages

La rupture du plombage du système de propulsion entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification. Le descriptif de mise en place du scellé sera précisé dans les IC.

Chaque skipper pourra :

- demander au comité technique le plombage de son système de propulsion la veille du départ,
- ou effectuer la mise en place du scellé (auto-plombage) en mer le jour du départ selon les modalités prévues dans les IC « plombages ».

Autres plombages : la liste des autres plombages sera précisée dans les IC.

10. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les IC seront disponibles au plus tard le 15 septembre 2019.

11. CLASSEMENT DE LA BREST ATLANTIQUES ET PRIX

11.1. Classement de la BREST ATLANTIQUES

Un classement de la course au temps réel sera établi après application des décisions du jury.

11.2. Prix BREST ATLANTIQUES

Des prix seront attribués sous forme numéraire selon le classement de la BREST ATLANTIQUES. Le montant sera fixé par un avenant à cet AC.

Des trophées seront remis également pour chacune des fractions du parcours :

- Brest – Rio
- Rio – Cape Town
- Cape Town – Brest

12. DROITS D'UTILISATION D'IMAGE

12.1. Droit à l'image

En application de la loi n° 2003-708 du 1er août 2003, relative à l'organisation des activités physiques et sportives, il est rappelé que l'inscription de chaque membre d'équipage à la course BREST ATLANTIQUES implique que son image et son nom, l'image de son bateau, celle de ses sponsors et partenaires ainsi que celle de ses équipes à terre et des membres de sa famille présents à Brest (lieux publics, salle de presse, pontons, bateaux aux pontons, bateaux accompagnateurs), puissent être utilisées, par l'AO, et par les prestataires missionnés pour la communication de la course, pour la communication et/ou la valorisation, et ce, sur tous territoires, tous supports, sans limitation de durée d'exploitation. Il est convenu que ces images doivent être exploitées dans des conditions normalement prévisibles, dénuées d'intentions malveillantes.

12.2. Utilisation de la marque BREST ATLANTIQUES

Les skippers, leurs équipes et partenaires titres du bateau auront la possibilité d'utiliser la marque BREST ATLANTIQUES dans les conditions fixées par un avenant au présent AC.

13. COMMUNICATION

13.1. Communication réalisée par l'AO

Les skippers devront transmettre tous les éléments nécessaires (textes, photos, vidéos...) à l'élaboration des supports de communication de la course (guide médias, site internet, réseaux sociaux, films, ...). Ces éléments devront être utilisables, libres de droits et transmis dans les délais demandés par l'AO. La date limite de remise des éléments sera indiquée dans l'annexe Multimédias.

13.2. Droits photos et audio-visuels

Les éléments relatifs à ces droits seront transmis dans l'annexe Multimédias médias qui sera une annexe au présent AC. Chaque participant devra s'y conformer strictement.

14. ASSURANCES

14.1. De l'Autorité Organisatrice

L'AO a souscrit une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile conformément aux articles L 321.1 et D 321.1 du Code du Sport.

14.2. Des membres d'équipage

Chaque concurrent devra souscrire une police d'assurance Responsabilité Civile du fait de sa participation à la course et du fait du bateau, d'un montant au moins égal à trois millions d'Euros. Une attestation de cette garantie, émise par un organisme notoirement connu et solvable, devra être jointe au dossier d'inscription.

15. RESPONSABILITÉS

15.1. De l'Autorité Organisatrice

La responsabilité civile de l'AO s'énonce dans le cadre des dispositions prévues par le droit français, le code du sport (titre III du code du sport, et l'arrêté du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer) dans le respect des conventions internationales applicables en l'occurrence. Etant précisé que la responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de la course. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier :

- Les vérifications que l'AO serait amenée à faire, soit de sa propre initiative, soit à la demande du jury international ou de toute autre instance, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les IC et leurs avenants ont été respectés. La veille, et spécialement la veille radio et/ou Inmarsat C, que l'AO pourrait assurer, doit être considérée par les Skippers 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'AO ne saurait engager civilement que s'il 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.

L'AO ne sera aucunement tenue pour responsable envers les skippers dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultant 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 télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

L'AO de la course n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux skippers l'obligation de porter secours à un autre bateau ou skipper 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'AO garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course.

15.2. Des Participants

Les membres d'équipages participent à la course à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité (RCV 4 « décision de courir »). Il appartient à chaque membre d'équipage de juger, selon ses compétences et qualifications, des équipements dont il dispose, des prévisions météorologiques, de sa propre condition physique et médicale, etc., de l'opportunité de prendre ou non le départ de la course, comme celle de se maintenir, ou non, dans la course.

Quels que soient les liens juridiques entre armateurs, propriétaires du bateau et skipper, seul le skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

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.

Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le skipper devront déposer auprès de l'AO, la lettre d'engagement comprenant la clause de renonciation, dûment signée, à toute réclamation contre l'AO, les mandataires et agents ainsi que les assureurs. 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, skipper, 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.

15.3. Litiges

S'agissant d'une course, tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le skipper 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, 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.



© Vincent Curutchet / ALeA / Macif

16. POSITIONNEMENT

16.1. Système de balise de positionnement

A Brest, l'AO installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement qui permettront le suivi du bateau.

Un chèque de caution par balise sera demandé au concurrent. Ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura rendu sa (ou ses) balise(s) de positionnement. En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais au bureau de l'AO.

La Direction de course doit être informée de toute autre forme de positionnement par satellite ou de reporting, il doit en avoir l'accès 24h/24 et connaître le nom et l'adresse du destinataire qui recueille l'information.

16.2. Système INMARSAT

- La BREST ATLANTIQUES utilisera le système INMARSAT C pour la transmission de messagerie et pour le suivi des bateaux en cas d'une défaillance de la balise de positionnement.

- Chaque bateau devra être équipé d'un terminal INMARSAT opérationnel pour la localisation.

Cet appareil doit être fixé en permanence, en parfait état de fonctionnement et installé de façon à empêcher sa détérioration. Des vérifications seront effectuées.

17. AIDE EXTERIEURE

17.1. Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, et notamment le routage modification de la RCV 41 et modification écrite de la règle de classe C.2.6 suite à l'autorisation donnée par la classe Ultim 32/23.

17.2. (Ceci modifie les RCV 41 et 45) **Les bateaux doivent effectuer la totalité de la course d'une façon indépendante** et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant la course, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

17.3. Pendant la course, un bateau peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes uniquement :

- Le skipper doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Inmarsat C, M, 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 changer, 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.
- Lorsque le bateau est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord.
- Lorsque le bateau est au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou 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. L'équipage peut 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. Dès que le bateau reprend sa course, seul le skipper est à bord. Le skipper confirme à la direction de course sa reprise de la course et certifie le respect des exigences de cet article.

18.CONTACTS

S.A.S. BREST ULTIM SAILING

Directeur Général : Emmanuel Bachellerie
e.bachellerie@ultimsailing.com
 00 33 (0) 6 07 40 67 68

Assistant à Maitrise d'ouvrage : Manfred Ramspacher
m.ramspacher@ultimsailing.com
 00 33 (0) 6 08 16 98 29

Adresse postale : S.A.S. Brest Ultim Sailing
 Brest Ultim Sailing, Tour Montparnasse
 33, avenue du Maine - 75015 Paris

DIRECTION DE COURSE

Directeur de course : Jacques Caraës
jacquescaraes@kaori.fr
 00 33 (0) 298 041 801

Adjoint : Jean Coadou
jcoadou@orange.fr
 00 33 (0) 630 643 235

Adjoint : Hubert Lemonnier
lemonnierhubert@gmail.com
 00 33 (0) 663 685 422



© Yvan Zedda/Actual