



CLASSE **ULTIM**
32,23



AVIS DE COURSE

« FINISTERE ATLANTIQUE »

Départ de Concarneau le Vendredi 1er juillet 2022

Une course organisée par



SOMMAIRE

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

PREAMBULE. Abréviations et définitions

AC : Avis de Course

AO : Autorité Organisatrice

Concurrent : il est composé du Skipper, de son équipage (dont le responsable média) 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.

La mention [NP] dans une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre pour une infraction à cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

Equipage : le Skipper et ses équipiers (5 minimum).

IC : Instructions de Course

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 Heron Building, 66 avenue du Maine – 75014 Paris, représentée par ses deux dirigeants, Emmanuel BACHELLERIE et Mathieu SARROT. 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 « FINISTERE ATLANTIQUE ».

Le nom officiel pourra être modifié en fonction de l'arrivée de partenaires.

1.3. Objet et positionnement

« FINISTERE ATLANTIQUE » a pour objet de réunir les multicoques de la « Classe Ultim 32/23 » pour un triangle en Atlantique Nord, en équipage.

2. ORGANISATION TECHNIQUE

2.1. Direction de Course

La Direction de Course est organisée comme suit :

- Directeur de Course : Gildas MORVAN
- Adjointe Direction de course : Claire RENOUE

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.

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 skippers 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 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 Réglementation Spéciale Offshore catégorie 1 (RSO 1), avec les modifications précisées dans les règles de « Classe Ultim 32/23 » et les exemptions/dérogations validées par la FF Voile.
- 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.

L'AO se réserve le droit, jusqu'au 17 juin 2022, de pouvoir ouvrir l'inscription à « Finistère Atlantique » à tel ou tel trimaran n'ayant pas encore été certifié par la Classe sous couvert :

- d'une dérogation de la Classe elle-même ;

- d'une dérogation de la FFVoile.

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 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 47.1 (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 54 (Étais avant et point d'amure des focs) : ne s'applique pas.
 - 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 + 2) est l'heure légale durant toute l'épreuve

4. PUBLICITE – DECORATION – RECONNAISSANCE [DP] [NP]

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 à partir du jour de l'ouverture du village à Concarneau jusqu'à la fin de l'épreuve le Samedi 9 juillet.

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 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.

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 Concarneau. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'évènement à l'exception des périodes de navigation.

4.3 Respect et infraction aux règles de publicité

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

Tout bateau inscrit à l'événement 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 2022. L'épreuve se court en équipage (Skipper + 5 équipiers minimum).

5.2. Dossiers d'inscription

Le Skipper fera part de sa candidature par un courrier d'intention adressé à l'AO à partir du 3 mai 2022 à :

- **Brest Ultim Sailing**, Heron Building – 66, avenue du Maine - 75014 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 17 juin 2022 au plus tard.

5.3. Droits d'inscription

Les droits d'inscription s'élèvent à la somme de 25.000 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), payables par virement bancaire le 17 juin 2022 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

a) 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 « pratiquant » accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition.

b) 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),

c) Conformément au RSO, 30% de l'équipage devra fournir un certificat de stage World Sailing (Formation survie et formation Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing

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 17 juin 2022, 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 1 se trouve sur le site de la FF Voile Annexe 6 du règlement de la commission médicale <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/Reglement.asp>

6. PROGRAMME

Programme avant le départ de la course

- **11 mai 2022** : présentation de l'épreuve à Concarneau (présence des équipes)
- **28 juin 2022** : arrivée possible des bateaux à Concarneau à partir de 17h
- **28 juin 2022** : ouverture des espaces de réception
- **29 juin 2022** : Présence obligatoire des bateaux à Concarneau au plus tard à 16h
- **29 juin 2022** : briefing d'accueil à 18h00 – début des contrôles de sécurité et de jauge
- **30 juin 2022** : briefing sécurité, instructions de course et départ à 16h00
- **1^{er} juillet 2022** : départ de la course à 13h00

Programme après l'arrivée :

Les bateaux devront rester à Concarneau jusqu'au 9 juillet 13h00 (Sortie scénarisée).

La présence de l'Equipage est obligatoire à la remise des prix organisée le 8 juillet en fin de journée à Concarneau.

7. PARCOURS - TEMPS LIMITE

7.1. Date de départ

Le départ de la course sera donné le vendredi 1^{er} juillet à 13h00. 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)).

7.2. Parcours : 3500 milles nautiques

Le parcours consiste en une boucle Atlantique

- Départ de Concarneau
- Ile de Penfret à tribord
- Jaune de Glénan à tribord
- Ile de Madère à laisser à tribord
- Ile de Lanzarote (Canaries) à laisser à tribord
- Ile Faial à bâbord et île de Pico à tribord
- Arrivée à Concarneau

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

7.3. Temps limite

Le temps limite pour finir la course est de 8 jours après le départ de la course.

8. 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. Des pré-contrôles pourront être effectués en amont sur demande des concurrents.

8.1 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 ».

8.2 Autres plombages

La liste des autres plombages sera précisée dans les IC.

9. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les IC seront disponibles au plus tard le 17 juin 2022.

10. CLASSEMENT DE LA FINISTERE ATLANTIQUE ET PRIX

10.1 Classement de la FINISTERE ATLANTIQUE

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

10.2 Prix de la FINISTERE ATLANTIQUE

Des dotations seront attribuées, selon le classement de la FINISTERE ATLANTIQUE. Un trophée sera remis à l'équipage vainqueur.

11. DROITS D'UTILISATION D'IMAGE

11.1. 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 FINISTERE ATLANTIQUE 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 Concarneau (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.

11.2. Utilisation de la marque FINISTERE ATLANTIQUE

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

12. COMMUNICATION

12.1. Communication réalisée par l'AO

Les équipes devront transmettre tous les éléments nécessaires (textes, photos, vidéos...) à l'élaboration des supports de communication de la course (dossier de presse, espaces digitaux, media sociaux, pastilles vidéo ou sonores). 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 un avenant Multimédia.

12.2. Droits photos et audio-visuel

Les éléments relatifs à ces droits seront transmis dans l'avenant Multimédia médias qui sera une annexe au présent AC.

13. ASSURANCES

13.1. 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.

13.2. 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.

14. RESPONSABILITÉS

14.1. 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 de positionnement, 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.

14.2. Des Participants

Les membres d'équipages participent à la course à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité (RCV 3 « 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.

14.3. 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°4). Par conséquent, l'AO n'acceptera aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne sera responsable d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

15. SYSTEME DE POSITIONNEMENT

A Concarneau, 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.

La FINISTERE ATLANTIQUE pourra utiliser le système de positionnement du bord en cas d'une défaillance de la balise de positionnement de l'AO.

16. AIDE EXTERIEURE (DP)

16.1. Le routage est interdit conformément à la règle C.2.7 des règles de classe.

16.2. (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 quelle que façon que ce soit.

16.3. 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, 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'Equipage 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. Le Skipper confirme à la direction de course sa reprise de la course et certifie le respect des exigences de cet article.

17.CONTACTS

S.A.S. BREST ULTIM SAILING

Dirigeants :

Emmanuel Bachellerie : e.bachellerie@ultimsailing.com / 00 33 6 07 40 67 68

Mathieu Sarrot : mathieu.sarrot@gmail.com / 00 33 6 60 67 10 00

Adresse postale : S.A.S. Brest Ultim Sailing
Heron Building – 66, avenue du Maine - 75014 Paris

DIRECTION DE COURSE

Directeur de Course - Gildas Morvan : morvangildas29@gmail.com

00 33 6 62 48 85 44

Adjointe Direction de course- Claire Renou : claire.renou17@gmail.com

00 33 6 87 11 69 66