

AVIS DE COURSE

édition du 3 décembre 2016

www.transatjacquesvabre.org



TRANSAT JACQUES VABRE 2017

Le Havre – Brésil ou Colombie

13^{ème} édition

Départ le dimanche 5 novembre 2017



TABLE DES MATIÈRES

1. Autorité organisatrice	p. 3
2. Nom de la course	p. 4
3. Objet et Positionnement	p. 3-4
4. Règles	p. 4-5
5. Publicité	p. 5-6
6. Admissibilité - Inscriptions	p. 6 à 9
7. Matériels de sécurité supplémentaires	p. 9
8. Programme	p. 9-10
9. Obligations de présence de l'équipage	p. 10-11
10. Jauge	p. 11
11. Instructions de course	p. 11
12. Parcours	p. 11
13. Temps limite	p. 11
14. Système de pénalités	p. 12
15. Classement	p. 12
16. Trophées et prix	p. 12
17. Positionnement	p. 12
18. Moyens de communication	p. 13
19. Source d'énergie	p. 13
20. Aide extérieure	p. 13-14
21. Responsabilité de l'AO, des partenaires et des participants	p. 14-15
22. Utilisation des droits audio-visuels	p. 15
23. Contacts	p. 15
ANNEXES	
Annexe 1 Rappel des documents requis	p. 16
Annexe 2 Prescriptions FFVoile (traduction)	p. 17

1. AUTORITE ORGANISATRICE (AO)

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

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 - direction de course, direction média, et direction technique – et coordonne leurs actions.

Organigramme de l'Association Transat Jacques VABRE :

Bureau de l'association

- Président : Xavier Mitjavila

- Trésorier : Pierre-Yves François

- Secrétaire générale : Agnès Firmin Le Bodo

Délégué Général

Gildas Gautier

1.1. Direction de course

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

La direction de course, habilitée par la FFVoile, 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 la RCV 70.5. , ses décisions seront sans appel.

1.3. Commission médicale

Une commission d'assistance médicale sera formée dans le cadre de la réglementation 21 du World Sailing et de l'annexe 3 bis du règlement médical de la Fédération Française de Voile. Un médecin référent sera choisi avec la validation de la FFVoile.

2. NOM DE LA COURSE

L'appellation officielle et seule autorisée est « Transat Jacques VABRE ». La Transat Jacques VABRE est parrainée par JDE, la ville du Havre et la ville d'arrivée.

Les skippers inscrits dans la course ont le droit d'utiliser le logo composite TJV + Logo Bateaux + Engagé sur...

Une Annexe 3 « Marketing » au présent Avis de course sera publiée au plus tard le 28 février 2017.

3. OBJET & POSITIONNEMENT

Depuis 1993, la Transat Jacques VABRE retrace la Route du Café entre le premier port d'Europe pour le café, Le Havre, et une destination réputée pour ses cafés d'origine.

Course transatlantique en double, la Transat Jacques VABRE s'appuie sur les classes des plus emblématiques bateaux de la course au Large et s'attache à assurer l'égalité de traitement entre les différentes classes et entre chaque participant.

La fidélité et l'engagement des deux partenaires fondateurs, la solidarité et le partage des deux côtés de l'Atlantique sont les valeurs principales que l'Association Transat Jacques VABRE entend poursuivre en organisant cette 13^{ème} édition.

4. RÈGLES

La mention « [DP] » dans une règle de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

L'épreuve sera régie par :

4.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2017/2020*, (RCV)

4.2 Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe 2 « Prescriptions »

4.3 Les règlements fédéraux,

4.4 RCV et RIPAM :

Les RCV du Chapitre 2 s'appliquent jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée pour chaque partie du parcours couverte de jour. Elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) pour les parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours

4.5 Les Réglementation Spéciales Offshore 2016/2017, catégorie 1, Multi ou Mono, pour tous les bateaux, avec les prescriptions de la FFVoile et les modifications propres à chaque classe,

4.6 Les règles de classe 2017 pour les IMOCA, Class40, Multi50,

4.7 L'heure officielle pour l'épreuve en France sera en heure locale TU+2 jusqu'au samedi 28 octobre ; TU+1 à partir du dimanche 29 octobre ; et en heure locale au pays d'arrivée, Brésil en novembre TU-2, Colombie TU-5.

4.8 En cas de traduction des documents propres à la course, le texte français prévaudra. Pour les RSO et les RCV, le texte anglais prévaut.

4.9 Le moteur de propulsion doit être fixe (tout système d'arbre d'hélice rétractable est interdit).

4.10 Les RCV suivantes sont modifiées :

- **RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, Amarrage, mouillage)** : modifiées au paragraphe 20 de l'A.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 ces boîtes 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 détritrus)** : Ajouter une seconde phrase : « Cependant, mettre à l'eau de petites quantités de ce qui est généralement accepté comme des matières biodégradables telles que les épluchures de fruits, ou les élastiques et brins de laine en établissant une voile, est permis »

- **Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC :**

RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) ; RCV 61 (Exigences pour réclamer) ; RCV 62 (Réparation) ; RCV 63 (Instructions), RCV 64 (Décisions) et RCV 66 (Réouverture d'une instruction).

4.11 L'inscription à la Transat Jacques Vabre entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions de cet avis de course. L'AO se réserve le droit d'amender le présent avis de course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.

4.12 Sauf explicitement prévu par ailleurs :

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

5. PUBLICITE [DP]

5.1 En application de la Régulation 20 du World SAILING (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 (sauf pour les Imoca) ou les flotteurs et les voiles. Les dimensions sont données dans les règles de jauge de chaque Classe.

Pour les Ultim, 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

Epaisseur : 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 Class40 sur la partie avant de chaque côté de la coque.

Les numéros de course (conformément aux règles de Classes) doivent être communiqués à l'AO à l'inscription du bateau.

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'AO 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 27 octobre 2017 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.

5.2.4 Flammes ou Pavillons

À quai, pour permettre une plus grande clarté et visibilité pour les partenaires du bateau et pour ceux de l'organisateur :

- **Dans le pataras et derrière le mât**, l'envoi des flammes ainsi que des 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 réservent à l'AO** les étais avant de leur bateau pour hisser les pavillons de l'AO (en prévision au nombre de 5 fournis par l'AO au Havre, dont 3 des partenaires (Jacques Vabre, Ville du Havre et Ville arrivée). Ils devront être **impérativement** arborés au **Havre** du vendredi 27 octobre 2017 12H et jusqu'à 0.2 mille de la sortie de l'écluse **ainsi qu'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 Ultim 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 et dans la partie arrière de la grand-voile.

Les transferts seront fournis par l'AO, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du Skipper.

5.2.6 Tout bateau 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'AO 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, 5.2.4 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 2017 est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui seront répartis en plusieurs classes dont :

- Classe Ultim : multicoques dont les caractéristiques correspondent aux règles du collectif ULTIM.

Un multicoque non conforme aux règles du collectif ULTIM peut demander à la DC l'autorisation de faire partie de cette classe. La DC donnera sa réponse après consultation du collectif ULTIM

- 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, de la Classe Multi50 et de la Class40 et donne lieu à l'attribution de points au championnat du monde des Monocoques IMOCA et au championnat des Class40.

6.1.3 Pour qu'une classe soit admissible, un minimum de 4 bateaux inscrits avant le 12 juillet 2017 est nécessaire, sauf dérogation accordée par l'AO.

À la clôture des inscriptions, l'AO confirmera les classes admises à courir.

6.2 Inscription

6.2.1 Pré - inscription

La pré- inscription est obligatoire et s'effectue en remplissant sur le site internet www.transatjacquesvabre.org le bulletin de pré-inscription accompagné du règlement de la somme de 1000 euros (TTC) de frais de dossier non remboursables à valoir sur les droits d'inscription.

Les pré- inscriptions seront annoncées sur le site internet et les réseaux sociaux de la course. Les pré- inscrits recevront toutes les informations sur la course.

6.2.2 Les droits d'inscription définitive devront être réglés au plus tard le 12 Juillet 2017 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 Ultim + 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, sont à faire vers le compte Association Transat Jacques VABRE/inscriptions dont les coordonnées sont les suivants :

IBAN (International Bank Account Number) **FR76 3002 7160 9500 0201 1300 193**
BIC (Bank Identifier Code) **CMCIFRPP**

Domiciliation

CIC LE HAVRE ENTREPRISES
LE VENDOME
22 RUE DUPLEIX
76600 LE HAVRE

Titulaire du compte

ASSOCIATION TRANSAT JACQUES VABRE - INSCRIPTIONS
6 AVENUE REAUMUR - 92140 - CLAMART

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

En cas de désistement après la date du 12 juillet 2017, les droits d'inscription resteront acquis à l'AO.

L'AO 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 2017) pourra être examinée par l'AO ; 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'AO (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 Class40, la Normandy Channel Race 2017 et/ou une des étapes de la course Les Sables-Horta 2017 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 vendredi 27 octobre 2017 à 12H au Havre sera publiée à la conférence de presse un mois environ avant le départ.

Seuls les bateaux dont les skippers auront envoyé à la Direction de course une copie de l'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 Équipage

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 dans le pays d'arrivée.

6.3.4 Admissibilité du skipper ou du coskipper

a) Age minimum requis pour le skipper et le co-skipper : 18 ans au 27 octobre 2017 à 18h.

b) Chaque skipper et Co-skipper membres d'un club affilié à la FFVoile doit être titulaire :

- d'une licence Club FFVoile 2017 avec un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique de la voile ou du sport en compétition datant de moins d'un an.
- si nécessaire, d'une autorisation de port de publicité pour le bateau, s'il y a lieu.
- d'un certificat de jauge ou de conformité pour le bateau, si nécessaire.
- soit d'un certificat de Stage World Sailing (Formation survie et Formation PSMer) en cours de validité ;
- soit d'un certificat séparé de Formation Survie en cours de validité, et un PSMER ou un certificat PSC1 en cours de validité, à condition que ce dernier ait été passé avant le 1er janvier 2013.

c) Pour chaque skipper et co-skipper non-membre d'un club affilié à la FFVoile, deux options sont possibles :

- soit justifier de son appartenance à une autorité nationale membre de World Sailing et d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 3 million d'Euros et présenter un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique de la voile ou du sport en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais),
- soit prendre une licence Club FFVoile 2017 et fournir un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique de la voile ou du sport en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais). Dans ce cas il sera assujéti au règlement de la FFVoile notamment en ce qui concerne les règles de publicité.

d) Les skippers non-ressortissants français doivent être titulaires :

- soit des certificats World Sailing (Formation survie et formation PSMer) en cours de validité,
- soit des certificats de formation à la survie et aux premiers secours tel que requis dans les articles RSO 6.01 et 6.05.2. Cette formation doit être « World Sailing Approved ».

6.3.5 Documents médicaux concernant les skippers et co-skippers :

Chaque skipper et co-skipper engagés doit fournir **au minimum 60 jours avant la course soit au plus tard le 6 septembre 2017, les documents suivants :**

- la fiche médicale complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et la signature du concurrent, transmise à l'inscription,
- le compte-rendu d'une échographie cardiaque,
- le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans,
- 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 devra être transmis au médecin référent par courriel ou sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité à l'adresse du médecin référent. Le nom et les coordonnées du médecin référent seront communiqués dès que possible.

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

La liste type des médicaments de la pharmacie du bord conforme à la catégorie RSO 1 se trouve sur le site de la FFVoile Annexe 6 du règlement de la commission médicale <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/Reglement.asp>

6.3.6 Au plus tard le vendredi 3 novembre 2017 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 Une combinaison de survie par personne à bord, à 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.

7.5 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). **Toutes les balises Sarsat-Cospas (du bateau ou PLB) embarquées pour la course doivent être enregistrées officiellement avec la notation « course Transat Jacques Vabre 2017 », la preuve de cet enregistrement et le code hexadécimal des balises devront être communiqués à la DC pour le CROSS GRIS NEZ, au moins 1 mois avant le départ de la course.**

7.6 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.

Le gilet supplémentaire demandé par RSO 5.01.3 peut n'être conforme qu'à RSO 5.01.1.

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

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

7.9 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.

8. PROGRAMME

8.1 Au Havre

Vendredi 27 octobre

12h00 : Les bateaux doivent être à la disposition de l'AO, dans le port du Havre, Bassin Paul Vatine, sous peine de recevoir une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 euros par tranche de 24 heures de retard. Cependant, l'AO pourra déroger à cette clause, au cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable.

L'AO 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 28 octobre

09h00 : Début des contrôles, présence des skippers et co-skippers obligatoires pour le 1er contrôle.

09h30 : Régate Exhibition en monotype sur le bassin de l'Eure

18h00 : Remise des prix suivie de la présentation officielle des équipages

19h30 : Soirée officielle

Mercredi 1 novembre

15h00 : **Briefing sécurité (présence obligatoire des 2 skippers)**

Jeudi 2 novembre

10h00 : Rencontre enfants skippers (présence obligatoire d'au moins 1 des deux skippers du bateau)

Vendredi 3 novembre

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.

Heure limite du dépôt de la déclaration de départ.

Samedi 4 novembre

10h00 : **Briefing départ (présence obligatoire des 2 skippers)**

14h00 : Briefing semi-rigides assistance

14h30 : Briefing vedettes accréditées

15H30 : Briefing des vedettes à passagers

Dimanche 5 novembre

08h00-09h00 : Sortie des concurrents : présence des 2 skippers obligatoires sur les bateaux

10h00-12h00 : Sortie des vedettes à passagers

13h02: Départ de la Transat Jacques Vabre

En fonction des prévisions météorologiques, la direction de course pourra avancer le départ au samedi 4 novembre 2017. Les concurrents seront informés de la modification du programme par un avenant publié au plus tard le jeudi 2 novembre à 20h00.

8.2 À l'arrivée

Selon la ville d'arrivée, un postlogue pourra être organisé, la participation à ce postlogue sera obligatoire pour tous les bateaux arrivés à la date du postlogue.

9. OBLIGATIONS DE PRESENCE DE L'EQUIPAGE [DP]

9.1 La présence du Skipper et du co-skipper est obligatoire

9.1.1 À Paris :

- À la conférence de presse de présentation qui aura lieu 1 mois environ avant le départ de la course

- **À la remise des prix à Paris, elle aura lieu à 15h sur la scène Nautic, le premier samedi du Nautic de Paris 2017.**

9.1.2 Au Havre :

- À chaque briefing, présentation ou rencontre décrit dans l'Avis de Course et concernant les skippers.

- Du vendredi 27 octobre 2017 à 12h00 au samedi 28 octobre 2017 pour la Régate exhibition, la présentation des équipages et la soirée officielle.

- Du mercredi 1er novembre 2017 à 15h00 jusqu'au départ de la course.

- Le dimanche 5 novembre 2017 à 9h00 sur les bateaux pour quitter le quai

9.1.3 Au port d'arrivée :

- À la conférence de presse d'arrivée,
- À la remise des prix concernant chaque bateau, **faute de quoi, le prix ne sera pas remis : 2 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.**

- Le bateau devra rester au port d'arrivée à la place qui lui aura été désigné au moins jusqu'après la remise des prix le concernant.

9.2 Responsable technique du bateau [DP]

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 son bateau. Des plombages seront effectués, leur liste sera publiée dans les Instructions de Course.

10.2 À l'arrivée

À 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 (IC)

Les instructions de course (IC) 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

Passage à Etretat, 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 (240 heures) après l'arrivée du premier class40.

14. SYSTEME DE PENALITE

Sauf dans en cas de pénalités financières, une infraction aux règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à à la disqualification.

15. CLASSEMENT

Classement par classes

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

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 :

1er Monocoque Class40 : Trophée Jacques VABRE

1er Classe MULTI 50 : Trophée Jacques VABRE

1er Monocoque IMOCA : Trophée Jacques VABRE

1er Multi Ultim : 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 de cette dotation entre les prix aux skippers et les subventions aux classes fera l'objet d'un accord entre l'AO et chaque classe.

La répartition détaillée des prix par classe sera proposée par chaque classe et annoncée dans les IC.

17. POSITIONNEMENT

17.1 Système de positionnement de l'organisation

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

Une caution d'un montant qui sera indiqué dans les Instructions de Course sera demandée au skipper, (chèque, espèces ou empreinte de carte bancaire), 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 de positionnement de remplacement

17.2.1 Chaque bateau devra être équipé d'un système de positionnement de remplacement en cas d'une défaillance de la balise de positionnement fournie par l'AO :

17.2.1.1 Soit 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. Il devra être testé avant le départ.

17.2.1.2 Soit une balise de localisation dont le type devra être accepté par la DC.

17.2.2 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 RCV 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

19.2 Modification de la RCV 52

Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique agissant sur le seul cap du bateau. 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 Modification de la RCV 41

Le routage est autorisé pour les multicoques uniquement.
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, téléphone, mail).

- 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 resté 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 IC.

21. RESPONSABILITE DE L'AO, 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'AO et de ses partenaires se limite à assurer le déroulement opérationnel de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

- 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'AO ne saurait engager civilement l'AO que si elle en a accepté explicitement la responsabilité, soit elle-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

21.2 L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux règles applicables. 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 AO 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'AO.

21.4 Chaque Skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a 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'AO, 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'AO 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'AO 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'AO 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'AO.

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

21.6 L'AO ne pourra être tenu responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, 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 L'AO ne sera aucunement tenu pour responsable 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 L'AO n'aura 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 4 audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 12 juillet 2017.

23. CONTACTS

23.1 Association Transat Jacques VABRE

Délégué général de la Transat Jacques VABRE

Gildas GAUTIER | gildas.gautier@transatjacquesvabre.org

23.2 Direction de course

Sylvie VIANT | Tel : +33 (0) 6 60 90 65 05

Vanessa BOULAIRE | Tel : +33 (0) 6 61 59 06 15

Elise MARTIN | Tel : + 33 (0) 6 29 45 11 70

eMail : [**course@transatjacquesvabre.org**](mailto:course@transatjacquesvabre.org)

Site internet : [**www.transatjacquesvabre.org**](http://www.transatjacquesvabre.org)

ANNEXE 1 : RAPPEL DES DOCUMENTS À FOURNIR

1. Documents devant être envoyés à la Direction de course au plus vite après l'inscription du bateau :

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

- L'attestation de stage de survie World Sailing datée de moins de 5 ans
- PSMer de moins de 5 ans ou équivalent (cf RSO 6.05.2)
- Licence de FFVoile ou équivalent pour les étrangers

1.2 Liste des documents administratifs du bateau :

- Les papiers d'identité du bateau
- Le livret du (ou des) radeaux de survie
- **Au moins 1 mois avant le départ : Le livret de chaque balise Sarsat présente à bord avec sa feuille d'encodage (le code hexa de chaque balise) et la preuve papier que la ou les balises du bateau et/ou PLB sont bien enregistrées avec la notation « Course Transat Jacques Vabre 2017 ».**
- La licence de station de navire 2017
- Le certificat de jauge 2017 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 la Direction de course avant l'arrivée du bateau au Havre.

2. Documents médicaux du skipper et du co-skipper : le médecin référent de la Transat Jacques Vabre devra recevoir tous les documents demandés en 6.3.6 de l'AC au plus tard 2 mois avant le départ de la course

- 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,
- Le compte-rendu d'une échographie cardiaque,
- Le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans,
- Un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au minimum NFS, ionogramme, urée, créatinine, bilan hépatique, glycémie à jeun.

ANNEXE 2 – PRESCRIPTIONS DE LA FFVOILE

Traduites pour les concurrents étrangers

(* FFVoile Prescription to RRS 64.3 (Decisions on protests concerning class rules):

Prior to the checking procedures, the jury may request the parties involved in the protest for a deposit covering the cost of any checks arising from a protest related to the class rules.

(* FFVoile Prescription to RRS 67 (Damages):

Any question or protest relating to damage arising from an incident involving a boat bound by the Racing Rules of Sailing or International Regulation to Prevent Collision at Sea depends on the appropriate courts and cannot be dealt with by the jury.

(* FFVoile Prescription to RRS 70.5 (Appeals and requests to a national authority):

Denial of the right of appeal is subject to the written authorisation of the Fédération Française de Voile (French Sailing Federation), received before publishing the Notice of Race. This authorisation shall be posted on the official noticeboard during the event.

(* FFVoile Prescription to RRS 78.1 (Compliance with class rules; certificates):

It is the sole responsibility of the owner or person in charge of the boat to make sure that his or her boat complies with the fit-out and safety rules required by the laws, decrees and regulations of the Administration.

(* FFVoile Prescription to RRS 86.3 (Changes to the racing rules):

An OA wishing to change a rule listed in RRS 86.1(a) to develop or experiment with new rules shall first submit the changes to the FFVoile for written approval and report the results to the FFVoile after the event. Such authorisation shall be mentioned in the Notice of Race and in the SI and shall be posted on the official noticeboard during the event.

(* FFVoile Prescription to RRS 88 (National prescriptions):

Prescriptions of the FFVoile shall neither be changed nor deleted in the Notice of Race and SI, except for events for which an international jury has been appointed. In this case, the prescriptions marked with an asterisk (*) shall neither be changed nor deleted in the Notice of Race and SI. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website www.ffvoile.fr shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

(* FFVoile Prescription to RRS 91(b) (Protest committee):

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval from the Fédération Française de Voile (French Sailing Federation). Such authorisation shall be posted on the official noticeboard during the event.