



INSTRUCTIONS DE COURSE

Une course produite par



*La mention [NP] dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).
La mention [DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.*

1. REGLES

La régate 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 règlements fédéraux.

1.4 L'annexe W sur les waypoints virtuels

1.5 Les Règlementations Spéciale Offshore catégorie 1 (RSO 1), avec les modifications précisées dans les règles de Classe Ultim 32/23 et les exemptions/dérogations validées par la FFVoile.

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

1.7 Les RCV suivantes sont modifiées :

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

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

2. MODIFICATION AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS / PC COURSE

3.1 Du 28 juin au 9 juillet 2022 le PC course sera situé dans l'espace organisation sur le village de Finistère Atlantique Challenge Action Enfance, quai Carnot à Concarneau.

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

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

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

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

4. CODE DE CONDUITE (DP-NP)

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

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

- Les bateaux inscrits à la course devront arborer dans leur gréement (haubans) 1 pavillon de course de chaque côté du bateau (hauteur minimale 1,50 m au-dessus du pont), à partir du jour de l'ouverture du village. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'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.
- 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 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.

5. PROGRAMME

Mardi 28 juin	Journée	Ouverture village de course	Quai Carnot
Mercredi 29 juin	Journée 16h00 18h00	Début des contrôles Heure limite d'arrivée des ultimes Briefing accueil	Port de Concarneau
Jeudi 30 juin	Journée 16h00 18h30	Contrôles Briefing départ / météo Présentation des équipages	Salle des Halles Quai Carnot
Vendredi 1^{er} juillet	13h00	Départ de la course	
Jeudi 7 juillet	Journée	ETA	
Vendredi 8 juillet	18h30 20h00	Remise des prix Soirée officielle	Quai Carnot Quai Carnot
Samedi 9 juillet	12h30	Parade sortie	

6. COMMUNICATIONS [DP]

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

6.1 Radio VHF

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

6.2 Vidéos

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+2) sur le FTP de NefSea pour Finistère Atlantique – Challenge ACTION ENFANCE.

6.3 Photos

5 photos quotidiennes en mode portrait ou paysage (vie à bord, manœuvres, visages, mains, environnement maritime etc...) doivent être envoyées entre 8h et 16h (heure française, soit TU+2) sur le mail presse et le mail de la Direction de course.

6.4 Production écrite

Pendant toute la durée de la course entre 20h et 6h du matin (heure française, soit TU+2), les bateaux doivent envoyer des informations sur leur course, leurs conditions de navigations et tous autres renseignements ou anecdotes que les concurrents jugent utile de partager avec les différents publics (presse, internautes etc...) qui permettront notamment d'alimenter en informations récentes le point matinal publié chaque matin sur le site de la course et les réseaux sociaux.

6.5 Vacation quotidienne

Les équipages fournissent quotidiennement de la matière (vidéos, photos et textes) destinée à faire vivre le site internet de la course, une à deux vacations seront organisées sur le temps de course. Ces vacations seront évenementialisées ; y seront conviés médias, armateurs, équipes et le grand public dans un lieu qui sera communiqué ultérieurement. Cette vacation aura lieu à Concarneau.

6.6 Coordonnées organisation

L'équipe de presse sera composée de 4 personnes.

Les photos et textes sont à envoyer aux adresses suivantes :

- dc@ultimsailing.com
- presse@ultimsailing.com

6.7 Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés de deux balises Ocean tracking, qui permettent le suivi du bateau.

Un chèque de caution de 500 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.

6.8 Classements intermédiaires et positions pendant la course :

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

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

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

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

6.8.2 Positionnement sur le site de la course

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

6.8.3 Autres balises

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

Océan Tracking mises à disposition par l'AO, celle-ci doit être déclarée à l'AO avant le 29 juin 2022 et les codes d'accès au serveur recevant les flots de positions pendant la course doivent être communiqués à cette date.

6.9 AIS Les concurrents devront mettre leur transpondeur AIS en marche à partir du 30 juin 09h30, et le conserver allumé jusqu'à leur arrivée.
Pour des raisons de sécurité, l'AIS, le téléphone satellite et la VHF 16 des concurrents devront être en veille permanente pendant toute la course.

7. PAVILLON DE COURSE

Le pavillon de course est le pavillon FINISTERE ATLANTIQUE CHALLENGE ACTION ENFANCE.

8. ZONES DE COURSE [DP]

Les bateaux quitteront leur poste d'amarrage vendredi 1^{er} juillet à partir de 10h30. En parade, ils transiteront vers la zone de course en passant le long de la ville close.

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

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

Elle est réservée :

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

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

Cette zone est délimitée par des bouées gonflables.

9. PARCOURS [DP]

9.1 Parcours de FINISTERE ATLANTIQUE CHALLENGE ACTION ENFANCE

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

Arrivée à Concarneau

9.2 Escales techniques

9.2.1 Concurrents en retard

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

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

Ces concurrents sont alors considérés comme partants.

Aucun départ retardé de Concarneau ne pourra avoir lieu plus de 48 heures après le départ de l'épreuve.

Leur parcours est 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 : Linuen / Petit Tarot

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

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

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

9.3 Si un événement climatique important 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 le mail de chaque bateau. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone/ Whatsapp / Telegram. (Ceci modifie RCV 33 et Signaux de course). Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail à la Direction de course.

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

9.4 Escales techniques

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

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

10. MARQUES

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

11. ZONES INTERDITES

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

Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées.

12. DEPART

12.1 Le départ sera donné le vendredi 1^{er} juillet 2022 à 13h00.

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

Signal	Pavillon et Signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Pavillon Finistère Atlantique Challenge Action Enfance et 1 signal sonore	8
Préparatoire	Pavillon "P" ou "I" et 1 signal sonore	4
Minute	Amené du pavillon "P" ou "I" et 1 long signal sonore	1
Départ	Amené du pavillon Finistère Atlantique Challenge Action Enfance et 1 signal sonore	0

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

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

12.3 Ligne de départ

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

La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours d'une bouée cylindrique de couleur jaune.

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

12.4

Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, quand un bateau ne prend pas le départ conformément à la définition « Prendre le départ », **il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne de départ**. Un bateau OCS recevra, sans instruction, une pénalité de 2 heures.

Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 15.5. Elle devra être effectuée avant la latitude 33°00,00 N. (Ceci modifie RCV 28.1 et 63.1)

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

13. ARRIVEE

13.1 La ligne d'arrivée est définie par l'alignement Linuen / bouée mouillée par 47°50,30 N 3°56,60 W

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

14. TEMPS LIMITE – ABANDON [DP]

14.1 La ligne d'arrivée sera fermée le 9 juillet à 13h00 (heure française).

Un suivi sécurité continuera d'être assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.

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

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

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

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

15. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

15.1 Pénalité au moment de l'incident

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

15.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM, dans un incident entre concurrents, sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

15.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon la RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le temps limite de réclamation (voir IC 16.3).

15.1.3. Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 16.3

15.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

15.2.1. La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont

en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 15.5 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités FINISTERE ATLANTIQUE CHALLENGE ACTION ENFANCE.

15.2.2. Pouvoir discrétionnaire du Jury

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

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

15.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront des amendes à régler à l'Autorité Organisatrice. De telles pénalités seront imposées par l'Autorité Organisatrice. Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 15.2.1.

15.4 Rupture accidentelle de plomb constatée par le Président du Comité Technique

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

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 120 minutes
- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 60 minutes

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

15.5. Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

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

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

Au terme de la pénalité, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

16. RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

16.1 Informer le réclamé :

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

16.1.2 Les avis des réclamations du de course, du Comité technique et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 61.1(b).

La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

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

16.2 Contenu d'une réclamation

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

16.3 Temps limites

16.3.1 Pour réclamer

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

16.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury sera de six heures après avoir eu connaissance des motifs de la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury. Cependant, lorsque les bateaux seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel (ceci modifie la RCV 62.2).

16.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les six heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 66).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 66).

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

16.4 Instruction et décision

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

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

16.4.3 Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc..., communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme dépositions pendant l'instruction (ceci modifie la RCV 63.6).

16.4.4 Conformément au préambule de l'IC 16, la procédure prévue dans cette instruction 16.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.

Cependant, selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en course ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.

16.4.5 La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

17. CLASSEMENT

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

18. REGLES DE SECURITE [DP] [NP]

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

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

Pour chaque bateau une liste définitive d'équipage sera remise à la DC lors du briefing départ du 30 juin 2022.

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

19. REMPLACEMENT D'EQUIPIERS OU D'EQUIPEMENT

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

19.2 [DP] le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

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

20.1 Chaque bateau devra avoir à bord :

- un GPS portable étanche ou dans une housse étanche.
- Des bâtons lumineux à réaction chimique type Cyalume.
- 1 couverture de survie par personne.
- Aliment énergétique 5000 Kj par personne.
- des sachets de fluorescéine stockés dans le container de survie
- 2 x 9 litres d'eau douce dans 2 containers de 10 l, selon la RSO 3.21.3.b
- 1 container avec 40 litres de carburant de secours selon la RC 2022 C.1.6
- la carte de navigation papier suivante : 6815 – INT 14 Océan Atlantique Nord – Partie Est

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

20.3 Des contrôles seront effectués avant le départ à Concarneau. Le skipper ou son représentant est tenu d'être présent jusqu'à ce que le bateau soit déclaré conforme.
Les bateaux devront être conformes aux règles le 30 juin 18h00.

20.4 Plombages

20.4.1 Autres plombages

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

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

20.4.2 Plombages et contestation de la qualité du plombage

Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages.

Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages.

Toute contestation concernant l'intégrité et/ou la qualité du plombage devra être formulée pendant les contrôles, ou, dans les 2 heures suivant le plombage (ou re-plombage) auprès des contrôleurs.

Les contestations ne seront plus admises après la signature de la déclaration de départ.

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

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

Chaque concurrent devra effectuer un auto-plombage en mer selon les modalités décrites en annexe 5 (Plombages).

20.7 En cas d'escale technique, un concurrent pourra rompre son scellé moteur et démarrer le moteur en respectant la procédure décrite dans l'AC 16.3 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 5 (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 5 (Plombage). Ceci précise la RCV 42.3 (i).

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

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 20.7 : 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.

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

21. BATEAUX OFFICIELS

- Le bateau du Comité de course arbore le pavillon FFVoile.
- Le bateau Jury arbore le pavillon Jury
- Le bateau Comité technique arbore le pavillon jauge
- Les semi-rigides de surveillance du plan d'eau arborent le pavillon FINISTERE ATLANTIQUE ACTION CHALLENGE ENFANCE
- Les vedettes presses arborent le pavillon FINISTERE ATLANTIQUE ACTION CHALLENGE ENFANCE
- Les vedettes à passagers accréditées par l'organisation arborent le pavillon FINISTERE ATLANTIQUE CHALLENGE ACTION ENFANCE

22. SEMI RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS

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

22.2 [DP] [NP] Les semi-rigides d'assistance doivent être identifiées de la façon suivante : Pavillon FINISTERE ATLANTIQUE CHALLENGE ACTION ENFANCE

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

22.4 un briefing pour les semi-rigides d'assistance sera organisé le jeudi 30 juin à la suite du briefing météo/départ à 17h30.

23. EVACUATION DES DETRITUS (DP)

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

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

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

25. ASSISTANCE

Le routage est interdit conformément à la règle C2.7 des règles de classe.

26. PRIX

La remise des prix aura lieu le vendredi 8 juillet à 18h30 en public sur le quai Carnot, elle sera suivie de la soirée officielle.

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

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

- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau. (Skipper)
 - Mercredi 29 juin à 18h00 : briefing d'accueil
 - Jeudi 30 juin à 16h00 : briefing départ / météo et présentation des équipages.
 - Du 29 juin jusqu'au départ de la course
 - A la cérémonie de remise des prix et à la soirée officielle le vendredi 8 juillet
- En cas d'infraction, une pénalité financière pourra être donnée par l'AO.

28. RESPONSABILITE

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

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

29. ORGANISATION

ORGANISATION – ULTIM SAILING		
Bachelierie Emmanuel	+ 33 6 07 40 67 88	e.bachelierie@ultimsailing.com
Sarrot Mathieu	+ 33 6 60 67 10 00	mathieu.sarrot@gmail.com
DIRECTION DE COURSE		
Morvan Gildas	+ 33 6 62 48 85 44	morvangildas29@gmail.com
Renou Claire	+ 33 6 87 11 69 66	claire.renou17@gmail.com
ARBITRES		
Président Comité course	+ 33 6 30 64 32 35	jcoadou@orange.fr
Président Jury		
Président Comité Technique	+33 6 15 17 08 51	jllaurent2@orange.fr
MEDECIN		
Association AMCAL Jacolot Laure	+33 6 64 90 59 38	Joignable H24/7

ANNEXES :

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

ANNEXE 1 - WAYPOINTS

ANNEXE WP – REGLES POUR WAYPOINTS

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

Version mai 2021 – Traduction Commission Centrale d'Arbitrage

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de Marque est modifiée comme suit :

Marque : Un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

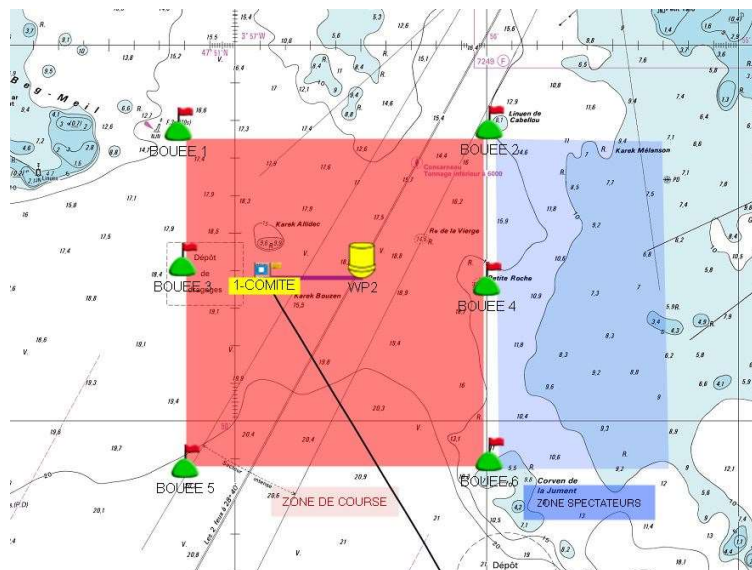
WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

Waypoint Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

Zone L'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

ANNEXE 2 – ZONE DE COURSE / ZONE DEPART



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

ANNEXE 3 - PARCOURS

Les coordonnées des points sont données en WGS 84, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation, (ceci modifie la RCV 62).

Ordre	Waypoint		Côté	Position
1	Départ Concarneau			47°50,300 N 003°56,600 W
2	Ile de Penfret	Laisser	Tribord	
3	Cardinale EST Jaune de Glénan	Contourner	Tribord	47°42,616 N 003°49,713 W
4	Ile de Madère	Laisser	Tribord	
5	Ile de Lanzarote	Contourner	Tribord	
6	Ile de Faial	Laisser	Bâbord	
7	Ile de Pico	Contourner	Tribord	
8	Cardinale Est Linuen	Laisser	Bâbord	47°50,768 N 003°57,314 W
8	Bouée Arrivée Concarneau	Laisser	Tribord	47°50,300 N 003°56,600 W

ANNEXE 4 - ZONES INTERDITES

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

Les coordonnées des points sont données en WGS 84

FFVoile-TSS Ouessant		
1	TSS Ouessant A	49°02,050 N 005°36,700 W
2	TSS Ouessant B	48°48,600 N 005°25,000 W
3	TSS Ouessant C	48°37,200 N 005°11,850 W
4	TSS Ouessant D	48°29,350 N 005°22,050 W
5	TSS Ouessant E	48°35,000 N 005°42,500 W
6	TSS Ouessant F	48°42,500 N 006°03,100 W
7	TSS Ouessant G	48°56,400 N 005°51,600 W

FFVoile-TSS South Scilly		
1	TSS South Scilly A	49°46,050 N 006°16,550 W
2	TSS South Scilly B	49°35,540 N 006°16,400 W
3	TSS South Scilly C	49°35,550 N 006°34,100 W
4	TSS South Scilly D	49°46,030 N 006°29,550 W

FFVoile-TSS West Scilly		
1	TSS West Scilly A	50°01,070 N 006°32,750 W
2	TSS West Scilly B	49°52,300 N 006°36,600 W
3	TSS West Scilly C	49°52,400 N 006°53,700 W
4	TSS West Scilly D	50°03,950 N 006°48,450 W

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

FFVoile-TSS Canaries Ouest		
1	TSS Canaries Est A	28°19,800 N 014°47,700 W
2	TSS Canaries Est B	27°48,780 N 015°00,350 W
3	TSS Canaries Est C	27°51,500 N 015°08,850 W
4	TSS Canaries Est D	28°20,500 N 014°57,100 W

FFVoile-TSS Canaries Ouest		
1	TSS Canaries Ouest A	28°33,800 N 015°39,300 W
2	TSS Canaries Ouest B	27°58,400 N 016°12,950 W
3	TSS Canaries Ouest C	28°03,450 N 016°19,650 W

ANNEXE 5 - 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+2) le 1^{er} juillet 2022 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 définisse 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 jeudi 30 juin 16h00.
- 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 ou en cas d'escale avec accord 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 avec le code donné par la Direction de course.
- **La(les) photo(s) des scellés (s) sera(ont) envoyée(s) par mail par le concurrent au Comité technique** : Jean-Luc LAURENT jllaurent2@gmail.com ET à la Direction de course dc@ultimsailing.com avant le 1^{er} juillet à 20h00, heure française (TU+2).

ANNEXE 6 – 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 6 heures
- Plage 2 : de 2 à 24 heures
- Plage 3 : de 24 heures à DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnaire s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou de changer de plage.

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

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

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

- Est-ce que l'infraction est répétée ?
- Est-ce que l'infraction était délibérée ?
- Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
- Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
- Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a avantage le bateau ?

Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3
	Financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ
AC 4 Publicité	X			
AC 16 Aide extérieure				X
AC 16.3 Escale			X	
IC 6 Communications		X		
IC 6.9 AIS		X		
IC 8 Zones de course		X		
IC 9 Parcours			X	X
IC 11 Zones interdites			X	
IC 12.4 OCS		2 heures		
IC 14 Abandon			X	
IC 15.1.1 Infraction chapitre 2 ou RIPAM		X		
IC 15.1.3 Pénalité selon RCV 44.1b			X	
IC 20.4.1 Rupture plombage		X		
IC 20.6 Rupture Plombage moteur			X	
IC 21 Semi-rigides d'assistance	X	X		
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		X	X	X

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

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

ANNEXE 7 – ANNEXE AUDIOVISUELLE

1. Principe d'exposition :

Exposition multimédia la plus grande 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) :

- 29 juin : mise en place d'un FTP avec un accès privatif et sécurisé pour chaque concurrent (réception des images) et d'un serveur vidéo accessible par accréditation.
- Du 29 juin au 8 juillet : présence d'une équipe de production à Concarneau
- Le 1^{er} juillet :
 - o Dispositif en mer / 2 sources (hélico et vedette)
 - o Direct broadcast TV HF si accord diffuseur broadcast
 - o Live streaming RS course 4G agrégé si pas d'accord diffuseur broadcast
- Du 1^{er} juillet au 8 juillet (pendant l'épreuve) :
 - o Réception et gestion de l'ensemble des images onboard sur le FTP de la production : chaque concurrent disposera d'un compte FTP privatif et sécurisé.
 - o Si envoi de fichiers par messagerie type Whatsapp ou Telegram prendre contact avec Fred Olivier (06 22 54 18 35)
 - o Validation des images réceptionnées par le référent audiovisuel de chaque Ultim avant distribution
 - o Distribution via le serveur vidéo
 - o Mise à disposition des images envoyées par les concurrents sur le serveur vidéo
 - o Réalisation de sujet PAD no comment quotidiens (internet et RS)
 - o Réalisation de bout à bout : ambiance village, départ et arrivées
 - o Réalisation de programmes courts (si accord partenaire TV)
 - o Le +-7 juillet : tournage à 2 caméras ENG + drone (si arrivée de jour) > arrivée du premier
 - o Jours suivants : tournage à 1 caméra ENG + drone (si arrivée de jour) > arrivées des autres concurrents

3. Moyens demandés à chaque Ultim :

- Banque images on board (+- 5 minutes / 1920 :1080 HD ou 4K / avant le 28 juin)
- Banque images aérienne (+- 10 minutes / 1920 :1080 HD ou 4K / avant le 28 juin)

⇒ Contact production : NefSea Production / Erwan Riquier et Fred Olivier

- Envoi exclusif sur le FTP de la production de l'ensemble des images en mode « fichier » (veille réception de 7h à 22h HF et 24/24 si urgence).
- 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 la production (le contenu souhaité de ces envois quotidiens sera communiqué ultérieurement).
- Tournage des points de passage (Lanzarote / Passage Pico ...) par l'équipage.
- Accueillir à bord la production audiovisuelle de Finistère Atlantique après le passage de la ligne d'arrivée ou de son port d'arrivée après son abandon.

4. Droits :

- Les images et sons tournés par la production audiovisuelle de Finistère Atlantique peuvent être exploités par chaque Ultim pour toutes exploitations (hors pub et droits commerciaux) ce, sans limitation de durée et de territoire sur tous supports connus ou inconnus à ce jour.
- L'ensemble des images et sons produits par chaque Ultim peut être exploité par Brest Ultim Sailing pour toutes exploitations (hors pub et droits commerciaux) qui concourt à la promotion de Finistère Atlantique ce, pour une durée de 8 ans sans limitation de territoire sur tous supports connus ou inconnus à ce jour.
- La classe Ultim 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 Finistère Atlantique mais ce, uniquement après l'obtention préalable écrite de chaque Ultim.
- Les images et sons produits par chaque Ultim pourront être mis à la disposition des partenaires de Finistère Atlantique pour toutes exploitations étroitement liées à leur contrat de partenariat sur cette édition 2022 mais uniquement après l'obtention préalable écrite de chaque Ultim (hors pub et droits commerciaux).
- Droits commerciaux : avant toute vente d'image, les parties prenantes (Finistère Atlantique et l'Ultim concerné) se rapprocheront afin de fixer les conditions financières de la cession d'exploitation. Le prix de cette cession de l'extrait concerné sera fixé au tarif en vigueur généralement appliqué en fonction de l'exploitation (support, durée, territoire).
L'ayant droit source (L'Ultim ou Finistère Atlantique) disposera d'un droit de veto lui permettant la non cession de l'image ou de la séquence concernée.