

BREST ATLANTIQUES

DÉPART LE 3 NOVEMBRE 2019

INSTRUCTIONS DE COURSE

7 octobre 2019



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 32/23
- 1.3 Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents
- 1.4 Les règlements fédéraux.
- 1.5 L'annexe W sur les waypoints virtuels
- 1.6 Les Règlementations 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.
- 1.7 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.
- 1.8 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 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 55 (Évacuation des détritres) : Les concurrents ne devront pas jeter leurs détritres dans l'eau à l'exception de petites quantités de ce qui est généralement accepté comme des matières biodégradables. Conformément aux RSO, les autres détritres devront être gardés à bord jusqu'au débarquement des concurrents. 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.

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

2. PUBLICITE DE L'EPREUVE [DP]

Les bateaux doivent arborer la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (AO). Si cette règle est enfreinte, la Réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique.

2.1 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'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.

2.2 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 s'engagent à hisser dans les états 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.

2.3 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 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.

3. PC COURSE

3.1 Du 24 octobre au 5 novembre 2019 et à compter du 25 novembre et jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent, le PC course sera situé dans les locaux du Yacht Club de la rade de Brest, 1^{er} éperon, port de commerce, à Brest.

Du 6 au 24 novembre, le PC course sera installé à la Maison de la Bretagne, 8 rue de l'arrivée, Paris 15^{ème}.

3.2 Le tableau officiel d'information sera situé au même endroit. Les informations seront également envoyées par mail aux skippers. Les mêmes informations seront mises en ligne dans l'espace course du site internet, cependant seules les informations papiers font foi.

3.3 Le mât de pavillon officiel pour l'envoi de tous les signaux à terre sera situé sur le mât devant la capitainerie du port du Château.

3.4 La Direction de course est joignable H24 à un numéro de téléphone qui sera précisé par mail avant le départ.

4 PROGRAMME

- Jeudi 24 octobre à 18h00 au plus tard : arrivée des bateaux à Brest
- Vendredi 25 octobre à 10h00 : briefing d'accueil à 10H00 et début des contrôles de sécurité et de jauge
- Samedi 26 octobre à 10h00 : ouverture du village
- Lundi 28 octobre : suite des contrôles de sécurité et de jauge
- Mercredi 30 octobre de 15h00 à 18h00 : briefing sécurité, médical et Instructions de course
- Jeudi 31 octobre à 19h30 : soirée officielle
- Samedi 2 novembre à 10h00 : briefing départ
- Samedi 2 novembre à 16h00 : présentation des équipages sur la scène de l'espace animation du village de la course
- Dimanche 3 novembre à 13h02 : départ

5 COMMUNICATIONS [DP]

Les bateaux doivent rentrer en contact régulièrement avec le Centre de Presse par téléphone satellite, ou par Inmarsat C pour permettre le suivi de l'Epreuve.

5.1 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.

5.2 Vidéos

Comme stipulé dans l'annexe audiovisuelle, 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+1) sur le FTP de Brest Atlantiques.

Au minimum une fois par semaine chaque équipe doit envoyer une interview vidéo en anglais (bilan de la semaine de navigation) et en espagnol pour l'équipe concernée. (Actual Leader)

5.3 Photos

5 photos quotidiennes (vie à bord, manœuvres, visages, mains, environnement maritime etc...) doivent être envoyées entre 8h et 16h (heure française, soit TU+1) sur le mail presse et le mail de la Direction de course.

5.4 Production écrite

Pendant toute la durée de la course entre 20h et 4h du matin (heure française, soit TU+1), les bateaux doivent envoyer des informations sur sa course, ses 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.

5.5 Vacation hebdomadaire

Les media men fournissant quotidiennement de la matière (vidéos, photos et textes) destinée à faire vivre le site internet de la course, une seule vacation sera organisée par semaine.

Cette vacation unique sera événementialisée ; y seront conviés médias, armateurs, équipes et partenaires à Paris dans un lieu qui sera communiqué ultérieurement.

Cette vacation aura lieu chaque vendredi à 12h00 (heure française) jusqu'à l'arrivée du 1er concurrent. Chacun des bateaux sera joint via par l'organisation selon l'ordre alphabétique : Actual Leader – Macif - Maxi Edmond de Rothschild - Sodebo

5.6 Coordonnées organisation

L'équipe de presse est composée de Sabina Mollart-Rogerson pour la partie internationale et de Caroline Muller pour la partie française. Le rédacteur en chef est Axel Capron. Les photos et textes sont à envoyer aux adresses suivantes :

- dc@brestatlantiques.com
- presse@brestatlantiques.com

5.7 Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés de trois balises Yellowbrick, qui permettent le suivi du bateau. Un chèque de caution de 1500 Euros à l'ordre de BREST ULTIM SAILING est demandé à chaque skipper. Ce chèque ne sera pas encaissé et sera restitué au retour des balises. En cas d'abandon, le skipper s'engage à renvoyer les balises à ses frais à l'adresse suivante : Kaori _ BP 49 _ 29870 Landéda

5.8 Classements intermédiaires et positions pendant la course :

- 5.8.1** L'AO met en place la procédure de localisation des navires par le système de balise Yellowbrick et par Inmarsat C (polling) 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,
 - pour des raisons de sécurité, le terminal Inmarsat C doit être « loggé » sur le satellite de la zone de navigation pour permettre le polling 24 heures / 24.
- Chaque skipper doit s'assurer de son bon fonctionnement.
- Cinq classements intermédiaires sont effectués toutes les quatre heures : 04h00, 08h00, 12h00, 16h00, 20h00 (heure française), mis en ligne sur le site Internet, envoyés à la presse et sur la boîte mail des bateaux.
- Un site FTP sera mis à la disposition des concurrents. Les positions de tous les bateaux (format posreport), et les classements intermédiaires en format Excel y seront déposés. L'adresse du FTP sera communiquée par avenant à ces IC.

5.8.2 Positionnement sur le site de la course

Un positionnement sur la cartographie du site internet de l'épreuve sera effectué toutes les 10 minutes.

5.8.3 Autres balises

Si un bateau dispose d'une balise de positionnement embarquée autre que les balises Yellowbrick mises à disposition par l'AO, celle-ci doit être déclarée à l'AO avant le 2 novembre et les codes d'accès au serveur recevant les flots de positions pendant la course doivent être communiqués à cette date.

5.9 AIS Les concurrents devront mettre leur transpondeur AIS en marche à partir du 25 octobre 09h30, et le conserver allumé jusqu'à leur arrivée.

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

6 PAVILLON DE COURSE

Le pavillon de course est le pavillon BREST ATLANTIQUES.

7 ZONES DE COURSE [DP]

Les bateaux quitteront leur poste d'amarrage dimanche 3 novembre à partir de 10h30. En parade, ils transiteront vers la zone de course en passant par la passe de la Santé, contourneront une bouée gonflable à proximité de la digue Lapérouse du port du Château et franchiront les passes du port militaire.

7.1 La zone de départ sera située à la sortie du goulet de la rade de Brest.

7.2 La zone exclusive de départ est précisée en annexe 2.2.

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.

A compter de 12h00, les concurrents rentrés dans la zone en sortant de la passe Nord du goulet de Brest ne doivent pas ressortir avant le départ (mais peuvent naviguer dans la partie à l'Ouest de la ligne de départ en restant dans les limites de la zone).

Cette zone est délimitée par des bouées gonflables.

8 PARCOURS [DP]

8.1 Parcours de BREST ATLANTIQUES

- Ligne de départ BREST ATLANTIQUES (au sud de la bouée latérale bâbord Charles Martel - 48° 18' 950 N / 004° 41' 919 W - et au nord de la bouée cardinale nord Le Trépied - 48° 16' 736 N / 004° 41' 493 W)
- Tour octogonale La Parquette à laisser à bâbord (48° 15' 9 N / 004° 44' 3 W)
- Bouée latérale Le Coq à laisser à tribord (48° 19' 079 N / 4° 43' 982 W)
- Archipel des îles Cagarras à contourner en laissant à bâbord : île Laje de Cagarra, île Cagarra, île de Palmas, île Comprida, île Filhote. (Annexe parcours)
- Ile Robben Island et la cardinale sud Robben Island (33° 50' 400 S / 018° 23' 100 E) à contourner en les laissant à bâbord (Annexe parcours)
- Ligne d'arrivée Brest : alignement entre le sémaphore de la pointe Saint Mathieu (48° 19' 8 N / 004° 46' 3 W) et le sémaphore du Toulinguet (48° 16' 8 N / 004° 37' 7 W).

Les bateaux ne doivent pas naviguer dans les zones interdites à la navigation et les DST de Ouessant, Scilly Ouest et Sud, Cap Finistère, Cap Roca, Cap Saint Vincent, Canaries Est et Ouest dont les coordonnées sont précisées en annexe.

8.2. Escales techniques

8.2.1 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 Brest. Ils ne pourront partir de Brest 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 Brest ne pourra avoir lieu plus de 96 heures après le départ de l'épreuve.

Leur parcours est le même parcours que le parcours défini ci-dessus.

Le bateau sera considéré comme étant en course à partir de la ligne délimitée par le segment : « Sémaphore de la pointe Saint Mathieu – Sémaphore du Toulinguet ».

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

8.2.2 Concurrents de retour à Brest après avoir pris le départ de la course

L'article 8.2.1 s'applique aussi aux concurrents qui, ayant pris le départ, rentreraient au port de Brest avec ou sans assistance extérieure.

- 8.3** Si un événement climatique important survenait 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 l'Inmarsat C de chaque bateau, et sur son adresse Email. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone. (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.

8.4 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, 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 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 media man 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.

9 DEPART

- 9.1** Le départ sera donné le dimanche 03 Novembre 2019 à 13h02.

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

Les signaux de départ sont effectués à partir du bateau comité.

Les signaux visuels sont appuyés par un décompte VHF canal 72.

- 9.3** Les signaux de départ seront envoyés sur le bateau comité arborant un pavillon FFVoile situé dans le Nord de la ligne de départ.

La ligne de départ sera matérialisée entre deux marques de départ gonflables, de couleur rouge.

- 9.4** Les concurrents OCS seront prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course, et/ou par un bateau du Comité de course (cela modifie RCV 29.1).
Un bateau OCS recevra, sans instruction, une pénalité de 5 heures.
Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 12.2. Elle devra être effectuée avant la latitude 38°00,000N.
(Ceci modifie RCV 28.1 et 63.1)
- 9.5** 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, sémaphore de la pointe Saint Mathieu – sémaphore du Toulinguet, après accord du Comité de course et de la Direction de course (IC 8.2.1).

10 ARRIVEE

- 10.1** La ligne d'arrivée est définie par l'alignement entre le sémaphore de la pointe Saint Mathieu à bâbord et le sémaphore du Toulinguet à tribord.
- 10.2.2** 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 qui pourra en disposer pendant 24 heures.

11 TEMPS LIMITE – ABANDON [DP]

- 11.1** La ligne d'arrivée sera fermée le 18 Décembre 2019 à 23h00 (heure française), soit 45 jours après le départ de la course.
Un suivi sécurité continuera d'être assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.
- 11.2** 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.

12 SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

12.1 Pénalité au moment de l'incident

- 12.1.1** 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).
- 12.1.2** 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 13.3).

12.1.3 Un bateau qui omettra de réparer selon la RCV 44.2 mais qui reconnaîtra immédiatement son infraction lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury. [DP]

12.1.4 Un bateau qui réalise qu'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie la RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation précisé à l'IC 13.3. [DP]

12.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

12.2.1 Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, si elle n'est pas déjà précisée dans la règle enfreinte, une pénalité en temps lorsque les bateaux sont en course. La pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.2.2 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément au « Guide des Pénalités BREST ATLANTIQUES »

12.2.2 Effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle lui aura indiqué.

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné, avant de continuer sa course.

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

12.2.4 Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 13.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury. [DP]Le tableau des pénalités sera indiqué en annexe.

12.2.5 Rupture de plomb constatée par le Comité technique :

Dans le cas où le Comité technique constate lors d'une inspection, ou si un bateau en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu, le comité technique peut décider que le dommage est accidentel. Dans ce cas, le comité technique pourra proposer au bateau d'accepter une pénalité standard sans instruction (ceci modifie la RCV 63.1). Si le bateau refuse cette pénalité standard, il sera convoqué à une instruction.

12.2.6 Pénalités discrétionnaires

(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.

12.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront des pénalités financières. Les bateaux concernés devront s'acquitter de ces pénalités auprès de l'AO.

13 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.

13.1 Informer le réclamé :

13.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course, par téléphone ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury, en même temps, par l'intermédiaire de la Direction de course.

13.1.2 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)).

13.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC 13.1.1 ci-dessus.

13.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, conformément à l'IC 13.1.1 ci-dessus.

13.2 Contenu d'une réclamation

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

13.2.2 Les infractions aux Règles décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a) :

- Programme (IC 4)
- Contrôles de jauge et d'équipement (IC 15)
- Publicité (AC 2 et IC 2)
- Semi rigides d'assistance des concurrents (IC 17)
- Obligation des concurrents (AC et IC 19)
- Évacuation des détritits (IC 1.8 et RCV 55)
- Communications (AC et IC 5)

13.3 Temps limites

13.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le comité technique ou le jury sera de douze heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation. Le temps limite pour déposer un réclamation d'un bateau qui a fini est de 12 heures après son arrivée.

13.3.2 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 douze 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).

13.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les instructions réalisées selon IC 13.4, une demande de réouverture devra être déposée dans les douze heures après la communication de la décision aux parties (ceci modifie la RCV 66).

Pour les instructions réalisées en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties (ceci modifie la RCV 66).

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

13.4 Instruction et décision

13.4.1 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).

13.4.2 Les parties sont considérées assister à l'instruction lorsqu'elles communiquent via tout instrument de communication embarqué, tel qu'un téléphone satellite et Immarsat C. Les IC exigent que ces instruments soient à bord des bateaux en état de fonctionnement à tout moment. (Ceci modifie la RCV 63.3).

13.4.3 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 Immarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme dépositions pendant l'instruction (ceci modifie la RCV 63.6).

13.4.4 Conformément au préambule de l'IC 13, la procédure prévue dans cette instruction 13.4 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.

13.4.5 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.

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

14 CLASSEMENT

Le vainqueur de BREST ATLANTIQUES sera le bateau qui franchira en premier la ligne d'arrivée.

15 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT [DP]

15.1 Chaque bateau devra avoir à bord :

- 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 20 litres de carburant de secours selon la RSO 3.28.2.b
- les cartes de navigation papier suivantes :
 - 6815 - INT 14 Océan Atlantique Nord - Partie Est
 - 6808 - INT 21 Océan Atlantique Sud - Partie Est - Partie Est
 - 7044 - INT 20 De la Terre de Feu au Vénézuéla

15.2 Chaque bateau devra fournir à la Direction de course la liste du matériel de rechange selon l'AC 3.3.

15.3 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.

15.4 Des contrôles seront effectués avant le départ à Brest. 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 2 novembre 2019 à 18h00.

15.5 Plombages

15.5.1 Autres plombages

Les plombages seront posés par les contrôleurs à Brest 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
- le container de survie -> en fermeture
- le container de carburant de secours -> en fermeture

15.5.2 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.

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

15.7 Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque concurrent devra effectuer un auto-plombage en mer selon les modalités décrites en annexe 4 (Plombages).

15.8 En cas d'escala technique, un concurrent pourra rompre son scellé moteur et démarrer le moteur en respectant la procédure décrite dans l'AC 17.3 et :

- Avant de rompre le scellé moteur en demandant à la Direction de course un code qui devra être écrit et photographié avec le scellé conformément aux dispositions prévues dans l'annexe 4 (Plombage)
- Avant de reprendre sa course, demander à la Direction de course un nouveau code qui devra être écrit et photographié avec le scellé conformément aux dispositions prévues dans l'annexe 4 (Plombage)

Ceci précise la RCV 42.3 (i).

15.9 A l'arrivée du concurrent, des contrôles pourront être effectués par le 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.

Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- par le Comité technique après l'arrivée ou,

- par le concurrent en approchant de la ligne d'arrivée, après autorisation de la Direction de course et selon la procédure décrite en 15.7 : la Direction de course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

15.9 Sauf les dispositions prévues dans l'IC 12.2.5, toute rupture de plomb/scellé constitue une infraction et entraînera une réclamation du comité de technique [DP].

16 BATEAUX OFFICIELS

- Les Bateaux du Comité de course arborent le pavillon FFVoile.
- Les bateaux Jury arborent le pavillon Jury
- Les bateaux du Comité technique arborent le pavillon jauge
- Semi rigides surveillance du plan d'eau : pavillon sécurité
- Vedettes Presses : pavillon « Presse »
- Vedettes à passagers accréditées par l'organisation : Pavillon BREST ATLANTIQUES.

Commenté [CG1]: Vérif pavillons disponibles

17 SEMI RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS

- Un briefing pour les semi rigides d'assistance sera organisé le samedi 2 novembre à 14h30.
- Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers, etc... qui en ferait la demande.

18 PRIX

Les dates et lieux de la cérémonie de remise des prix seront communiqués par avenant.

19 OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DU CO SKIPPER [DP]

Les skippers, co skippers et média men se doivent d'être présents à Brest comme suit :

- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau. (Skipper ou co-skipper)
- Vendredi 25 octobre à 10h00 : briefing d'accueil
- Mercredi 30 octobre de 15h00 à 18h00 : briefing sécurité, médical et Instructions de course.
- Jeudi 31 octobre à 19h30 : soirée officielle
- Samedi 2 novembre à 10h00 : briefing départ
- Samedi 2 novembre à 16h00 : présentation officielle des équipages sur la scène de l'espace animation du village de la course.
- Du 31 octobre jusqu'au départ de la course.
- A la cérémonie de remise des prix (date, heure et lieu communiqués par avenant).

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

20 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.

21 ORGANISATION

21.1 Autorité Organisatrice : BREST ULTIM SAILING

Directeur Général : Emmanuel Bachellerie - +33 6 07 40 67 68

Assistant à maîtrise d'ouvrage : Manfred Ramspacher - +33 6 08 16 98 29

21.2 Direction de course au large : dc@brestatlantiques.com

- Directeur de course au large : Jacques Caraës - +33 6 85 20 02 83

- Adjoint(s) :

o Jean Coadou - +33 6 30 64 32 35

o Hubert Lemonnier - +33 6 63 68 54 22

- Conseiller Direction de course : Sébastien Josse

21.3 Équipe d'arbitres

- Président du Comité de course : Olivier Le Gouic - +33 6 83 60 11 03

- Président du Comité technique : Jean-Luc Gauthier - +33 6 81 26 20 91

- Jury International :

o Romain Gautier – IJ – FRA - Président

o Laurent Rémy – NJ - FRA

o Nelson Ilha – IJ - BRA

o Lance Burger – IJ – RSA

o Liz Procter – IJ – GBR

21.4 Médecin de course

- Association AMCAL représentée par le Docteur Laure Jacolot - +33 6 64 90 59 38

Le médecin sera joignable H24/24.

ANNEXES :

- Annexe 1 - Waypoints
- Annexe 2 - Zones de course (départ, parcours, arrivée)
- Annexe 3 - Zones Interdites
- Annexe 4 – Plombages
- Annexe 5 – Tableau de pénalités
- Annexe 6 – Annexe audiovisuelle
- Annexe 7 – Déclaration sur l'honneur

ANNEXE 1 - WAYPOINTS

Modification aux Règles de Course à la Voile

- a) Ajout d'une nouvelle définition « waypoint » : Un waypoint est une position, autre qu'une marque, décrite par ses coordonnées en Latitude et Longitude.
- b) Modification de la RCV 28 :
- RCV 28.1 Un bateau doit prendre le départ, effectuer le parcours décrit dans les instructions de course et finir. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une marque ou un waypoint qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir fini, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.
 - RCV 28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'il ait fini doit, s'il est tendu,
 - (a) passer chaque marque ou waypoint du côté requis et dans l'ordre correct
 - (b) toucher chaque marque ou waypoint à contourner, et
 - (c) passer entre les marques ou les waypoints d'une porte depuis la direction de la marque ou du waypoint précédent. Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, tant qu'il n'a pas fini. De plus, il doit respecter les zones interdites.
 - RCV 28.3 Les instructions de course peuvent préciser les critères permettant de déterminer si un bateau a passé ou contourné un waypoint du côté requis.
- c) Ajouter une nouvelle règle au chapitre 2 des RCV W1 PLACE POUR PASSER UN WAYPOINT
- W1.1 Quand la RCV 20 s'applique, les règles W1.2 et W1.3 ne s'appliquent pas.
 - W1.2 Lorsque des bateaux sont engagés en approchant d'un waypoint pour le laisser du côté requis, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer le waypoint, sauf s'il a été incapable de donner de la place depuis le moment où l'engagement a commencé.
 - W1.3 Si le bateau à l'intérieur doute raisonnablement d'avoir la place pour passer le waypoint, il doit céder le bateau à l'extérieur. Le bateau à l'extérieur doit donner plus de place au bateau à l'intérieur, sauf s'il est incapable de le faire.
- d) Ajouter l'IC suivante les bateaux devront pouvoir prouver qu'ils ont passé un waypoint soit :
- En montrant un journal de bord électronique (logbook)
 - En montrant l'enregistrement de leur trace
 - En montrant une photo horodatée de l'écran du GPS
 - Par tout autre moyen fiable de positionnement laissé à l'appréciation du Comité de course.

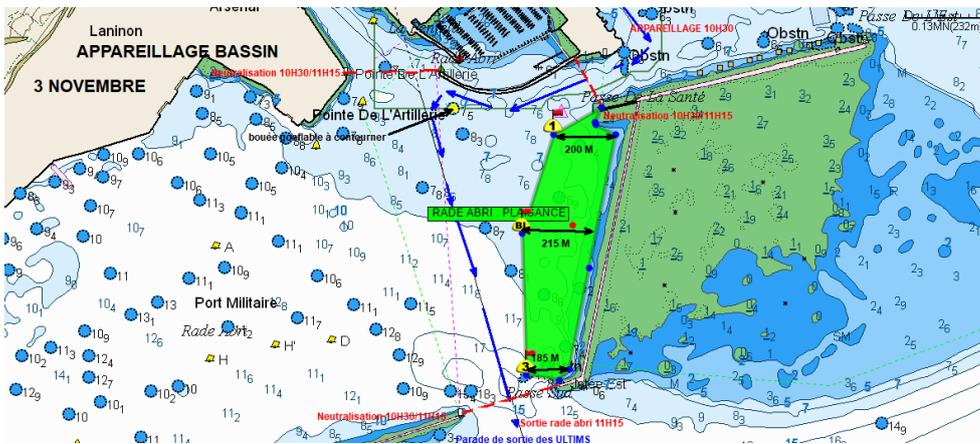
Le Comité de course pourra réclamer contre un bateau qui ne pourra pas apporter la preuve de son passage d'un waypoint. Un bateau ne pourra pas réclamer selon cette IC. Ceci modifie la RCV 60.1 Dans le cas de waypoint ayant rang de marque de parcours, les concurrents devront pouvoir apporter la preuve, qu'ils ont navigué dans le quadrant associé à ce Waypoint.

Le Quadrant est l'angle de 90 ° ayant pour sommet le waypoint, et dont la bissectrice se trouve dans le prolongement de celle de l'angle formé par les deux sections de parcours délimitées par le waypoint. En cas de réclamation, le jury se basera sur cette méthode pour déterminer si un bateau a passé le waypoint et effectué le parcours.

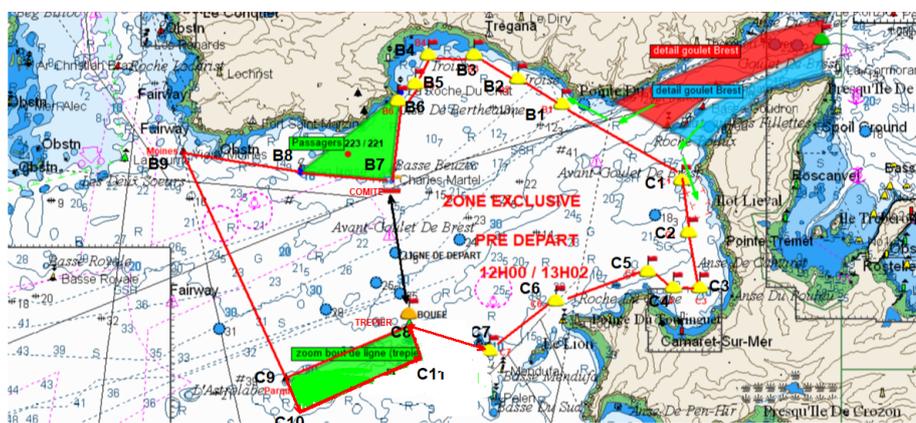
ANNEXE 2 - ZONES DE COURSE

ANNEXE 2.1 – DEPART DU QUAI MALBERT – RADE ABRI

Appareillage bassin le 3 novembre 2019 : 10h30 / 11h15



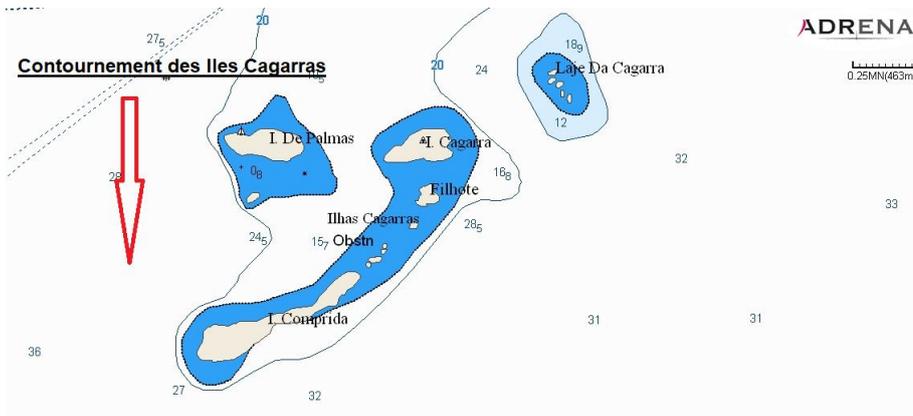
ANNEXE 2.2 - ZONE DE DEPART



Détail zone de départ NORD		ZONE NORD PASSAGERS DIVISIONS 221/223
B6 bis	CARDINALE EST LA ROCHE DU CHAT	48° 20, 290 N - 004° 41' 720 W
B7	LATÉRALE BABORD CHARLES MARTEL	48° 18, 950 N - 004° 41' 919 W
B8	BOUÉE LATÉRALE LE COQ	48° 19, 079 N - 004° 43' 982 W

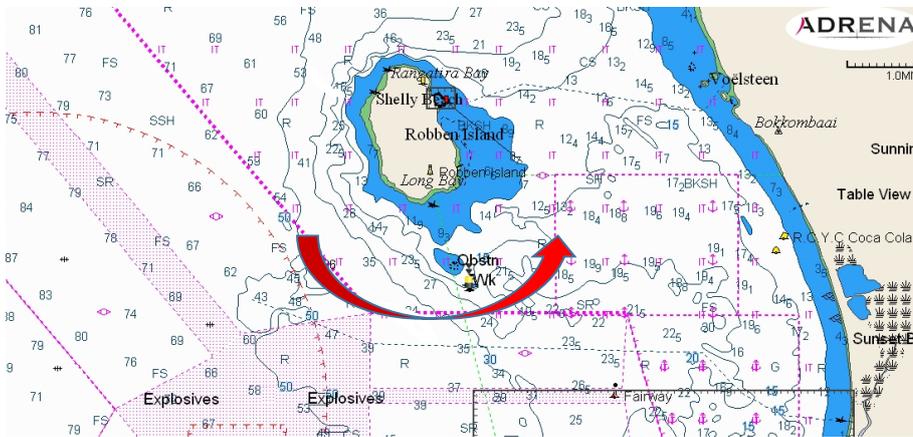
Détail zone de départ SUD		ZONE SUD PLAISANCE
C8	BOUÉE LATÉRALE LE TRÉPIED	48° 16, 736 N - 004° 41' 493 W
C9	TOURELLE LA PARQUETTE	48° 15, 9 N - 004° 44' 3 W
C10	CARDINALE SUD PELEN	48° 15, 650 N - 004° 39' 570 W
C7	CARDINALE SUD LE PETIT LEACH	48° 16, 250 N - 004° 40' 000 W

ANNEXE 2.3 – ILES CAGARRAS



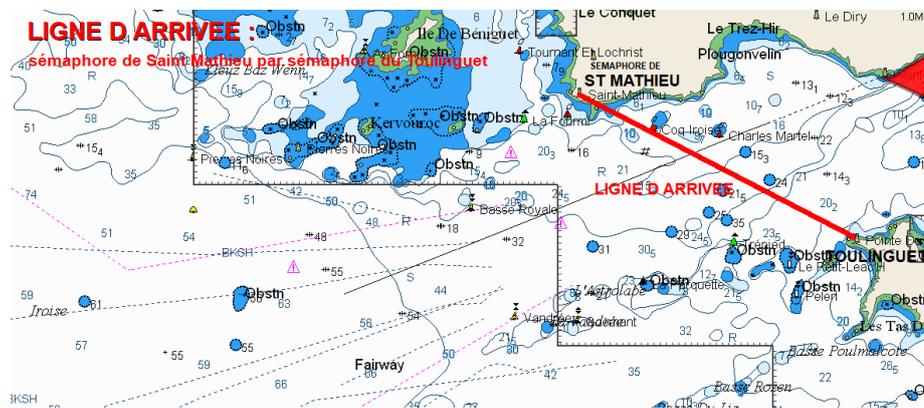
- L'ensemble des Iles Cagarras sont à contourner en laissant à bâbord :
- Laje da Cagarra
- Ila Cagarra
- Ila de Palmas
- Ila Filhote
- Ila Comprida

ANNEXE 2.4 – ROBBER ISLAND



Robben Island et la bouée cardinale Sud : 33° 50' 400 S / 018° 23'100 E sont à contourner en laissant à bâbord.

ANNEXE 2.5 – LIGNE D'ARRIVEE



ANNEXE 3 - ZONES INTERDITES

Un bateau en course ne doit ni pénétrer ni naviguer dans les zones interdites définies par les points de coordonnées géographiques ci-dessous :

1 Zone interdite d'Ouessant

- ZI Ouessant A : 49°02,000 N 005°36,800 W
- ZI Ouessant B : 48°48,600 N 005°25,100 W
- ZI Ouessant C : 48°37,200 N 005°11,900 W
- ZI Ouessant D : 48°29,390 N 005°22,049 W
- ZI Ouessant E : 48°35,100 N 005°42,300 W
- ZI Ouessant F : 48°42,600 N 006°02,800 W
- ZI Ouessant G : 48°56,400 N 005°51,600 W

2 Zone interdite des Scilly Ouest

- ZI Scilly West A : 50°04,120 N 006°48,540 W
- ZI Scilly West B : 50°01,240 N 006°32,830 W
- ZI Scilly West C : 49°52,390 N 006°36,710 W
- ZI Scilly West D : 49°52,390 N 006°53,770 W

3 Zone interdite des Scilly Sud

- ZI Scilly Sud A : 49°46,000 N 006°29,530 W
- ZI Scilly Sud B : 49°46,030 N 006°16,600 W
- ZI Scilly Sud C : 49°35,520 N 006°16,480 W
- ZI Scilly Sud D : 49°35,520 N 006°34,100 W

4 Zone interdite du Cap Finisterre

- ZI Cap Finisterre A : 43°31,400N 010°05,150W
- ZI Cap Finisterre B : 43°21,000N 009°36,400W
- ZI Cap Finisterre C : 43°10,500N 009°44,000W
- ZI Cap Finisterre D : 42°52,900N 009°44,000W
- ZI Cap Finisterre E : 42°52,900N 010°13,700W

- ZI Cap Finisterre F : 43°18.800N 010°13.700W

5 Zone interdite du Cap Roca (Lisbonne)

- ZI Cape Roca A : 38°51,900 N 010°13,810 W
- ZI Cape Roca B : 38°51,900 N 009°41,150 W
- ZI Cape Roca C : 38°39,750 N 009°40,000 W
- ZI Cape Roca D : 38°33,900 N 010°11,700 W
- ZI Cape Roca E : 38°40,950 N 010°13,900 W

6 Zone interdite du Cap Saint Vincent

- ZI Cape San Vincente A : 37°02,300 N 009°11,700 W
- ZI Cape San Vincente B : 36°56,800 N 009°09,900 W
- ZI Cape San Vincente C : 36°52,000 N 009°04,000 W
- ZI Cape San Vincente D : 36°49,950 N 008°57,150 W
- ZI Cape San Vincente E : 36°24,800 N 009°05,800 W
- ZI Cape San Vincente F : 36°28,350 N 009°21,550 W
- ZI Cape San Vincente G : 36°43,900 N 009°39,700 W
- ZI Cape San Vincente H : 36°56,600 N 009°43,200 W

7 Zone interdite des Canaries

7.1 Zones interdites des Canaries Est

- ZI Canaries Est A : 28°20,500 N 014°56,900 W
- ZI Canaries Est B : 28°19,800 N 014°47,550 W
- ZI Canaries Est C : 27°48,750 N 015°00,150 W
- ZI Canaries Est D : 27°51,600 N 015°08,800 W

7.2 Zones interdites des Canaries Ouest

- ZI Canaries Ouest A : 28°38,010 N 015°46,650 W
- ZI Canaries Ouest B : 28°33,800 N 015°39,430 W
- ZI Canaries Ouest C : 27°58,600 N 016°12,950 W
- ZI Canaries Ouest D : 28°03,550 N 016°19,500 W

ANNEXE 4 - PLOMBAGE DU MOYEN DE PROPULSION

PLOMBAGE DU MOYEN DE PROPULSION

Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque concurrent devra :

- Effectuer un auto-plombage en mer avant 20H00 heure française (TU+1) le 3 novembre 2019 selon les modalités prévues ci-dessous :

Le plombage de l'arbre moteur du bateau sera fait après avoir quitté le port par un auto-plombage : Lors des contrôles des équipements de sécurité, le préparateur et/ou le concurrent définissent avec le Contrôleur d'équipement Course au large ou le Comité technique le meilleur endroit pour l'installation du système de plombage sur son bateau.

Trois scellés numérotés ainsi que le mode d'emploi seront remis au préparateur et/ou au concurrent lors du briefing de départ, le samedi 2 novembre 2019 à 10h00.

Après la mise en place du scellé numéroté, le concurrent réalise une ou plusieurs photos numériques de celui-ci montrant clairement **le scellé en position** et le **numéro lisible**.

A la demande de la Direction de course, un scellé en place pourra être rompu et remplacé ultérieurement. Dans ce cas, le concurrent devra envoyer avant et après le changement les photos numériques des scellés à la Direction de course et au Comité technique.

La(les) photo(s) des scellés (s) sera(ont) envoyée(s) par mail par le concurrent au Comité technique : jlgauthier72@gmail.com ET à la Direction de course dc@brestatlantiques.com avant le 3 novembre à 20h00, heure française (TU+1).

ANNEXE 5 – GUIDE DES PENALITES

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international 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 6heures
- Plage 2 : de 2 à 24heures
- 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

1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
4. 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

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
5. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
6. 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
Avis de course				
AC 4.1 Publicité	X			
AC 4.2 Marques de reconnaissance	X			
Instructions de Course				
IC 1.8 Evacuation des détritrus (RCV 55)		X		
IC 2 Publicité de l'épreuve	X			
IC 5 Communications		X		
IC 5.9 AIS		X		
IC 7.2 Zone de départ		X		
IC 8 Parcours			X	X
IC 8.1 DST et Zones interdites			X	
IC 8.2 Escales techniques		X		
IC 9.4 Ligne de départ		X		
IC 11 Abandon			X	
IC12.1.1 Infraction chapitre 2 ou RIPAM			X	X
IC 12.1.3 Omission de réparation		X		
IC 12.1.4 Blessure ou dommage			X	X
IC 15.5 Rupture Plombage		X		
IC 15.7 Rupture Plombage moteur			X	
IC 19 Obligations des skippers	X			
Annexe 6 Déclaration Media Man		X		
Règles de classe ou RSO				
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 ou 4
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 ou 4
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 ou 4

ANNEXE 6 - ANNEXE AUDIOVISUELLE

1. Principe d'exposition :

- Exposition multimédia la plus large 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) :

- 15 octobre : Mise en place d'un FTP (réception des images Inmarsat) et du serveur vidéo «brestatlantiques.tv » (distribution des images et programmes) accessible par accréditation
- Du 30 octobre au 2 novembre – Présence d'une équipe de production à Brest (4 personnes)
- Le 3 novembre : direct départ en mer - 6 sources (hélico, terre et 4 onboard / media man)

Nota : Les émetteurs HF (10kg) présents sur les Ultims seront récupérés à l'arrivée de Brest Atlantiques sauf si les conditions météo sont particulièrement calmes au moment du départ. Dans ce cas les émetteurs HF seront récupérés par les semi-rigides de l'organisation ou des teams après la phase de direct départ (+-13h55 HF).

- Du 4 novembre au +-1er décembre (pendant l'épreuve) :
 - Réception et gestion de l'ensemble des images et programmes onboard sur le FTP Brest Atlantique sécurisé.
 - Validation des images réceptionnées par le référent audiovisuel de chaque Ultim avant distribution.
 - Distribution multimédia via le serveur vidéo multiformats « brestatlantiques.tv »
 - Réalisation de bouts à bouts images et sons news quotidiens.
 - Réalisation de sujets PAD VF quotidiens (Internet et RS)
 - Réalisation de programmes courts (si partenaire / TV ou Digital)
- Le +-1er décembre : tournage à 2 caméras ENG (hélico / vedette) - Arrivée du premier
- Jours suivants : tournage à 1 caméra ENG (vedette) - Arrivées des autres concurrents
- Réalisation d'un programme de 26 ou 52 minutes PAD VF (après l'épreuve / A valider)

3. Moyens demandés à chaque Ultim :

- Banque images onboard double (+-5 minutes / 1920:1080 HD ou 4K / avant le 20 oct.)
- Banque images aérienne double (+-10 minutes / 1920:1080 HD ou 4K / avant le 20 oct.)
- Autoriser Brest Atlantiques à installer à bord des bateaux un émetteur HF (10kg) et la connectique correspondante pour le départ de l'épreuve.
- Ce matériel sera câblé à la caméra du media man pour la phase de départ de 12h30 à 13h55 le dimanche 3 novembre.

Contact Production : Néfertiti Production – Hervé Borde – 06 09 67 85 52 – hborde@nefertiti-prod.com

Les installations et tests de ce matériel seront effectués le 1er et 2 novembre à Brest par les équipes de Néfertiti Production et d'AMPVisualTV en étroite relation avec le media man de chaque Ultim.

- Envoi exclusif sur le FTP de Brest Atlantiques de l'ensemble des images, sons et programmes en mode « fichier » (veille réception de 7h. à 22h. HF et 24/24 si urgence).
- Contacts : hborde@nefertiti-prod.com – Mobile : +33 6 09 67 85 52
- Contact@k-conseil.fr – Mobile : +33 6 98 01 63 82
- Les visioconférences (direct) peuvent être effectuées par chaque Ultim avec les correspondants de leurs choix en informant la Direction de Course (via mail) à minima 2 heures avant chaque visioconférence.
- Envoi quotidien (pour réception sur le FTP si possible avant 15h.UTC) de 2 minutes d'images et interviews équipage sur le FTP de Brest Atlantiques (le contenu souhaité de ces envois quotidiens sera communiqué ultérieurement).
- Tournage des points de passage (Rio / Le Cap) par le media man du bord.
- Accueillir à bord la production audiovisuelle de Brest Atlantiques après le passage de la ligne d'arrivée ou dans son port d'arrivée après son abandon.

4. Droits :

- Les images et sons tournés par la production audiovisuelle de Brest Atlantiques 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 Brest Ultim Sailing pour toutes exploitations (hors pub et droits commerciaux) qui concourt à la promotion de Brest Atlantiques ce, pour une durée de 8 ans sans limitation de territoire sur tous supports connus ou inconnus à ce jour.
- La Classe Ultim 32/23 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 Brest Atlantiques 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 Brest Atlantiques pour toutes exploitations étroitement liées à leur contrat de partenariat sur cette édition 2019 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 (Brest Atlantiques 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 Brest Atlantiques) disposera d'un droit de véto lui permettant la non-cession de l'image ou de la séquence concernée.

ANNEXE 7 - DÉCLARATION SUR L'HONNEUR :

CADRE D'INTERVENTION DU MEDIA MAN

Nom du bateau :

- Le rôle du media man est de produire des contenus multimédia et de les envoyer à l'AO, selon l'annexe audiovisuelle jointe à l'Avis de Course.

- Il ne doit en aucun cas participer à la performance du bateau, à la réparation ou la maintenance de celui-ci.

- Il est autorisé à apporter son aide dans la préparation des repas du bord ainsi qu'à la gestion de la nourriture.

- En cas d'avarie contraignant l'équipage à faire une escale autorisée par la Direction de course, si son action est essentielle pour la sécurité de l'équipage ou du bateau, le media man pourra être autorisé à concourir à la gestion du bateau.

Dans ce cas, le skipper devra faire une demande d'autorisation à la Direction de course, précisant le rôle nécessaire. La Direction de course transmettra un rapport au Jury qui pourra réclamer.

- En cas de problème de santé du skipper ou du co-skipper et sur requête du médecin de course, le media man est autorisé à apporter son aide dans les soins à prodiguer.

Nous déclarons avoir pris connaissance du texte ci-dessus et nous engageons à le respecter.

Fait à Brest, le

Le skipper

Signature

Le co-skipper

Signature

Le media man

Signature