



TRANSAT JACQUES VABRE 2015

LE HAVRE - ITAJAÍ (BRÉSIL)

12<sup>ème</sup> édition

Départ le dimanche 25 octobre 2015

AVIS DE COURSE

Édition du 6 décembre 2014



leHavre

Mondelēz  
International

ITAJAÍ  
SANTA CATARINA

# TABLES DES MATIÈRES

|   |       |
|---|-------|
| 1. Organisation Générale  | p. 3  |
| 2. Nom de la course   | p. 4  |
| 3. Objet et Positionnement  | p. 4  |
| 4. Règles   | p. 4  |
| 5. Publicité  | p. 6  |
| 6. Admissibilité – Inscriptions   | p. 6  |
| 7. Matériels de sécurité supplémentaires  | p. 10 |
| 8. Programme  | p. 11 |
| 9. Obligations de représentation de l'équipage  | p. 12 |
| 10. Jauge / Contrôles d'équipement  | p. 13 |
| 11. Instructions de course  | p. 13 |
| 12. Parcours  | p. 13 |
| 13. Temps limite  | p. 14 |
| 14. Système de pénalités  | p. 14 |
| 15. Classement  | p. 14 |
| 16. Trophées et prix  | p. 14 |
| 17. Positionnement  | p. 14 |
| 18. Moyens de communication   | p. 15 |
| 19. Source d'énergie  | p. 15 |
| 20. Aide extérieure   | p. 16 |
| 21. Responsabilité de l'organisateur de la course,<br>des partenaires et des participants | p. 17 |
| 22. Utilisation des droits audio-visuels  | p. 18 |
| 23. Contacts  | p. 19 |
| <i>Annexe (documents requis)</i>  | p. 20 |

# 1. ORGANISATION GENERALE

L'Association Transat Jacques VABRE, association loi 1901, regroupe les partenaires fondateurs de la Transat Jacques VABRE, la Ville du Havre et Mondelez.

L'Association Transat Jacques VABRE détient les droits de la manifestation pour le compte de ses membres et organise l'événement.

A ce titre, elle missionne les différentes directions – organisation nautique, média, marketing et technique – et coordonne leurs actions.

Organigramme de l'Association Transat Jacques VABRE :

Bureau de l'association :

- Président : Jacques Rosio
- Trésorier : Clotilde Bednarek
- Secrétaire générale : Agnès Firmin Le Bodo

+ Délégué Général : Gildas Gautier

## 1.1. Organisation nautique

Mandatée par l'Association Transat Jacques VABRE, la société **Sirius Evénements** représentée par son responsable Manfred Ramspacher assure l'**organisation nautique** de la manifestation.

Sirius Evénements, établissement affilié FFVoile, a reçu la délégation pour être l'**Autorité Organisatrice** de la course Transat Jacques Vabre 2015 au sens de la réglementation RCV art 88.1.

Cette compétition se déroule sous l'égide et dans le respect du règlement sportif de la Fédération Française de Voile.

La direction de course mise en place par Sirius Evénements est dirigée par Sylvie Viant, **directrice de course** et Francis Le Goff, **directeur de course adjoint**.

Elle travaille en relation directe avec le Comité de Course, le Comité de Jauge, la Commission médicale, et le Jury International.

Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.

## 1.2. L'équipe d'arbitres

Les arbitres seront désignés par la FFVoile conformément à la réglementation.

Un **jury international** sera constitué par la FFVoile, conformément à l'annexe N des RCV. Conformément à la RCV 70.5, ses décisions seront sans appel.

## 1.3. Commission médicale

Une commission d'assistance médicale, présidée par Jean Yves Chauve, sera formée dans le cadre de la réglementation 21 de ISAF et de l'annexe 3 bis du règlement médical de la Fédération Française de Voile.

## 2. NOM DE LA COURSE

L'appellation officielle et seule autorisée est «Transat Jacques VABRE ». La Transat Jacques VABRE est parrainée par Jacques Vabre (Mondelez), la ville du Havre et la ville d'Itajaí au Brésil.

## 3. OBJET & POSITIONNEMENT

L'objet de la course est :

- de promouvoir le sport de la voile, de contribuer au développement des voiliers de haute mer, du matériel embarqué ainsi que de toutes fournitures et techniques de construction,
- de développer les relations économiques, sportives et culturelles entre la France, l'Europe et le Brésil,
- de sensibiliser l'ensemble des participants, skippers, armateurs, partenaires, journalistes aux engagements « Développement Durable » de la Transat Jacques VABRE.

L'organisation s'attachera à assurer l'égalité de traitement entre les différentes classes et au sein de chaque classe entre chaque participant.

## 4. REGLES

### 4.1. L'épreuve sera régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2013/2016, (RCV)
  - Les règles de classe 2015 pour les IMOCA, Class40, Multi50,
  - Les RSO 2014/2015, catégorie 1, Multi ou Mono, avec les modifications propres à chaque classe,
  - La partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique,
  - Le moteur de propulsion doit être fixe (tout système d'arbre d'hélice rétractable est interdit)
- En cas de traduction des documents propres à la course, le texte français prévaudra. Pour les RSO et les RCV, le texte anglais prévaut.
- L'heure officielle pour l'épreuve en France sera en heure locale (TU+2 jusqu'au samedi 24 octobre ; TU+1 à partir du dimanche 25 octobre) ; et en heure locale au Brésil en novembre (TU-2).

### 4.2. Sauf explicitement prévu par ailleurs :

- En cas de conflit entre les Règles.
  - En cas d'incertitude sur la prévalence ou sur les Règles qui s'appliquent.
- Le Jury décidera de la règle applicable.

### 4.3. Les RCV suivantes sont modifiées :

Les RCV suivantes sont modifiées :

- RCV du Chapitre 2 (*quand les bateaux se rencontrent*) : s'appliquent au départ et jusqu'à 30 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l'arrivée à partir de 30 milles de la ligne d'arrivée pour ces parties du parcours couvertes de jour. Pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)
  - RCV 41 (*Aide extérieure*) et 45 (*Mise au sec, Amarrage, mouillage*) : modifiées au paragraphe 20 de l'A.C.
  - RCV 42.3 h (*Propulsion*) : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir au Havre ou dans un autre port convenu avec la direction de course, pour réparer et reprendre la course après autorisation de la direction de course.
  - RCV 44.1 (*Effectuer une pénalité*) : modifiée dans les I.C.
  - RCV 47.1 (*Limitation sur l'équipement et l'équipage*) : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la direction de course et en conformité avec les Règles de Classe ».
  - RCV 50.2 (*Tangons de spinnaker et de foc*) : ne s'applique pas, sauf pour les Class40.
  - 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, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie et/ou le matériel plombé), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si elles sont solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
  - RCV 52 (*Energie manuelle*) : modifiée au paragraphe 19 de l'A.C.
  - RCV 54 (*Etais et amures des voiles d'avant*) : ne s'applique pas.
  - RCV 55 (*Evacuation des détrit*) : un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détrit
- Les détrit
- doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage. Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile.
- RCV 61 (*Exigences pour réclamer*) : modifiée dans les I.C.
  - RCV 62 (*Réparation*) : modifiée dans les I.C.
  - RCV 63 (*Instructions*) : modifiée dans les I.C.
  - RCV 64 (*Décisions*) : modifiée dans les I.C.

## 5. PUBLICITE

**5.1. En application de la Régulation 20 de l'ISAF (Code de Publicité)**, telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

### 5.2. Marques de reconnaissance

#### 5.2.1. Numéro

Un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la coque ou les flotteurs (sauf pour les Imoca) et les voiles. Les dimensions sont données dans les règles de jauge de chaque Classe.

Pour les Ultimes, les dimensions sur le pont et les flotteurs sont les mêmes que pour les IMOCA sur le pont, soit :

Hauteur : 900 mm

Largeur : 600 mm

Épaisseur : 120 mm

Espace entre caractères : 180 mm

Le numéro de course sur la coque doit être inscrit pour les multicoques sur la partie avant extérieure de chaque flotteur et pour les monocoques sur la partie avant de chaque côté de la coque.

Les numéros (conformément aux règles de Classes) doivent être communiqués à l'organisation de la course [au plus tard le 12 juillet 2015](#).

#### 5.2.2. Nom du bateau

Le nom du bateau inscrit doit être marqué au moins sur chaque bord de chaque coque ou flotteur et une fois sur le tableau arrière ou sur les bras de liaison arrière.

L'organisateur de la course se réserve le droit de refuser un nom qu'il considère de mauvais goût, choquant, abusif ou en contradiction avec les objets de la course.

#### 5.2.3. Pavillons de course

Tout bateau inscrit à la course recevra au plus tard à son arrivée au Havre **deux pavillons de course** qu'il devra arborer dans les haubans à partir du vendredi 16 octobre 2015 à 12H, jusqu'à 50 milles de la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix à Itajaí.

#### 5.2.4. Flammes ou Pavillons

À quai, l'envoi des flammes dans les états ainsi que les pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan.

Par ailleurs, les skippers s'engagent à hisser dans l'étai de leur bateau les pavillons de l'Organisation (en prévision au nombre de 4 fournis par l'organisateur au Havre, dont 3 des partenaires (Jacques Vabre, Ville du Havre et Ville d'Itajaí). Ils devront être impérativement arborés au Havre du vendredi 16 octobre 2015 12H et jusqu'à 0.2 milles de la sortie de l'écluse ainsi qu'à Itajaí après le passage de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix.

#### 5.2.5. Logo de la course

Tout bateau inscrit devra porter dans la grand-voile le bloc marque la course. Ce bloc marque comprendra le logo de la course auquel pourra être adjoint le logo du partenaire principal de la course. Ce bloc marque sera inscrit dans un cercle de 3 mètres de diamètre pour les Ultimes et les Imoca, un cercle de 2 mètres de diamètre pour les Multi50 et un cercle de 1,50 mètre de diamètre pour les Class40.

Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont. Les transferts seront fournis par l'Organisateur, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du Skipper.

**5.2.6.** Tout skipper ou co-skipper inscrit à la course s'engage à respecter le nom de la course dans sa communication et sa promotion. Le logo de la course est libre d'utilisation pour les bateaux inscrits dans le cadre de leur promotion. L'organisation de la course devra être informée de cette utilisation. Une charte graphique sera fournie et devra être respectée.

**5.2.7.** Pour toute infraction aux règles 5.2.3, 5.3.4 et 5.2.5 ci-dessus, le bateau fautif pourra être pénalisé financièrement.

## 6. ADMISSIBILITE – INSCRIPTIONS

### 6.1. Admissibilité

**6.1.1.** La Transat Jacques VABRE 2015 est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui seront répartis en plusieurs classes dont :

- Classe Ultime : longueur hors tout (LHT) comprise entre 70 et 105 pieds,
- Classe IMOCA : monocoques en conformité avec les règles IMOCA,
- Classe Multi50 : multicoques en conformité avec les règles de Classe Multi50,
- Class40 : monocoques en conformité avec les règles de la Class40.

Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion ainsi qu'un arbre d'hélice fixe (non rétractable), notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port, conformément à leur règle de classe et aux RSO.

Cette épreuve est inscrite au calendrier de l'IMOCA et donne lieu à l'attribution de points au championnat du monde des Monocoques IMOCA.

Elle est inscrite au calendrier de la Classe Multi50 et de la Class40.

**6.1.2.** Tous les bateaux inscrits doivent être en règle avec leur classe respective (cotisation et certificat de jauge 2015).

**6.1.3.** Pour qu'une classe soit admissible, un minimum de 5 bateaux inscrits avant le 12 juillet 2015 est nécessaire, sauf dérogation accordée par l'organisateur.

A la clôture des inscriptions, l'organisateur de la course confirmera les classes admises à courir selon l'état des inscriptions.

## 6.2. Inscription

### 6.2.1. Pré-inscription

La pré-inscription est obligatoire et s'effectue en remplissant sur le site internet [www.transat-jacques-vabre.com](http://www.transat-jacques-vabre.com) le bulletin de pré-inscription accompagné du règlement de la somme de 1 000 euros (TTC) de frais de dossier non remboursables à valoir sur les droits d'inscription.

Les pré-inscriptions sont publiées automatiquement sur le site internet de la course dès qu'elles sont effectuées. Les pré-inscrits recevront toutes les informations sur la course.

**6.2.2.** L'inscription définitive devra être réglée [au plus tard le 12 Juillet 2015](#) par virement bancaire représentant le solde du montant des droits d'inscription.

**6.2.3.** Les droits d'inscription sont fixés à :

- 20 000 euros HT pour les Ultimes + TVA en vigueur
- 12 000 euros HT pour les IMOCA + TVA en vigueur
- 6 000 euros HT pour les Multi 50 + TVA en vigueur
- 5 000 euros HT pour les Class40 + TVA en vigueur.

Les virements bancaires, pré-inscription déduite, sont à faire vers le compte inscriptions / Transat Jacques VABRE dont les coordonnées seront communiquées ultérieurement.

**6.2.4.** Si, à l'issue des contrôles effectués par le Comité de Course, un bateau est jugé non conforme, l'organisateur se réserve le droit de l'exclure (RCV 76). Le bateau sera remboursé de la moitié des droits d'inscription encaissés.

En cas de désistement après la date du 12 juillet 2015, les droits d'inscription resteront acquis à l'organisateur de la course.

L'organisateur de la course pourra, pour cause de force majeure ou si la sécurité des participants l'exige, décider d'annuler le déroulement de l'épreuve. Une annulation pour des raisons de force majeure ou pour tout motif indépendant de la volonté des organisateurs, ne donnera lieu à aucun remboursement des frais d'inscription ni dédommagement. Il pourra en être ainsi notamment, mais sans que cette liste soit limitative, en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, de conflit armé, de réquisition, d'incendie, d'inondation, de grève, ou de blocage des installations dont l'origine serait étrangère et totalement indépendante de la volonté des organisateurs.

**6.2.5.** Une inscription tardive (après le 12 juillet 2015) pourra être examinée par l'organisateur de la course; en cas d'acceptation, les droits d'inscription seront majorés de 25%.

### 6.2.6. Parcours d'observation

La direction de course se réserve le droit de demander à un équipage, avec son bateau inscrit, de réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec la direction de course. Le parcours, sa longueur, la date et l'heure de départ devront être arrêtés une semaine au moins avant la date prévue de départ en accord avec la direction de course.



Ce parcours d'observation doit être effectué avec le bateau inscrit, dans les mêmes conditions que celles prévues pour la Transat Jacques VABRE **avec un suivi Inmarsat ou par une balise de positionnement en accord avec la Direction de Course**. L'équipage mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'Organisation de la course (logos dans la grand voile et pavillons de course) lors de sa qualification et de toutes sorties destinées à la réalisation de banques images.

Pour les Class 40, la Normandy Channel Race 2015 et/ou la course Les Sables-Horta 2015 seront considérés comme parcours d'observation.

**6.2.7.** La liste définitive des bateaux admis à se présenter à la Transat Jacques VABRE pour les contrôles de Jauge et d'Équipements à compter du 16 octobre 2015 à 18H au Havre sera publiée à la conférence de presse un mois environ avant le départ.

Seuls les bateaux ayant envoyé à l'organisation nautique de la course une copie de leur assurance R.C. auront accès au Bassin Paul Vatine au Havre.

**6.2.8.** L'admission ne devient définitive que lorsque le bateau et son équipage ont satisfait aux contrôles de jauge et d'équipements au Havre durant la semaine précédant le départ.

## 6.3. Equipage

**6.3.1.** La course se court en double. Tout bateau doit avoir, en tout temps, deux personnes et toujours les mêmes à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

**6.3.2.** Tout Skipper qui a embarqué une ou plusieurs personnes assistées, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais et doit se conformer aux instructions de la direction de course.

**6.3.3.** Tout participant doit avoir les documents administratifs nécessaires à son entrée au Brésil.

**6.3.4.** Age minimum requis pour le skipper et le co-skipper : 18 ans au 16 octobre 2015 à 18h. Chaque skipper et co-skipper doivent être en règle avec l'autorité nationale de leur pays de nationalité ou de résidence et notamment pour les Français, posséder une licence compétition valide pour la durée de l'épreuve avec visa médical ainsi qu'une autorisation de port de publicité 2015.

**6.3.5.** Chaque skipper et co-skipper doivent fournir les documents suivants :  
- l'attestation de stage de survie ISAF datée de moins de 5 ans  
- son brevet de secourisme ou PSMer de moins de 5 ans (AFPS et PSC1 de moins de 5 ans sont acceptés) (cf RSO 6.05.2).

### 6.3.6 Documents médicaux concernant les skippers et co-skippers

La course étant une compétition de catégorie RSO 1, il est demandé à chaque skipper et co-skipper engagés de fournir au minimum 60 jours avant la course soit au plus tard le 26 août 2015, les documents suivants :

- le compte-rendu d'une échographie cardiaque,
- le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans,

- la fiche médicale complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et la signature du concurrent, transmise à l'inscription
- un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au minimum NFS, ionogramme, urée, créatinine, bilan hépatique, glycémie à jeun.

L'ensemble de ces documents médicaux doit être transmis au médecin référent par courriel ([jycmervie@gmail.com](mailto:jycmervie@gmail.com)) ou sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité à l'adresse suivante :

Dr Jean Yves CHAUVE  
4 avenue du littoral  
4380 - PORNICHET- FRANCE

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

La liste type des médicaments de la pharmacie du bord conforme à la catégorie RSO 1 sera transmise après la pré-inscription du bateau.

**6.3.7. Au plus tard le vendredi 23 octobre 2015 à 18 heures**, le Skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ se trouvera en annexe dans les Instructions de Course.

## 7. MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES

Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'Epreuve.

**7.1.** Un radar avec alarme.

**7.2.** Un Iridium portable chargé, étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie, avec une 2ème batterie chargée dans une housse étanche dans le container de survie.

**7.3.** Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.

**7.4.** Un émetteur / récepteur AIS actif et logiciel de visualisation des cibles AIS muni d'une antenne située en tête de mât, enregistré au MMSI du bateau.

**7.5.** Une combinaison de survie par personne à bord, normes minima norme NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être au moins à 0.75 clo immergé.

**7.6.** Une balise de détresse portable Sarsat-Cospas bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, classée longue durée, autonomie 48H minimum (2 balises pour les IMOCA).

**7.7.** Marquage de coque, couleur fluo : les règles RSO 4.02.1 b), 4.02.2 et 4.02.3 sont obligatoires pour les Class 40 et les Multicoques.

**7.8.** Deux gilets de sauvetage auto-gonflables par système de pression type Hammar ou équivalent, homologués CE avec au minimum un kit de rechange par gilet et munis d'une lampe de type flashlight avec une autonomie minimum de 8 h.

**7.9.** Un SART (transpondeur autonome de recherche et de sauvetage) radar ou AIS dans le container de survie.

**7.10.** Deux balises personnelles AIS portée en permanence par chaque skipper et co-skipper.

**7.11.** Les bateaux devront avoir à bord une **réserve de carburant de secours** : 10 litres stockés dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture et en position pour les monocoques et uniquement en fermeture pour les Multicoques.

## 8. PROGRAMME

### 8.1. Au Havre

| VENDREDI 16 OCTOBRE |   |
|---------------------|---|
| 12h00               | Les bateaux doivent être à la disposition de l'Organisation de la course, dans le port du Havre, Bassin Paul Vatine, <b>sous peine de recevoir une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 euros par tranche de 24 heures de retard.</b> Cependant, l'organisation de la course pourra déroger à cette clause, au cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable.<br><br>L'Organisation de la course met en place un plan d'amarrage des bateaux que les équipages s'engagent à respecter. Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de la direction de course. |
| 18h00               | Briefing d'accueil pour les équipages   |
| SAMEDI 17 OCTOBRE   |   |
| 9h00                | Début des contrôles, présence des skippers et co-skippers obligatoires pour le 1er contrôle.  |
| 9h30                | Régate Exhibition en monotype sur le bassin de l'Eure.  |
| 18h00               | Remise des prix suivie de la présentation officielle des équipages.   |
| MERCREDI 21 OCTOBRE |   |
| 15h00               | Briefing sécurité ( <b>présence des 2 skippers</b> )  |
| JEUDI 22 OCTOBRE    |   |
| 10h00               | Rencontre enfants/skippers  |
| VENDREDI 23 OCTOBRE |   |
| 18h00               | Fin des contrôles : Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date pourront ne pas être admis à prendre le départ.<br>Heure limite du dépôt de la déclaration de départ.   |
| 19h00               | Soirée officielle   |

| SAMEDI 24 OCTOBRE   |   |
|---------------------|---|
| 10h00               | Briefing départ (présence des 2 skippers)   |
| 14h00               | Briefing semi-rigides assistance  |
| 14h30               | Briefing vedettes accréditées   |
| 15h30               | Briefing des vedettes à passagers   |
| DIMANCHE 25 OCTOBRE |   |
| 7h00-8h30           | Sortie des concurrents  |
| 10h00-12h00         | Sortie des vedettes à passagers   |
| 13h02               | <b>Départ de la Transat Jacques VABRE</b><br><br>En fonction des prévisions météorologiques, la direction de course pourra avancer le départ au samedi 24 octobre 2015. Les concurrents seront informés de la modification du programme par un avenant publié au plus tard le jeudi 22 octobre à 20h00. |

## 8.2. A Itajaí

14/15 NOVEMBRE (date à confirmer) : course inshore Itajaí/Itapema, la participation à cette course est obligatoire pour tous les bateaux arrivés à la date de l'inshore.

## 9. OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DE L'EQUIPAGE

### 9.1. La présence du Skipper et de son co-skipper est obligatoire :

#### 9.1.1. À Paris

Pour la conférence de presse de présentation qui aura lieu 1 mois environ avant le départ de la course.

#### 9.1.2. Au Havre

- Pour chaque briefing décrit dans l'Avis de Course et concernant les skippers.
- Du vendredi 16 octobre 2015 à 12h00 au samedi 17 octobre 2015 à 20h00
- Pour la Régate exhibition et la présentation des équipages.
- Du mercredi 21 octobre 2015 à 15h00 jusqu'au départ de la course.
- Vendredi 23 octobre 2015 à 19h00 pour la soirée officielle.

#### 9.1.3. Au port d'arrivée

- À la conférence de presse d'arrivée.
- À la remise des prix concernant chaque concurrent, faute de quoi, le prix ne sera pas remis. Deux remises des prix officielles sont prévues dans la ville d'arrivée : une semaine environ après l'arrivée du premier concurrent pour les concurrents arrivés dans ce délai et à l'issue de l'ensemble des arrivées pour les autres concurrents. Les dates prévisionnelles de ces deux remises des prix seront précisées dans les Instructions de Course.
- À la conférence de presse de la course inshore Itajaí / Itapema ainsi qu'à la cette course elle-même (date à préciser ultérieurement et antérieure à la remise des prix le concernant)
- Le bateau devra rester au port d'arrivée à la place qui lui aura été désigné au plus tard après la remise des prix le concernant.

## 9.2. Responsable technique du bateau

### 9.2.1. Au Havre

Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée au Havre.

### 9.2.2. Au port d'arrivée

Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'à sa remise des prix. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée.

**9.3.** En cas d'infraction, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisation.

## 10. JAUGE-CONTRÔLES D'EQUIPEMENT

### 10.1. Au Havre

Il sera procédé à une inspection de chaque bateau au Havre. L'équipage devra être présent pour le contrôle de leur bateau. Un bateau non-conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course. Des plombages seront effectués, leur liste sera publiée dans les Instructions de Course.

### 10.2. A l'arrivée

A l'arrivée, les bateaux seront contrôlés. Un bateau non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

## 11. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les instructions de course seront envoyées aux skippers par mail au plus tard un mois avant le départ puis publiées sur le tableau officiel électronique.

## 12. PARCOURS

### 12.1. Ligne de départ

Devant Le Cap de la Hève.

### 12.2. Parcours côtier

Défini dans les Instructions de Course.

### 12.3. Ligne d'arrivée

Devant le port d'arrivée

**12.4.** Le parcours est identique pour toutes les classes.

## 13. TEMPS LIMITE

La ligne d'arrivée sera fermée 10 jours pleins après l'arrivée du premier Class40.

## 14. SYSTEME DE PENALITE

Sauf dans les cas prévus dans l'AC 5.2 ;7 (pénalités financières), une infraction aux règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

## 15. CLASSEMENT

### 15.1. Classement par classes

Un classement en temps réel dans chacune des classes définies au paragraphe 6.1.1 est établi par ordre d'arrivée.

### 15.2. Championnat du monde IMOCA

Cette compétition compte pour le Championnat du monde IMOCA.

## 16. TROPHEES ET PRIX

**16.1.** Seuls les bateaux ayant terminé la Transat Jacques Vabre sont pris en compte pour l'attribution des prix.

### 16.2. Les principaux trophées sont :

1<sup>er</sup> Monocoque IMOCA : Trophée Jacques VABRE

1<sup>er</sup> Monocoque Class40 : Trophée Jacques VABRE

1<sup>er</sup> Multi Ultime : Trophée Jacques VABRE

1<sup>er</sup> Classe MULTI 50 : Trophée Jacques VABRE

**16.3.** L'Association Transat Jacques VABRE versera une dotation correspondant, pour chaque classe, à 50% du montant des inscriptions de la classe. La répartition au sein de cette dotation entre les prix aux skippers et les subventions aux classes fera l'objet d'un accord entre l'organisation et chaque classe.

La répartition détaillée des prix par classe sera faite par chaque classe et annoncée dans les Instructions de Course.

## 17. POSITIONNEMENT

### 17.1. Système de balise de positionnement

Au Havre, l'organisation de la course installera sur chaque bateau une balise de positionnement pour effectuer le suivi du bateau.

Une caution de 1500 € à l'ordre de CLS Argos sera demandée au skipper, cette caution lui sera rendue ou détruite lorsqu'il aura rendu sa balise avec sa déclaration d'arrivée au PC course.

En cas d'abandon il devra la renvoyer à ses frais directement au prestataire.

## 17.2. Système INMARSAT

**17.2.1.** Chaque bateau devra être équipé d'un terminal INMARSAT C opérationnel pour la localisation.

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

**17.2.2.** La Transat Jacques VABRE utilisera le système INMARSAT C pour le suivi des bateaux en cas d'une défaillance de la balise de positionnement.

**17.2.3.** Chaque concurrent devra donner à la direction de course l'autorisation du suivi de son bateau par ce système durant le parcours d'observation et la course. Des essais devront être effectués dès que le bateau sera équipé.

### 17.3. Autre système de positionnement

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

## 18. MOYENS DE COMMUNICATIONS

Tout bateau doit être équipé :

- D'un système de téléphone par satellite avec antenne fixe. L'antenne devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée. Ce téléphone devra avoir une sonnerie suffisamment audible à l'intérieur du bateau et rester allumé pendant toute la durée de la course.

- D'une radio VHF 56 canaux de 25 watts minima avec antenne en tête de mât.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration. Ces appareils, tout comme l'iridium portable du container et l'AIS, seront testés avant le départ par l'organisation.

## 19. SOURCE D'ENERGIE

### 19.1. Rappel de la RCV 42.1

Sauf quand cela est permis dans la règle 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse. Son équipage peut ajuster le réglage des voiles et de la coque, et accomplir d'autres actions de navigation en bon marin, mais ne doit pas bouger son corps autrement pour faire avancer le bateau.

### 19.2. Modification de la RCV 52

Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique. Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille. **Pour les multicoques uniquement**, cette énergie peut servir pour manœuvrer un système anti chavirage permettant de choquer les écoutes totalement ou partiellement. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border la voile.

## 20. AIDE EXTERIEURE (*modification des RCV 41 et 45*)

**20.1.** Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés et notamment le routage (modification de la RCV 41) pour les multicoques.

Pour les Imoca et la Class40 le routage est interdit.

**20.2.** Les bateaux doivent effectuer la totalité de la course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant l'épreuve, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit, sauf en cas d'escale technique conforme à l'AC 20.3.

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

- Une escale technique dans un port, ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans un port ou dans un abri, ne peut être inférieure à 4 heures.

- Le Skipper doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Inmarsat C, téléphone).

- Après accord de la direction de course, sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course, sur une distance convenue 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.

- Lorsque le bateau est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord,

- Lorsque le bateau est au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans le port ou l'abri convenu avec la direction de course, **il doit en informer la direction Course qui note l'heure d'arrêt**. Les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la direction de course. L'équipage peut débarquer.

- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, **il doit demander l'autorisation à la Direction de course qui s'assurera qu'il est bien rester immobilisé au moins 4 heures**.

- Après autorisation de la direction de course, il pourra être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la direction de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.

- Le skipper devra rédiger un rapport circonstancié destiné au président du comité de course.

- Ceci ne s'applique pas au port du Havre où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à la bouée du chenal du Havre précisée dans les Instructions de Course.



## 21. RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR DE LA COURSE, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

**21.1.** La voile est un sport à risque et une activité potentiellement dangereuse. Toute personne envisageant de participer à la course, que ce soit en tant que participant ou autre, doit le faire tout en acceptant les risques inhérents à une telle participation et en sachant que cette participation pourrait entraîner des dommages ou pertes.

La responsabilité de l'Organisateur de la course et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Organisateur de la course ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

– Les vérifications que l'Organisation de la course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du comité de course ou du Jury International ou de toute autre instance, serait amené à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les Instructions de Course et leurs avenants ont été respectés.

– La veille, et spécialement la veille radio, téléphonique et le suivi des bateaux avec les balises de positionnement et/ou par Inmarsat C, que la Direction de course pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.

– Toute demande faite auprès d'un membre de l'Organisation de la course ne saurait engager civilement l'Organisateur de la course que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit lui-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

**21.2.** L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (**RCV fondamentale N°3**). Par conséquent, les organisateurs de la course n'accepteront aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne seront responsables d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

**21.3.** Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et Skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'organisateur de la course.

**21.4.** Chaque Skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer à été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque participant de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son gréement, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite. Tout conseil ou renseignement fourni par l'Organisateur de la course, par exemple un bulletin de météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni l'Organisateur de la course ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. (**RCV Fondamentale n°4.**)

**21.5.** Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre. En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements associés.

En particulier, le Skipper est responsable vis à vis de l'organisateur de la course de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 3 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'organisateur de la course avant l'arrivée du bateau au Bassin Paul Vatine. A défaut le Skipper ne sera pas autorisé à mettre son bateau dans le Bassin Paul Vatine et à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'organisateur de la course.

L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'Organisateur de la course ou de ses partenaires.

**21.6.** Les organisateurs de la course ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, participant, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.

**21.7.** Les organisateurs de la course ne seront aucunement tenus pour responsables envers les participants dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des 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.

**21.8.** Les organisateurs de la course n'auront aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

**21.9.** L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

## 22. UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS

L'annexe audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 12 juillet 2015.

## 23. CONTACTS

### SIRIUS EVENEMENTS

5 rue de l'Amiral Hamelin 75016 PARIS

Tel : (33) 1 47 04 61 14

Email : [course@tjv2015.org](mailto:course@tjv2015.org)

Site internet : [www.transat-jacques-vabre.com](http://www.transat-jacques-vabre.com)

# ANNEXE A L'AVIS DE COURSE

Documents devant être envoyés au secrétariat de course par mail [contact@sirius-events.com](mailto:contact@sirius-events.com) ou présentés à la direction de course au Havre au plus tard le 23 octobre à 18h00.

## Liste des documents administratifs de chaque skipper et co-skipper :

- L'attestation de stage de survie ISAF datée de moins de 5 ans
- Brevet de secourisme ou PSMer de moins de 5 ans (AFPS et PSC1 de moins de 5 ans sont acceptés) (cf RSO 6.05.2)
- Licence de FFvoile ou équivalent (pour les étrangers)

## Liste des documents administratifs du bateau :

- Les papiers d'identité du bateau
- Le livret du (ou des) radeaux de survie
- Le livret de chaque balise Sarsat présente à bord avec sa feuille d'encodage
- La licence de station de navire 2015
- Le certificat de jauge 2015 pour les bateaux appartenant à des Classes
- La carte de port de publicité
- La liste de médicaments de la pharmacie du bord, conforme à la catégorie RSO 1 avec les noms commerciaux associés éventuels et les dates de péremption. Cette liste doit être datée et signée par le skipper.

Rappel : l'assurance du bateau doit avoir été envoyée à l'organisation nautique avant l'arrivée du bateau au Havre.