

AVIS DE COURSE



TRANSATLANTIQUE EN SOLITAIRE 2016

(Etablie en 1960 comme la première course transatlantique en solitaire, connue depuis sous le nom de l'OSTAR, et re-baptisée « THE TRANSAT » en 2004)

14^e édition, départ le lundi 2 mai 2016.

De Plymouth (UK) à Brooklyn Bridge Park Marina, New-York City (USA)

ORGANISATION

OC Sport UK Branch, avec la Royal Yachting Association, RYA
Cowes Waterfront, Venture Quays, Castle St, East Cowes, Isle of Wight PO32 6EZ, United Kingdom

OC SPORT France, avec la Fédération Française de Voile (FFVOILE)
41-43 rue Cronstadt, 75015 Paris
E-mail: info@thetransat.com

1. INTRODUCTION
2. ENTITÉS
3. RÈGLEMENTS
4. SKIPPERS
5. BATEAUX
6. IDENTIFICATION
7. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRE
8. LA COURSE
9. PROCÉDURE D'INSCRIPTION
10. POSITIONS ET SUIVI
11. TEMPS LIMITE
12. CLASSEMENT
13. PRIX
14. OBLIGATIONS AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE
15. MÉDIA
16. PAVILLONS, MARQUAGES, ETC.,
17. RESPONSABILITÉ DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE, DES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS
18. DIVERS

Annexe 1: LES DATES CLES

1. INTRODUCTION

Histoire de la Course

En 2004, OC sport a sauvé l'événement connu sous le nom de OSTAR, pour le rebaptiser et garantir sa pérennité. L'édition 2016 réunira une flotte très intéressante, avec d'excellentes équipes sur la ligne de départ en mai, une activité média améliorée, de formidables opportunités VIP avant le départ et à l'arrivée, une compétition passionnante, des gains importants à gagner, un village de course installé dans Plymouth Sutton Harbour, et une équipe dévouée pour organiser la meilleure course océanique.

OC Sport réintroduit les multicoques dans THE TRANSAT avec une flotte qui comptera quatre classes : Ultimes, IMOCA, Multi50 et Class40. Les valeurs de la course et de ceux qui y participent sont un mélange d'innovation, de technologie, de compétition de haut niveau, avec un bel esprit d'aventure et d'émotions.

THE TRANSAT, dont ce sera la 14^e édition, est l'héritière de la plus ancienne course transatlantique en solitaire, l'OSTAR, qui a marqué la course au large moderne. Le sport, l'aventure et la persévérance humaine sont au cœur de la course.

En 2016, THE TRANSAT devrait susciter un intérêt médiatique plus large que jamais, avec notamment le retour des grands multicoques. Pour la Classe IMOCA, THE TRANSAT est également une excellente préparation pour le départ du Vendée Globe, ce qui devrait attirer les médias d'une manière significative. Pour les Class40 et Multi50, cette course sera la grande épreuve de la saison et la première partie de leur tour de l'Atlantique, avec un retour deux mois plus tard avec la Transat Québec-Saint-Malo.

L'objectif de l'équipe média d'OC Sport est de faciliter les Teams à assurer une couverture maximale, avec le minimum de règles. OC Sport encouragera et soutiendra ainsi les Teams à garantir la plus grande couverture médiatique possible sur leur propre marché.

OC Sport a, parmi d'autres approches, l'intention d'utiliser la nationalité des marins comme un angle de communication afin d'optimiser le suivi média international pour les concurrents et pour la course.

Chaque Team sera propriétaire des droits du contenu produit à bord de leur bateau pendant la course. Chaque Team donnera néanmoins l'autorisation à OC Sport et à ses partenaires, pendant la durée de la course et jusqu'au 31 mai

2017, d'utiliser leurs images, contenu, supports de promotion et autres communications afin de communiquer sur l'épreuve auprès du plus large public possible. De plus, les images et le contenu de l'édition 2016 pourront être utilisés par l'Organisateur de la Course pour la promotion des futures éditions.

Le parcours

THE TRANSAT revient à son parcours d'origine et partira de Plymouth en Angleterre pour rejoindre New-York City, où elle n'était pas retournée depuis la première édition en 1960. Les bateaux seront accueillis dans un nouveau port de plaisance à Brooklyn, la Brooklyn Bridge Park Marina, avec une vue emblématique sur Manhattan.

Une grande nouveauté : un prologue entre la Bretagne et Plymouth

Une manche de prologue obligatoire entre la Bretagne et Plymouth, avec un village de course et des animations locales, sera organisée avant l'événement de manière à créer des opportunités de relations presse et publiques supplémentaires en France pour la course et pour les partenaires des Teams.

Les bateaux devront être présents en Bretagne à partir du mercredi 20 avril 2016 avec le départ du Prologue prévu le dimanche 24 avril 2016 à 10h00. Ce prologue se courra en équipage et les résultats ne seront pas comptabilisés pour le classement final de THE TRANSAT. Les bateaux pourront embarquer des invités à bord, avec un invité réservé pour OC Sport, en fonction des conditions de mer et de vent.

Place dans le calendrier

En prenant en compte tous les critères, OC Sport a essayé de programmer THE TRANSAT au moment le mieux approprié du calendrier, en fonction des périodes de glaces, des marées à Plymouth et des autres épreuves.

En ce qui concerne les glaces, il est important de noter que le danger provient des icebergs à la dérive sur le Courant du Labrador

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, l'état des icebergs en mai est bien meilleur qu'en juin car ils ne se sont pas encore détachés de la mer de glace hivernale plus au nord. Faire partir THE TRANSAT début mai est donc bien plus sûr qu'en juin.

Les autres événements sportifs ont également été pris en compte, en particulier l'Euro 2016 de football qui se tiendra en France en juin, ainsi que la course

transatlantique organisée pour la classe IMOCA entre New-York et Les Sables d'Olonne et dont le départ est prévu de New-York le 29 mai.

Les bénéficiaires d'organiser une course début mai, que ce soit pour les Teams ou pour l'épreuve, et bien que cela ajoute une pression supplémentaire, sont considérés comme positifs, surtout pour les marins en préparation pour le Vendée Globe qui voudront passer un maximum de temps en Europe après THE TRANSAT et pour les skippers des Class40 qui souhaitent participer à l'Atlantic Cup aux Etats-Unis.

L'Autorité Organisatrice, OC Sport

OC Sport opère dans le monde entier à partir de ses bureaux en Suisse, en France et au Royaume-Uni. OC Sport est une société de gestion d'événements plusieurs fois primée. Elle dirige des équipes et des athlètes de haut niveau et propose ses conseils à de grandes marques internationales, à des villes organisatrices et à d'autres organisateurs d'événements.

Chaque année, l'équipe d'OC Sport International organise plus de 100 jours de compétition sur une vingtaine d'événements et sur quatre continents. Le niveau d'expérience récolté au sein de l'équipe grâce entre autres aux commentaires des teams, sponsors et journalistes permettront sans aucun doute à l'organisation de préparer une édition 2016 exceptionnelle.

Pour THE TRANSAT, OC Sport UK et OC Sport France travailleront conjointement pour proposer la meilleure édition de l'histoire de la course (désormais désignés par OC Sport ou l'Autorité Organisatrice)

OC Sport France sera en charge du Prologue entre la Bretagne et Plymouth, en affiliation avec la FFVoile.

OC Sport UK sera en charge de The Transat en affiliation avec la RYA.

Chaque skipper devra participer à la fois au Prologue et à The Transat afin d'être officiellement classé dans The Transat.

Site Internet

Les concurrents auront leurs propres espaces team sur le site officiel de la course. Cet espace pourra comprendre des images du team, le logo du sponsor principal et un lien vers le site du concurrent (tant que le concurrent met sur son site un lien retour vers le site de la course). De plus, tout le contenu média des concurrents (photos, vidéo, audio et texte) sera promu via le site internet officiel.

Communications du bateau

OC Sport essaiera de contacter chaque bateau au moins une fois tous les deux jours pour une courte vacation radio en conférence vidéo ou audio (conférence audio utilisée comme backup). Cette interview sera enregistrée et distribuée aux teams et aux journalistes par OC Sport.

En outre, OC Sport fera en sorte que tout le contenu audio de chaque conférence vidéo soit retransmise sur une chaîne audio.

Aménagement portuaire

OC Sport fournira à chaque team une place au port gratuite en Bretagne pendant 4 jours, puis à Plymouth pendant 8 jours avant le départ et jusqu'à 5 jours après l'arrivée de chaque bateau dans la Marina de Brooklyn Bridge Park. OC Sport fera son possible pour permettre à tous les bateaux de s'amarrer le long d'un ponton ou par la poupe à un ponton ou à un quai, et essaiera d'éviter les amarrages à couple. Malgré les contraintes dans les ports de départ et d'arrivée, OC Sport fera son possible pour que chaque bateau ait accès à l'eau, à l'électricité et au wi-fi.

L'amarrage des monocoques en Bretagne et à Plymouth sera géré sur le principe de premier arrivé, premier réservé, afin de permettre un bon emplacement au sein du village de la course, en fonction des contraintes imposées par la configuration du gréement comme les barres de flèches sur le pont, ou les foils.

Zones de travail

En Bretagne et à Plymouth, chaque équipe aura droit à un emplacement pour au moins une voiture, un utilitaire et un espace technique pouvant accueillir un conteneur de 20 pieds, et à Plymouth un espace bureau à partager entre les teams. En raison de contraintes de place à New York, il n'y aura pas de places de parking ni d'espace technique à disponibilité.

Espace commercial : Un espace public dans le village de la course sera offert à tarif négocié pour chaque team en Bretagne et à Plymouth avec accès libre aux espaces privatisés mais partagés de la course.

Espace Relations Publiques : des services de relations publiques VIP pour les teams seront disponibles en Bretagne, à Plymouth et à New-York City. Les détails de ces offres seront disponibles fin 2015.

Espace événementiel : Au cours des 8 jours à Plymouth, les teams auront accès aux infrastructures publiques de l'événement pour accueillir leurs propres événements (scène/micro et haut-parleurs/ zones publiques).

Hôtels: OC Sport fournira aux teams le détail des packages négociés auprès des hôtels locaux pour les skippers et leurs équipes.

Visibilité des Sponsors des Concurrents

Tous les efforts seront faits pour que les marquages des sponsors des concurrents soit aussi grande que possible pendant toute la durée de la course pour le public, les partenaires, sur le village de la course, pour les médias, et sur tout matériel promotionnel et en ligne.

La propriété intellectuelle, incluant (sans limitations) les logos, marques déposées, liens internet et marques appartient à OC Sport. OC Sport donnera gratuitement à tous les teams le droit d'utiliser le logo THE TRANSAT sur tout leur matériel de communication et matériel promotionnel jusqu'au 31 Mai 2017. Cette licence ne s'étend absolument pas à des objets qui seraient vendus, même à prix coûtants, en interne ou en externe du projet ou du sponsor du projet. Dans le cas où une équipe souhaiterait utiliser le logo de la course à des fins commerciales, OC Sport discutera en toute bonne foi d'un accord de licence. Les articles de la ligne de vêtements officielle seront disponibles, et personnalisables à prix réduits pour les équipes chez l'équipementier officiel de la course. Les teams ne seront pas autorisés à appliquer le logo THE TRANSAT sur d'autres vêtements que ceux de l'équipementier officiel.

Toute opération publicitaire menée par un team ou ses sponsors qui utilise un élément de cette propriété intellectuelle ou réfère à l'organisation de la course, nom de la course, logo, personne, idée, service ou produit de THE TRANSAT, différents en forme à celui établi dans l'annexe 1 du Code de Publicité ISAF devra recevoir un accord écrit de la part de l'organisateur. Le non-respect de cette règle pourra résulter dans l'exclusion possible de la course.

AVIS DE COURSE

1. INTRODUCTION

1.1. Cet Avis de Course remplace tout autre document distribué précédemment par OC Sport, en rapport avec la course transatlantique en solitaire de Plymouth, Angleterre à New-York City, USA édition 2016. Pour simplifier, cet Avis de Course sera, à partir de maintenant, nommé AdC.

1.2.

1.2.1 OC SPORT France est l'Autorité Organisatrice du Prologue en affiliation avec la FFVoile.

1.2.2 OC SPORT UK Branch Limited est l'Autorité Organisatrice de The Transat en affiliation avec la RYA

OC Sport UK Branch Limited et OC SPORT France sont des sociétés du groupe OC Sport. Plus de détails sur les autres sociétés du groupe sur : www.ocsport.com

Pour simplifier, OC Sport UK Branch Limited et/ou OC SPORT France seront désignés sous le nom de OC Sport ou l'Autorité Organisatrice pour chaque épreuve respective.

1.3. Le **nom** officiel de cet événement est THE TRANSAT.

NB: La marque déposée THE TRANSAT est enregistrée en Europe par le Bureau de Propriété Intellectuelle. Réf: Community Trade Mark E3873908, enregistré le 10 Avril 2006, Classes 16, 41, en anglais et en français.

Le nom est susceptible de changer en cas de partenariat titre pour devenir « The XXX TRANSAT »

1.4. OC Sport est en discussion avec les différentes classes pour que THE TRANSAT devienne une épreuve officielle de leurs **calendriers** respectifs.

1.5. La langue officielle pour tous les sujets en relation avec la course sera l'anglais et, sauf si stipulé différemment ci-dessus, en cas de conflit, la version anglaise prévaudra. Les versions françaises seront fournies mais ne devront en aucun cas remplacer la version anglaise.

1.6. Tout les horaires fournis dans cet Avis de Course (et tout avenant futur), et

dans les Instructions de Course sont donnés en heures locales de Plymouth avant le départ et en TU pendant la course.

2. ENTITÉS

2.1. OC Sport a engagé Gilles Chiorri au poste de **Directeur de Course** pour gérer les aspects sportifs et maritimes de l'événement.

2.2. Un **Comité de Course** sera nommé pour gérer les opérations de départ et d'arrivée de l'événement, le timing et le classement. La liste de ses membres sera publiée dans les Instructions de Course.

2.3. Un **Jury International** sera mis en place. Le Jury International sera constitué avec l'autorisation de la RYA. La liste de ses membres sera publiée dans les Instructions de Course. Ce Jury sera nommé en accord avec l'Annexe N ISAF RRS.

Lorsque le Jury ne peut pas être présent physiquement, mais peut être joint par téléphone, téléphone satellite, Skype, email, VHF ou tout autre moyen de communication, les conditions de l'article 1.2 de l'Annexe N RRS seront remplies.

2.4 L'Autorité Organisatrice donnera un **tracker** à chaque bateau. Un spécialiste sera chargé de gérer les données reçues via les systèmes de suivi. Il garantira la confidentialité des données reçues et créera le classement quotidien et la mise à jour des positions pour les équipes, les medias, le site internet mais aussi pour la sécurité et la supervision de la course.

3. RÈGLEMENT

3.1. THE TRANSAT est régie par les textes ci-dessous, comme définis dans les Règles de Course à la Voile en vigueur pendant la durée de l'événement.

- Le règlement Offshore Special Regulations Catégorie (OSR 1)
- Les Règles de Course de l'International Sailing Federation (ISAF), sauf les règles modifiées en § 3.3 de l'Avis de Course. La course est classée «épreuve ISAF »
- La partie B du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)

3.2 Tous les Dispositifs de Séparation du Trafic (DST) seront définis comme

zones interdites dans les IC.

3.3. Les Règles ISAF suivantes sont modifiées :

3.3.1 Règles du Chapitre 2 (quand les voiliers se rencontrent) : s'appliquent jusqu'à 20 milles après le départ et à partir de 20 milles avant la ligne d'arrivée. Elles ne s'appliquent pas entre le coucher et le lever du soleil, ou par mauvaise visibilité. Elles sont remplacées par la Partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM).

3.3.2 Règle 35 (Temps limite) : modifiée au paragraphe 11 de l'AdC.

3.3.3 Routage météo : le routage météo ou toute autre forme similaire d'assistance extérieure n'est autorisé que pour les Ultimes et les Multi50. Cela modifie la règle 41 des RCV.

3.3.4 L'accès aux informations météo sur internet sera limité aux sites publics, comme défini dans les Instructions de Course (doit avoir une adresse URL, doit pouvoir être trouvé par une recherche standard sur Google.com, et doit être accessible par tous les skippers).

3.3.5 Assistance Médicale : l'assistance médicale est autorisée. Mais tout contact avec un expert médical, en dehors de l'Équipe Médicale de la Course, devra être indiqué à la Direction de Course. Cela modifie la règle 41.

3.3.6 Les bateaux doivent compléter le parcours entier de façon indépendante et ne doivent pas délibérément naviguer en convoi ou chercher à obtenir un accompagnement de quelque manière que ce soit. Pendant cet événement, les bateaux ne doivent avoir aucun contact physique avec d'autres navires ou avion, sauf en cas d'urgence ou de recherche et d'opération de sauvetage.

3.3.7 Tous les bateaux peuvent revenir à Plymouth pour réparer et éventuellement prendre un nouveau départ dans les 72 heures suivant l'heure de départ, sans pénalité.

3.3.8 Les escales techniques pour réparation sont autorisées, après accord de la direction de course, avec un temps minimum d'escale de 6 heures, sauf indication contraire dans les Règles de Classe. Pour les ULTIMES, le temps minimum d'escale est de 10 heures.

3.3.9 La règle 41 (Aide extérieure) et la règle 45 sont modifiées pour permettre une escale technique. Les détails seront précisés dans les Instructions de

Course.

3.3.10 Règle 42.3(i): Un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour manœuvrer à l'intérieur d'un port en vue de réparations, après accord de la direction de course. Cela sera autorisé à partir de 1 mille avant l'entrée du port et à condition que le bateau ne se rapproche pas de la ligne d'arrivée.

3.3.11 Règle 44.1 (Effectuer une pénalité): définie dans les IC.

3.3.12 Règle 47.1 (Limitation de l'équipement): modifiée par "les bateaux ont la possibilité d'embarquer des pièces de rechange lors d'une escale technique après autorisation de la direction de course.

3.3.13 Règle 50.2 (Tangons de spinnaker) : ne s'applique pas, sauf pour les Class40

3.3.14 Règle 51 (ballast mobile): supprimer les deux premières phrases de la règle 51 et les remplacer par : "Tous les ballast mobiles sont autorisés, à condition que :

– à l'intérieur du bateau, tout le matériel lourd, risquant d'endommager le bateau ou de blesser le skipper soit attaché en permanence. La nourriture, l'eau ou les bidons d'essence, les outils et les pièces de rechange, peuvent être rangés dans des caisses ou des sacs ultra-résistants, et déplacés à condition d'être attachés.

– le matériel de sécurité (y compris le radeau de survie et le matériel plombé) ne soit pas empilé.

– matossage sur le pont : bien que cela ne soit pas encouragé, le matossage sur le pont est autorisé. Les sacs à voile devront être conçus de façon à permettre une évacuation rapide de l'eau et être attachés au pont en toute sécurité. L'utilisation des bases des chandeliers seuls est interdite

3.3.15 Règle 52 (Energie manuelle) : *Modifiée "Les voiliers sont autorisés à avoir recours à une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique ou un système anti-chavirage qui choque, partiellement ou totalement les écoutes. Ce système ne peut, en aucun cas, border une voile. Cette énergie peut aussi servir à remplir et/ou vider le ballast et/ou pour orienter la quille".*

3.3.16 Règle 54 (Étais avant et point d'amure des focs) : ne s'applique pas

3.3.17 Règle 55 : utiliser des brins de laine pour hisser le spinnaker n'est pas considéré comme un manquement à cette RCV

3.3.18 Règle 61 (Exigences pour réclamer) : modifiée dans les Instructions de Course

3.3.19 Règle 62 (Recours) : Modifiée dans les Instructions de Course

3.3.20 Règle 63 (Audience) : Modifiée dans les Instructions de Course

3.3.21 Règle 64 (Décisions): Modifiée dans les Instructions de Course

3.4. Les décisions du Jury International seront sans appel.

4. SKIPPERS

4.1 La course se court en solitaire. Chaque bateau doit avoir la même personne à bord pendant toute la durée de la course, en respect de la règle ISAF 41.

4.2 Tout skipper ayant embarqué une ou plusieurs personnes ayant besoin d'assistance dans le cadre de cette règle 41, devra les débarquer le plus rapidement possible et devra suivre toutes les instructions de la Direction de Course. La personne embarquée ne doit à aucun moment permettre de faciliter la progression du skipper vers la ligne d'arrivée, de quelque manière que ce soit.

4.3 L'âge minimum de participation est **18 ans** au **2 mai 2016**.

4.4 Il va de la responsabilité de chaque skipper de s'assurer qu'il emmène avec lui les documents nécessaires pour entrer aux Etats-Unis, notamment un passeport biométrique et un visa d'entrée aux Etats-Unis par la mer. Tous les teams devront envoyer par email ou par fax des photocopies de leur visa à OC Sport avant le 20 avril 2016 à 23h59, et l'inscription à la course pourrait lui être refusée si le skipper ne se plie pas à cette exigence. Les documents originaux devront être présentés à OC Sport avant le 1^{er} mai 2016 à 18h00

4.5 Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que tous les documents nécessaires lui permettant de courir selon les règles de son pays soient bien en ordre.

4.6 Chaque skipper devra avoir participé à un stage médical et de survie au cours des cinq (5) dernières années, couvrant tous les aspects de la survie en mer, et valide pour toute la période de la course. Ce stage devra être approuvé par l'ISAF.

4.7 Chaque skipper devra être titulaire d'un brevet de premiers secours de Niveau 1 validé au cours des cinq dernières années, ou d'un certificat de

premiers secours en mer en cours de validité.

4.8 Des photocopies de ces brevets et certificats confirmant la réalisation de ces stages devront être fournies à la Direction de Course avant le 13 avril 2016 à 18h00.

4.9 Chaque participant devra posséder une assurance responsabilité civile pour un minimum garanti de 3 millions d'euros ou 2,5 millions de Livres Sterling, qui devra être valide jusqu'au **30 juin 2016**. La preuve écrite de cette assurance, de la part d'une compagnie d'assurances jugée acceptable par les organisateurs de la course, devra être fournie avec tous les détails de l'inscription avant le 20 avril 2016 à 18h00.

4.10 L'Autorité Organisatrice rappelle à chaque skipper qu'il est de l'entière responsabilité du participant de :

- veiller à ce que son état médical et physique soit compatible avec les contraintes de la course
- informer le médecin référent de toute pathologie pouvant altérer sa sécurité ou celle d'un tiers pendant la durée de l'épreuve.

4.11 THE TRANSAT est soumise aux règlementations spéciales offshore (OSR) cat. 1. Chaque skipper devra par conséquent fournir :

- Une échocardiographie,
- Un bilan médical complet de moins de 4 ans.
- Le formulaire médical complété, avec la date, le tampon et la signature du médecin garantissant les informations, ainsi que la date et la signature du participant.
- Un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au moins la numération globulaire, un ionogramme sanguin, le taux d'urée, le niveau de créatinine, les tests de fonction hépatique, la glycémie à jeun,
- Un doppler carotidien daté de moins de 2 ans pour les participants de 50 ans et plus.
- Un certificat prouvant que le participant a suivi la formation médicale obligatoire OSR 1

- La liste complète des médicaments conformes aux réglementations OSR 1 avec les noms commerciaux et les dates d'expiration. Cette liste devra être datée et signée.

4.12 Tout test ou information manquant annulera la procédure d'inscription du skipper. Tous ces documents et ces informations devront être envoyés au médecin référent sous enveloppe scellée confidentielle afin de respecter la confidentialité. Si nécessaire, le médecin référent pourra demander des tests complémentaires de façon à mieux apprécier la capacité du skipper à participer à la course. En fonction du dossier médical et des bilans, le médecin référent pourra donner au skipper un avis défavorable à sa participation.

5. LES BATEAUX

5.1. THE TRANSAT est ouverte aux monocoques et aux multicoques, répartis en plusieurs classes :

- Classe IMOCA 60 : les monocoques définis dans les règles de jauge IMOCA. Chaque bateau devra posséder un certificat de jauge IMOCA 60 2016 valide à son arrivée à Plymouth, sous peine de voir son entrée dans Sutton Harbour et sa participation à la course refusées.
- Class 40 : les monocoques définis dans les règles de jauge Class40. Chaque bateau devra posséder un certificat de jauge Class40 2016 valide à son arrivée à Plymouth, sous peine de voir son entrée dans Sutton Harbour et sa participation à la course refusées.
- Multi 50 : les multicoques définis dans les règles de jauge Multi50. Chaque bateau devra posséder un certificat de jauge Multi50 2016 valide à son arrivée à Plymouth, sous peine de voir sa participation à la course refusée.
- Ultimes : les multicoques dont la Longueur Hors Tout est égale ou supérieure à 60 pieds. Si le nombre de multicoques inscrits mesurant entre 60 et 80 pieds de LHT est égal ou supérieur à trois, OC Sport pourra décider de créer pour eux une classe spécifique.

5.2 A sa discrétion, OC Sport se réserve le droit de refuser des inscriptions en accord avec la Règle 76.1.

5.3 Les places au ponton seront attribuées, dans Sutton Harbour uniquement pour les monocoques, par ordre de paiement des droits d'inscription. En raison des écluses et des places limitées dans le port, les places dans Sutton Harbour ne pourront pas être garanties aux inscriptions tardives, qui se verront amarrés à

l'extérieur, sur des bouées. L'Autorité Organisatrice fournira aux multicoques des places en dehors de Sutton Harbour.

5.4 Tous les bateaux doivent avoir à bord un moteur fixe et un arbre d'hélice fixe (non rétractable), permettant de rejoindre la zone de départ de façon indépendante, et après le passage de la ligne d'arrivée de rejoindre le port. Les contrôles de bateaux auront lieu en Bretagne du 21 au 23 avril 2016, puis du lundi **25 avril à 18h00** au **vendredi 29 avril 2016**. Tout bateau ne répondant pas aux exigences des contrôles dans les temps ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette course.

5.5. Après le passage de la ligne d'arrivée, le comité de course pourra vérifier l'équipement du bateau sans préavis de sa propre initiative ou à la demande de l'Autorité Organisatrice ou à la demande du Jury International

5.6 Tout bateau non-conforme aux règles sera pénalisé ou disqualifié à la discrétion du Jury International

6. IDENTIFICATION

6.1. Tous les bateaux devront avoir un numéro de course distinct visible à tout moment en conformité avec leurs Règles de Classe ou aux OSR 1 pour les Ultimes. Ce numéro devra être communiqué à OC Sport avant le **8 janvier 2016** sur le bulletin d'inscription.

6.2 OC Sport se réserve le droit de refuser un nom qui sera considéré de mauvais goût, choquant, injurieux ou contraire aux objectifs de la course, ou contraire aux lois britanniques, françaises ou américaines.

7. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRE

7.1.: Les équipements de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de la course.

- Un radar pour bateaux,
- Un Iridium portable (avec carte SIM dédiée), étanche ou inséré dans un étui étanche à l'intérieur du sac de survie (OSR 4.21.3 q) avec une batterie de rechange chargée, elle-même rangée dans un étui étanche.
- Un GPS portable étanche doté de piles neuves.
- Chaque bateau doit posséder un transpondeur AIS Classe B L'appareil

doit être configuré avec toutes les données du bateau (nom du bateau, MMSI, etc). L'antenne AIS devra être montée en tête de mât. Les cibles AIS devront être suivies sur un logiciel de navigation.

- Une balise de détresse EPIRB 406 MHz devra se trouver à bord et avoir un GPS intégré ainsi qu'un transmetteur 121,5 MHz pour la localisation. La balise EPIRB doit pouvoir s'activer manuellement et automatiquement au contact avec l'eau. Toutes les balises devront être enregistrées auprès de l'autorité associée au code pays figurant dans l'identification hexadécimale (15 HEX ID) de la balise. Les ULTIMES devront avoir deux balises EPIRB à bord.
- Une balise personnelle (PLB) devra en permanence être portée par le skipper,
- Un appareil AIS MOB Homme à la Mer (balise AIS individuelle) devra en permanence être portée par le skipper,
- Un réflecteur radar. L'Autorité Organisatrice recommande fortement les réflecteurs radar à double fréquence. (des exemples sur www.sea-me.co.uk ou www.echomax.co.uk),
- Un AIS portable SART ou un transpondeur radar devra être rangé dans le sac de survie ou à proximité.
- Une mini bouteille de plongée « Spare Air » ou équivalente avec un régulateur intégré, d'une capacité minimum de 80 litres.
- Les objets suivants doivent obligatoirement se trouver dans le sac de survie :
 - 1 lampe flash
 - 6 batons lumineux à réaction chimique (type Cyalume)
 - 1 couverture de survie
 - 1 kit de premiers secours (2 tubes de crème solaire et des pansements imperméables)
 - Aliments énergétiques de 5 000 KJ
- Chaque bateau devra embarquer un bidon d'essence supplémentaire en cas d'urgence :

- IMOCA : conforme aux règles de jauge
- Ultimes et Multi50 : 10 litres dans un bidon avec le bouchon scellé
- Class40 : 10 litres dans un bidon avec le bouchon scellé
- Un kit de survie conforme à la norme NF EN ISO 15027.1,
- Un gilet de sauvetage (voir OSR 5.01), devant obligatoirement être auto-gonflable, en état de fonctionnement, et avec une certification CE valide et à jour. Une lampe flash avec une durée minimum de 8 heures de batterie doit être attaché à chaque gilet. Deux cartouches de CO2 de rechange doivent être à bord pour le gilet si besoin une fois en mer.

7.2 La liste des pièces (équipement) à sceller sera définie dans les Instructions de Course. L'hélice de tous les bateaux sera scellée suivant une procédure d'auto-scellement qui sera décrite en annexe des Instructions de Course. Les bateaux devront, avant leur arrivée en Bretagne, posséder un mécanisme qui permet de de sceller l'hélice.

7.3 Marquage de la coque : tous les bateaux doivent avoir des surfaces peintes en orange fluorescent ou brillant, visibles à tout moment sur le pont et la coque (appendices et surface immergée), zones précisées dans les Règles de Jauge respectives. Les ULTIMES devront se conformer aux règles OSR 4.02.1.b), OSR 4.02.2 and 4.02.3.

7.4 Chaque bateau devra être équipé d'un système satellite Inmarsat ou équivalent (en termes de haut-débit et de caractéristiques) avec un débit de transmission égal ou supérieur à 128kbps. Une alarme visuelle ou sonore devra être intégrée au téléphone satellite pour indiquer tout appel entrant.

7.5 Chaque bateau devra être équipé d'un terminal Inmarsat C en parfait état de fonctionnement et installé de façon à éviter tout risque de détérioration pendant la course. Le terminal Inmarsat C devra être totalement opérant à tout moment pendant la durée de la course. La Direction de Course devra pouvoir joindre ce terminal C à des fins de positionnement, de sécurité et de communication.

8. LA COURSE

8.1. Les briefings suivants auront lieu avant le départ de la course

Décembre 2015

Salon Nautique de Paris

Présentation de la course avec la présence obligatoire des skippers

Janvier 2016

Salon Nautique de Londres

Présentation de la course avec la présence obligatoire des skippers

Janvier 2016

Lieu (à confirmer)

Team course briefing (en Anglais, tous bienvenue)

Fin février 2016

Lieu (à confirmer)

Briefing Attachés de Presse et Chefs de Projets

Avril 2016

Lieu (à confirmer)

Conférence de Presse UK & France avec présence obligatoire des skippers

21 avril 2016

Bretagne

Briefing Chefs de Projets

22 avril 2016

Bretagne

Briefing Media et Attachés de Presse

8.2. Le briefing officiel de la course aura lieu le **vendredi 29 avril 2016**. La présence à cette réunion est obligatoire pour tous les skippers. La réunion sera tenue en Anglais et en Français.

8.3 La soirée officielle de présentation des skippers au public aura lieu le **samedi 30 avril 2016 à 18h00**. Présence obligatoire pour tous les skippers.

Cette présentation sera suivie d'un dîner de gala où la présence des skippers est également obligatoire. Chaque Team/Skipper recevra quatre entrées gratuites (skipper compris) à ce dîner de gala. D'autres places pourront être achetées en fonction du nombre total de personnes prévu.

8.4 Le départ de THE TRANSAT sera donné à Plymouth à **14h30 le lundi 2 mai 2016**

8.4.1. Ligne de départ : Soit placée à l'extérieur, près du brise-lame/de la digue de Plymouth soit dans Plymouth Sound si les conditions le permettent

8.4.2. Le parcours initial tel que décrit dans les Instructions de Course, inclura un tour de Plymouth Sound si les conditions météo le permettent.

- . Laisser le phare d'Eddystone à TRIBORD
- . Un point virtuel au large du Cap Lizard sera à laisser à BABORD
- . Approche finale à New-York City telle que définie dans les Instructions de Course
- . Ligne d'arrivée : définie dans les Instructions de Course

8.5 Un Postlogue obligatoire (ou Parade) pourra être organisée à New-York City, pas plus de 5 jours après l'arrivée du premier bateau de chaque classe. Plus de détails à venir dans les IC.

8.6. OC Sport se réserve le droit d'ajouter des bouées, waypoints ou portes de sécurité (lignes que chaque bateau devra traverser ou contourner par le sud au moins une fois), en fonction de la position des icebergs et des conditions. Ceux-ci seront définis dans les Instructions de Course et pourront varier pour chaque classe de bateaux.

9. PROCÉDURE D'INSCRIPTION

9.1 Chaque Team devra fournir les informations suivantes

- Bulletin d'inscription dûment rempli,
- Un chèque ou un virement bancaire du montant dû,
- Une description du bateau,
- Une liste du numéro et des identifications du bateau en mer,
- Un rapport bref sur le sponsor du Team et ses coordonnées,
- Un rapport bref sur l'équipe à terre et ses coordonnées,
- Une renonciation à recours envers OC Sport,
- Un certificat médical du skipper,
- Une photocopie du certificat de stage médical et de survie ISAF,
- Le cas échéant, la licence adéquate de l'Autorités Nationale du Skipper,

9.2 Les demandes d'inscription pour les bateaux seront enregistrées en fonction de leur date de réception si le bulletin d'inscription est complet et le chèque ou le virement bancaire pour la totalité des frais d'inscription reçu.

9.3 Le bulletin d'inscription final doit être envoyé avant le 8 janvier 2016 au plus tard, accompagné d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire à :

OC Sport UK Branch
THE TRANSAT
Cowes Waterfront Venture Quays Castle St
East Cowes Isle of Wight PO32 6EZ United Kingdom
Tél : +44 (0) 870 063 0218 Fax: +44 (0) 207 681 2912
E-mail: info@thetransat.com

Ou

OC Sport France SAS
THE TRANSAT
41-43 rue de Cronstadt
75015 Paris / France

9.4. Tous les chèques ou virements doivent être libellés à l'ordre de OC Sport UK Limited ou OC Sport France.

Coordonnées bancaires pour les virements en Euro(€) pour OC Sport Branch UK :

Lloyds TSB
Sort: 30-98-73
A/C: 86420463
BIC: LOYDGB21419
IBAN: GB87 LOYD 3098 7386 4204 63

Coordonnées bancaires pour les virements en Euro(€) à OC Sport France SAS :

Société Générale
BIC : SOGEFRPP
IBAN : FR76 3000 3033 8000 0270 0134 078
Relevé d'Identité Bancaire (RIB) :
Banque : 30003
Agence : 03380
Numéro de compte : 00027001340
Clé : 78

9.5. Les frais d'inscription sont les suivants :

- . Class40 : 6,000 € HT
- . Multi50 : 8,000 € HT
- . IMOCA : 15,000 € HT
- . Ultimes : 30,000 € HT

9.6. Les frais d'inscription seront considérés comme reçus si le montant complet encaissé correspond aux montants notés ci-dessus, les frais de banque étant à s'ajouter à ces montants s'il y a lieu.

9.7. Si la course est annulée avant le 8 janvier 2016, ces frais seront remboursés dans leur intégralité. Si la course est annulée en cas de forces majeures (catastrophe naturelle) après le 8 janvier 2016, OC Sport remboursera la moitié de ces frais.

9.8 Si après les contrôles de la Direction de Course, le bateau n'est pas accepté, la moitié de son droit d'inscription lui sera remboursé.

9.9 En cas d'abandon avant le passage de la ligne de départ, OC Sport gardera la totalité du montant des frais d'inscription.

9.10 Les inscriptions tardives (après minuit le **8 janvier 2016**) seront étudiées par OC Sport. Au cas où une telle inscription serait acceptée, les droits d'inscription seront majorés de 25% et cela sera appliqué sans exception (sur la base de coûts supplémentaires dûs au matériel qui aura déjà été préparé à ce moment-là et à la complexité de l'amarrage à Plymouth).

9.11 Un reçu sera envoyé après acceptation de l'inscription.

9.12 Sauf cas désigné dans l'art. 9.15 ci-dessous, chaque bateau et chaque skipper inscrits doivent effectuer une qualification en solitaire d'au moins 1 000 milles nautiques, et naviguer au près dans plus de 25 nœuds de vent pendant au moins 6 heures. Un préavis suffisant doit être donné pour que la Direction de Course puisse valider le parcours, la date et l'heure au moins une semaine avant le départ prévu. L'e-mail de la Direction de Course est directioncourse@gmail.com. Ce parcours de qualification doit être effectué à bord du bateau inscrit à la course, dans la même configuration que celle prévue pour *THE TRANSAT* et avec l'INMARSAT C activé et en parfait état de fonctionnement.

9.13 Chaque skipper devra donner à OC Sport la permission de suivre la progression de son bateau via Inmarsat C ou un autre appareil de positionnement pendant ce parcours de qualification. Seules les qualifications entièrement suivies seront en mesure d'être acceptées.

9.14 Le parcours de qualification devra être terminé avant **23h59 le 13 Avril 2016**. Le skipper devra rédiger et envoyer un bref rapport au Directeur de Course peu après l'arrivée de son parcours de qualification.

9.15 Si le bateau et le skipper (sur le même bateau que celui inscrit pour THE TRANSAT) ont participé et terminé la Route du Rhum Destination Guadeloupe 2014 ou la Transat B2B 2015 (course en solitaire, retour de la Jacques Vabre) et que le bateau n'a pas subi de modification majeure depuis, aucune qualification ne sera exigée.

9.16 La liste finale des bateaux autorisés à se présenter pour les derniers contrôles en Bretagne ou à Plymouth sera publiée le **20 avril 2016** au plus tard.

9.17 L'inscription à la course devient définitive une fois les contrôles des bateaux terminés dans le port de Plymouth la semaine précédent le départ.

10. POSITIONNEMENT

10.1 À partir du 20 avril 2016, un appareil de *positionnement NMEA connecté* sera disponible pour être installé à bord. Ce système de positionnement sera fourni par OC Sport afin de permettre au bateau d'être positionné et de transmettre des informations complémentaires comme la température et les conditions de vent. Une alimentation de 12-volt devra être mise à disposition pour cet appareil, ainsi qu'un câble NMEA pour le relier au matériel de navigation. L'emplacement de cet appareil devra être déterminé en accord avec le skipper et la direction de course avant son installation.

10.2 Chaque skipper devra donner la permission à OC Sport de publier les informations reçues par le système de positionnement installé à bord.

10.3 Dans le cas où les systèmes de suivi ne fonctionneraient plus suite à une avarie à bord (problème d'énergie par exemple), chaque bateau devra contacter en priorité le PC Course pour transmettre sa position et ses conditions météo, aux heures habituelles de pointage.

10.4 Chaque bateau devra envoyer toutes les 24 heures un e-mail de cinq lignes (minimum) résumant sa position, sa situation, la météo et les conditions de mer.

10.5 OC Sport relèvera les positions des bateaux et les données NMEA à intervalles réguliers. Les positions des bateaux seront publiées sur le site Internet de la course au minimum toutes les 2 heures, sur une période de 24 heures.

10.6 La Direction de Course doit être informée de toute autre forme de positionnement par satellite ou de reporting utilisée et doit avoir accès 24h/24 à cette information et doit connaître le nom et l'adresse de la personne ou de la société en charge de ce positionnement.

NB : L'objectif est de suivre la flotte avec attention pour la bonne gestion de la course, et aussi pour développer l'intérêt du public et des journalistes en transmettant des informations qui expliquent ce qu'il se passe sur l'eau de façon plus directe, mais cela ne compromettra pas les propres données de performance du participant.

10.7 Un acompte de 1000 euros (par chèque séparé des frais d'inscription) sera demandé à chaque skipper. Ce chèque sera rendu lorsque l'appareil de

positionnement sera récupéré sur le bateau après l'arrivée. Pour les bateaux qui ne terminent pas la course, le chèque sera rendu une fois que le skipper aura renvoyé le matériel de positionnement, à ses frais, à l'adresse donnée à réception de l'appareil, dans son emballage d'origine, afin d'éviter toute dégradation (avec le support de fixation le cas échéant). Si l'appareil de positionnement n'a pas été rendu avant le 1^{er} juillet 2016, le chèque sera encaissé.

11.TEMPS LIMITE

11.1. Les temps limites à partir du jour et de l'heure d'arrivée du premier bateau de chaque classe sont les suivants :

- 5 jours pour Ultimes
- 6 jours pour les Classes IMOCA et Multi50
- 8 jours pour les Class40

11.2. Tout temps de bonus attribué par le Jury International sera pris en compte dans l'application de ce temps limite.

11.3. Un bateau, qui n'aurait pas rejoint la ligne d'arrivée dans le temps limite, sera classé DNF (Règle 35 ISAF modifiée)

12.CLASSEMENT

12.1. Les bateaux seront classés par catégorie dans l'ordre d'arrivée en temps réel (pour les bateaux terminant dans le temps limite seulement, avec possibilité d'un bonus ou d'une pénalité attribués par le Jury).

13.PRIX

13.1 Seuls les bateaux qui termineront THE TRANSAT dans les temps limites seront pris en compte pour l'attribution des prix.

13.2. Le montant total des prix sera défini dans les Instructions de Course.

13.3. La présence aux événements de relations publiques avant le départ et pour tous les arrivants à la cérémonie de remise des prix est obligatoire pour tous les skippers. Tout skipper manquant de se présenter à ces événements perdra la totalité de son prix (autrement dit le prix ne lui sera pas décerné, quelles que

soient les circonstances atténuantes) et pourra être pénalisé par le Jury International.

13.4. La remise des prix pourra avoir lieu avant l'arrivée de la totalité de la flotte.

13.5. Une deuxième remise des prix pourrait avoir lieu à Londres, ou à un autre endroit choisi par OC Sport, après l'événement en juin. Un tel événement pourrait inclure des prix supplémentaires aux skippers présents.

14. OBLIGATIONS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE

14.1. Les bateaux seront en Bretagne à la disposition de la Direction de Course à partir de **20h00 le mercredi 20 avril 2016**, l'inscription pouvant être refusée en cas de manquement.

Les arrangements pour les places au port avant le 20 avril seront de la responsabilité de chaque team.

14.2 OC Sport se réserve le droit de réviser la clause 14 au cas par cas, si une raison valable au retard était donnée et une pénalité financière de 500€ par jour versée. Cette pénalité sera strictement appliquée.

14.3 Les bateaux arrivant avant **le mercredi 20 avril 2016** pourront s'organiser directement avec les autorités portuaires de Bretagne pour leur amarrage. OC Sport ne peut pas être responsable de l'organisation et de la prise en charge des frais pour les bateaux arrivant plus tôt.

14.4 A partir de **jeudi 21 avril 2016**, aucun bateau ne pourra quitter le port sans autorisation écrite de la part de la Direction de Course. Cette autorisation ne pourra être accordée qu'exceptionnellement.

NB: La largeur des écluses dans Sutton Harbour est de 12 mètres. Tout bateau avec une largeur de plus de 11,8 mètres, outriggers inclus, doit contacter OC Sport le plus rapidement possible pour discuter des possibilités d'amarrage en dehors du Village de la Course.

15. MÉDIA

15.1. Les détails du plan media seront communiqués séparément, mais le principe d'OC Sport sera de fournir un accès non exclusif à tous les médias, et de n'accepter aucun droit exclusif avant, pendant et après la course.

15.2. Tout accord exclusif avec des télévisions en rapport avec la période de la

course par des skippers doit recevoir l'autorisation écrite d'OC Sport avant le début de la course. L'objectif d'OC Sport n'est pas de bloquer un tel arrangement, mais de gérer correctement la communication avec les chaînes TV avec lesquelles OC Sport est en contact.

15.3. Dans les deux heures suivant l'arrivée de chaque participant, OC Sport devra avoir accès à toutes les vidéos du bord filmées pendant la course. Ce contenu sera utilisé uniquement dans le respect de la communication et de la promotion de "THE TRANSAT". Le skipper ou ses représentants peuvent choisir de ne pas autoriser l'utilisation de toutes les images si, et seulement si, elles portent atteinte à sa vie personnelle ou ne correspondent pas à une utilisation télévisuelle (et non parce qu'il souhaite les utiliser en exclusivité pour un autre programme ou film).

15.4 Les skippers accepteront l'installation de matériel par OC Sport tel une transmission HF, transmission par faisceau hertzien, une webcam et d'autres outils de communication, fournis aux frais d'OC Sport.

15.5. OC Sport essaiera de contacter chaque bateau au moins une fois tous les deux jours pour une courte interview en visio conférence (conférence audio utilisée uniquement en deuxième option). Cette interview sera enregistrée et distribuée aux équipes et aux médias par OC Sport. De plus, OC Sport organisera la diffusion en direct du contenu sonore de chaque visio conférence sur une chaîne audio.

15.6. Les images du bord prises pendant la course resteront la propriété du skipper mais devront être libres de droits et gratuites pour une utilisation sans restriction par OC Sport pour la communication et la promotion de l'événement. Toutes les images vidéo du bord doivent être transmises directement au PC Course d'OC Sport où elles seront validées via un serveur ftp par un représentant de l'équipe avant utilisation. Les images vidéos et photos peuvent être envoyées via un serveur ftp.

16. PAVILLONS / MARQUAGES, ETC

16.1. Tout le matériel pour le marquage sera fourni et devra être en place pour le parcours de qualification et pendant toute la période entre l'arrivée en Bretagne et le départ du bateau de Brooklyn Bridge Park Marina.

16.2. Logo de la course : tous les bateaux inscrits porteront le nom et le logo de la course dans leurs voiles. Si un bateau ne respecte pas cette règle, son skipper recevra une pénalité financière déterminée par l'Autorité Organisatrice.

L'emplacement exact du logo et du marquage sera défini dans les IC.

16.3 Les autocollants du logo de course dans la grand-voile et les pavillons de course seront disponibles à Cowes (Angleterre) et à Paris et seront fournis par OC Sport. Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer qu'ils sont placés correctement du parcours de qualification (si possible) jusqu'à la fin de la course.

16.4. Une paire d'autocollants du logo de la course pour la grand-voile sera fournie gratuitement à chaque bateau, et les autocollants de remplacement seront facturés à prix coûtant aux équipes, frais de transport inclus.

16.5. Le logo de la course pourra être peint tant qu'il reste conforme aux couleurs pantone et au dessin du logo fourni par OC Sport. OC Sport se réserve le droit de refuser un travail de peinture incorrect et d'insister pour qu'un autocollant soit placé par dessus si tel était le cas.

16.6 Pavillons de course : deux pavillons de course officiels, un de chaque côté du bateau (asymétriques pour que les pavillons soient correctement visibles de l'extérieur du bateau) seront fournis aux concurrents afin qu'ils soient en place pour le parcours de qualification et la réalisation de la banque d'images. Ces pavillons doivent être hissés :

- Pour l'arrivée et pendant le séjour en Bretagne
- Pour le départ de Bretagne
- Pour l'arrivée à Plymouth
- Pendant le séjour à Plymouth
- En quittant le port de Plymouth
- Pour le départ et jusqu'à la longitude 005° 20',00 W,
- Et à partir de 20 minutes avant la ligne d'arrivée, jusqu'à la remise des prix.

16.7 Si cette règle n'est pas respectée, la Direction de Course attribuera une pénalité financière de 1000€/jour. Les pavillons devront être hissés, sur chacun des haubans principaux de chaque côté du bateau, ou aussi près que possible s'il n'y a pas de hauban principal. Dans tous les cas, ils doivent être clairement visibles et lisibles en navigation.

16.8 Au port, les drapeaux (de toutes tailles) peuvent être hissés en arrière du mât avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée. OC Sport se réserve le droit de refuser un slogan considéré de mauvais goût, choquant, insultant ou contraire aux objectifs de la course.

16.9 En plus de ces drapeaux, les skippers doivent hisser plusieurs pavillons (maximum cinq fournis par OC Sport) dans leur gréement avant, sur une seule drisse. Ces derniers doivent être hissés dans les ports en Bretagne, à Plymouth, et à Brooklyn Bridge Park Marina à partir de **09h00** le **jeudi 21 avril 2016** jusqu'au départ du ponton à Plymouth pour prendre le départ, et de nouveau après le passage de la ligne d'arrivée jusqu'à la fin de la remise des prix.

16.10 Dans l'éventualité où un concurrent aurait un sponsor titre (nom donné au bateau) en conflit direct avec le partenaire titre de THE TRANSAT, le bateau sera tenu de porter le marquage obligatoire comme défini ci-dessus, sauf si, à la seule discrétion d'OC Sport, le marquage peut être réduit ou modifié de quelque manière que ce soit.

NB : OC Sport n'a aucune obligation d'offrir ce compromis, mais comprend qu'un équilibre raisonnable sera nécessaire dans cette situation. OC Sport n'a pas l'intention de refuser l'inscription d'un bateau à cause d'un conflit entre sponsors.

16.11 Toute infraction, sans aucune raison justifiée, aux règles de marquage de ce paragraphe, entraînera soit une pénalité soit une disqualification.

17. RESPONSABILITÉ DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

17.1. La voile est une activité potentiellement dangereuse et qui présente des risques. De ce fait, toute personne qui a l'intention d'être impliqué dans cette course, que ce soit en tant que participant ou d'une autre manière, le fait à ses propres risques sachant qu'elle pourrait subir un sinistre ou des dommages corporels du fait de sa participation.

Les concurrents et les tiers reconnaissent de ce fait qu'il est raisonnable que les organisateurs de la course soient affranchis dans la mesure autorisée par la loi, de toute responsabilité qu'ils pourraient assumer et que ceux impliqués de quelque façon que ce soit dans l'organisation de la Course devraient être indemnisés par le concurrent ou le tiers pour toutes réclamations présentées par ces derniers pour tous dommages corporels ou sinistre subis.

17.2. Chaque concurrent participe à la course à ses propres risques et accepte d'engager toute sa responsabilité lorsqu'il décide d'y participer. Chaque concurrent est exclusivement responsable de décider de participer ou non à la Course, compte tenu de ses compétences, du bateau et de son équipement, des conditions météorologiques prévues ou rencontrées pendant la course, de sa condition physique, de son état général de santé, etc. Tout conseil ou information susceptibles d'être fournis par OC Sport, tels que les prévisions météorologiques ou découlant de vérifications du bateau ne sont communiqués qu'à titre informatif et chaque concurrent a la responsabilité exclusive de vérifier les éventuelles conditions météorologiques. Ni OC Sport, ni les personnes qui y sont associées n'acceptent une responsabilité quelconque pour tout conseil ou information qu'ils pourraient fournir.

17.3. Chaque concurrent (ou toute personne associée à ce dernier) est tenu de souscrire une police d'assurance adéquate et convenable, qu'elle concerne les dommages corporels, les sinistres ou autre et il s'engage à déclarer l'assurance, les exclusions et indemnités à tout tiers concerné ou qu'il souhaite impliquer d'une manière quelle qu'elle soit dans la Course ou tous les événements connexes.

17.4. Sous réserve des dispositions de cas de force majeure contenues dans le paragraphe 17.8 ci-dessous, les obligations d'OC Sport sont limitées à la conformité aux obligations contractuelles explicites. Dès lors, OC Sport n'encourra aucune responsabilité pour violation de toute disposition contractuelle implicite du droit commun, d'une loi ou autre ou pour négligence et ne sera pas responsable des sinistres ou dommages corporels (quelle que soit la manière dont ils ont été causés et dont ils se produisent), violation des devoirs professionnels, fausse déclaration ou autres.

17.5. OC Sport ne sera pas responsable des dommages indirects ou immatériels effectifs ou allégués, quelle que soit la manière dont ils surviennent, subis par toute personne, que ce soit un concurrent, propriétaire ou sponsor ou autre et cette exclusion de responsabilité ne sera pas limitée à la perte de bénéfices, d'opportunité, d'exploitation, de publicité, de réputation (ou une opportunité d'accroître sa renommée) ou en rapport avec toute sorte de perte d'ordre économique.

17.6. Les concurrents et autres personnes concernées par la course seront censés avoir pris connaissance des exclusions et indemnités et aucun concurrent, propriétaire du bateau (si différent), et les sponsors de l'équipe ne seront autorisés à prendre le départ à moins qu'il n'ait signé et envoyé à OC

Sport un formulaire de déclaration au plus tard **le vendredi 29 mars 2016 à 18h00** qui lui sera fourni par l'Organisateur de la Course et qui déclare que :

Le skipper a lu et compris les dispositions de cet Avis de Course et de tous les autres documents officiels y compris les risques et dangers associés à cet événement et qu'il a tenu compte de la vie du concurrent et d'autres exigences en matière d'assurance à la lumière des obligations de ce skipper (que ce soit vis-à-vis des personnes à charge ou autre) et que le skipper devra maintenir en vigueur le plein effet d'une couverture d'assurance accident pour la durée de la Course.

Le skipper a et devra maintenir en vigueur pendant un mois après l'arrivée de la Course (ou son abandon de cette dernière) une assurance adéquate et appropriée comprenant une assurance de responsabilité civile d'un montant au moins égal à 3 millions d'euros ou 2,5 millions de Livres Sterling.

Le skipper, le propriétaire du bateau (si différent) et les sponsors du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que tous ceux impliqués dans OC Sport ou dans l'organisation de la course soient affranchis dans la mesure autorisée par la loi, de toute responsabilité concernant la course et soient indemnisés par le concurrent individuel, propriétaire et les sponsors pour les réclamations présentées par l'un d'entre eux à l'encontre de quiconque impliqué dans OC Sport.

17.7. Il ne sera pas demandé à l'Autorité Organisatrice de monter une opération de sauvetage, que ce soit à partir de la terre ou de la mer et il est rappelé aux concurrents qu'ils sont tenus de porter toute l'assistance possible à tout autre bateau ou personne en danger s'ils en ont les capacités.

17.8. OC Sport ne sera en aucun cas tenu responsable, envers un participant ou autre, de toute perte, dommage ou dépense réelle ou supposée résultante d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) toute catastrophe naturelle, guerre, intervention militaire, attentat, 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 Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

18. DIVERS

18.1. Le Prologue (et les IC du Prologue) sera régi suivant la loi française, et les participants tout comme les autres personnes impliquées dans la course acceptent de se soumettre à la juridiction des tribunaux français.

The Transat (comprenant le présent Avis de Course et les Instructions de Course) sera régie en accord avec la loi anglaise, les participants et les personnes impliquées dans la course acceptent de se soumettre à la juridiction des tribunaux anglais.

18.2. Quels que soient les liens existant entre le propriétaire du ou des bateau(x), le sponsor et le skipper, seul le skipper officiellement inscrit sur la fiche d'inscription et son ou ses représentants nommés seront considérés comme le(s) interlocuteur(s) officiel(s) des relations avec OC Sport

18.3. Les dispositions de la Loi de 1999 sur les contrats (Droits des Tiers) ne doivent pas s'appliquer et ne s'appliqueront pas.

18.4. OC Sport se réserve le droit de modifier à sa seule discrétion, le présent Avis de Course et un concurrent souhaitant avoir une interprétation devra en faire la demande avant le début de la course. Dans le cas où les organisateurs jugeraient nécessaire de publier une interprétation, cette interprétation sera valable pour et diffusée à tous les concurrents. La non demande de clarification de la part d'un concurrent avant le début de la course pourra être un obstacle en cas de réclamation ou de demande de réparation.

18.5. Les horaires indiqués dans ce document ne sont donnés qu'à titre informatif et pourront être modifiés.

18.6. Ni l'Organisateur de la Course de la course ni d'autres personnes impliquées dans la direction ou l'organisation de cette dernière n'acceptent une responsabilité quelconque si le participant se fie à cet Avis de Course, tant qu'OC sport n'aura pas accepté son inscription.

Annexe 1 : LES DATES CLES

Décembre 2015

- Salon Nautique de Paris, France. Présentation de la course et briefing

Janvier 2016

- Salon Nautique de Londres, Angleterre. Présentation de la course et briefing

Vendredi 8 Janvier 2016

- Date limite d'inscription et de paiement

Fin février 2016

- Briefing Attachés de Presse et Chefs de Projets

Avril 2016

- Conférences de Presse en France et en Angleterre

Mercredi 13 Avril 2016

- Date limite de qualification
- Date limite du stage médical et de survie ISAF

Mercredi 20 Avril 2016

- OC Sport publie la liste définitive des bateaux
- Les bateaux doivent être présents dans le port en Bretagne
- Date limite pour les attestations d'assurance
- Documents de Visa disponibles

Jeudi 21 Avril 2016

- Briefing Chefs de Projets

Vendredi 22 Avril 2016

- Media/PR briefing, Brittany

Dimanche 24 Avril 2016 10h00

- Départ du Prologue

Lundi 25 Avril 2016 12h00

- Début des contrôles de sécurité

Vendredi 29 Avril 2016 (horaires à confirmer)

- Briefing officiel de la course
- Conférence de Presse et photo des skippers
- Fin des contrôles des bateaux
- Les skippers déposent leur formulaire de départ
- Signature des déclarations de routage météo

Samedi 30 Avril 2016

- 18h00 Présentation officielle des skippers au public
- 20h00 Dîner de gala

Lundi 2 mai 2016 14h30

- Départ de THE TRANSAT