



TRANSAT  
Jacques  
VABRE

**INSTRUCTIONS DE COURSE**

**Départ 5 novembre 2017**



## INDEX

1. REGLES
2. CENTRE DE COURSE
3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE
4. PROGRAMME
5. COMMUNICATIONS
6. PAVILLONS DE COURSE
7. ZONES DE COURSE
8. LE PARCOURS
9. LE DEPART
10. L'ARRIVEE
11. TEMPS LIMITE-ABANDON
12. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATION
13. RECLAMATIONS ET DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE
14. CLASSEMENT
15. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT
16. PUBLICITE
17. BATEAUX OFFICIELS
18. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS
19. PRIX
20. OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DU CO-SKIPPER
21. EVACUATION DES DETRITUS
22. ORGANISATION
23. DECISION DE PARTICIPER

- Annexe 1.a. Déclaration de départ
- Annexe 1.b. Fiche Semi-rigides d'assistance
- Annexe 1.c. Fiche Semi-rigides RP
- Annexe 1.d. Auto-plombage
- Annexes 2. Parcours/Zones interdites
- Annexes 3.a. Zones restreintes
- Annexes 3.b. Cartes scénarios de départ
- Annexe 3.c. Carte zone Etretat
- Annexe 3.d. Ligne d'arrivée
- Annexe 4. Déclaration d'arrivée
- Annexe 5. Ordre des vacances
- Annexe 6. Plombages par classes
- Annexe 7. Grille de pénalités

**Heure officielle :**

En France : UTC + 2 jusqu'au samedi 28 octobre 2017 et UTC + 1 à partir du dimanche 29 octobre 2017.

A Salvador (Brésil) UTC – 3, (modification AC 4.7) soit Heure Française – 4 à partir du dimanche 29 octobre 2017.

Tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course et sur les tableaux d'affichage, seront :

- A terre, pour les opérations de départ ou d'arrivée, en heure locale,
- En mer, pour les opérations autres que celles énumérées ci-dessus, en UTC.

La mention [DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

## 1 REGLES

La régata sera régie par :

1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2017-2020 avec les modifications suivantes en addition et/ou en précision de celles prévues en AC 10 précisées ci-dessous :*

- **RCV 28.1 (Effectuer le parcours)** : modifiée dans IC 9.4
- **RCV 41 (Aide extérieure)** : modifiée dans IC1.6.1.2
- **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité)** : modifiée dans IC 12.1.1 et IC12.1.4
- **RCV 60.1 (Droit de réclamer ; droit de demander réparation)** : modifiée dans IC 8.1, IC 9.4 et IC 13.2
- **RCV 61 (Exigences pour réclamer)** : modifiée dans IC13.1.1 et IC13.1.3
- **RCV 62 (Réparation)** : modifiée dans IC 8.2 et IC 13.3.2, annexe 2.1 et 2.2
- **RCV 63 (Instructions)** : modifiée dans IC 6, IC12.2.5, IC 13.4.1, IC13.4.2 et IC13.4.3
- **RCV 66 (Demande de réouverture)** : modifiée dans IC 13.3.3

1.2 Pour les IMOCA, les règles en vigueur du Championnat du Monde IMOCA.

1.3 Les prescriptions de la FFVoile (annexe 2 de l'AC)

1.4 La partie B, section II du RIPAM (COLREG) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 des RCV, voir AC 4.4.

1.5 Les Réglementations Spéciales Offshore ISAF (RSO) 2016/2017 catégorie 1 Monocoques et Multicoques avec les modifications propres à chaque classe

### 1.6 Complément aux règles de classe

#### 1.6.1 Non routage pour les IMOCA et les Class 40

##### 1.6.1.1 Données météorologiques complémentaires

Les concurrents IMOCA et les Class 40 sont autorisés à acquérir uniquement les données météorologiques suivantes :

- ✓ Images provenant de satellites d'observation.
- ✓ Cartes d'observation et de prévision.
- ✓ Fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

- ✓ si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.
- ✓ si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, de l'Organisation Mondiale de la Météorologie: *Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Météo Consult, Wetterweld.de, Squid, Predictwind, GEM.* Cette liste n'est pas exhaustive ; pour tout ajout d'un organisme météorologique officiel, le concurrent doit en faire la demande écrite à la direction de course au plus tard le 3 novembre 12h.

Toutefois, ces données peuvent éventuellement être compressées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, mais sans que cette compression ne modifie l'information météorologique contenue.

A la demande de la direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations.

La direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit de cette règle.

#### **1.6.1.2 Sources d'informations interdites**

- a) En aucun cas un concurrent ne pourra disposer d'un serveur de données, ou accéder à un serveur de données, comportant des informations météo ou stratégiques, sous quelque format que ce soit, et accessible par quelque moyen que ce soit, autre que celui autorisé en 5.6.1.
- b) En aucun cas un concurrent ne pourra recevoir, ou se procurer, de façon volontaire ou involontaire, en provenance d'une source extérieure, de terre ou d'un autre navire, les informations telles que décrites ci-après.

La transmission ou la mise à disposition des résultats d'une recherche conduite par une source extérieure au bateau visant à lui procurer une compilation sélective des informations météo les plus adaptées à sa situation :

- la synthèse des données,
- des conseils accompagnés d'informations météo,
- la mise à disposition de pages sélectionnées sur un site ou une adresse internet,
- des fichiers cryptés,
- des fichiers dont la résolution serait changée,
- des fichiers météo ayant reçu une intervention humaine après sortie du modèle par
- l'organisme fournisseur,
- des fichiers, documentations sur la météo ou des choix de route.

#### **Exception :**

Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs concurrents dans le cadre d'opérations de recherche ou de secours diligentées soit par la Direction de course, soit par les autorités de sauvetage (CROSS, MRCC). Ces informations seront transmises, soit par téléphone satellitaire ou sur l'Email du ou des bateaux concernés.

**1.6.2 Pour les IMOCA**, la quantité d'eau de survie sera de 9 litres au minimum dans un bidon de 10 litres plombé en ouverture et position (IMOCA C.2.3.d : RESERVE D'EAU DOUCE DE SECOURS).

**1.6.3 Selon l'AC 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.

#### 1.6.4 Pour les Class40, les Multi50 et les ULTIM :

1.6.4.1 Un container de sécurité doit être à bord, avec une flottabilité incorporée, au moins 0,1 m<sup>2</sup> de couleur fluorescente orange sur l'extérieur, portant le nom du bateau, et un bout avec un système d'attache. Il sera plombé en position et devra contenir les éléments suivants :

- 1 téléphone iridium portable étanche chargé plus une batterie chargée avec les N° d'urgence préenregistrés : 1 CROSS GRIS NEZ, 2 DC1, 3 DC2, 4 Team Manager
- 1 GPS portable étanche avec piles de rechange
- 1 VHF portable étanche ou dans une housse étanche + piles de rechange
- 1 sart radar ou AIS autonome
- 1 lampe à éclats étanche avec piles et ampoule de rechange
- 4 feux à mains rouges SOLAS
- 2 fumigènes oranges
- des bâtons lumineux à réaction chimique type cyalume
- des sachets de fluorescéine
- 2 couvertures de survie
- 1 miroir de signalisation
- des aliments énergétiques 10000 Kj
- une trousse de premier secours selon règlement médical FFVoile

1.6.4.2 Chaque bouée de sauvetage définie dans les RSO 4.22.1 doit être équipée d'un sifflet et d'un sachet de teinture de fluorescéine (RSO 4.22.2.C).

Pour les Multicoques, ils doivent avoir à bord 3 couteaux avec étui : 1 sur le pont + 2 près des trappes de survie attachés solidement au filet.

1.7 En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

## 2 CENTRES DE COURSE

### 2.1 Au Havre

2.1.1 Les bureaux de l'organisation générale de l'Epreuve, du Comité de Course, Comité Technique, du Jury et de la Presse sont aux **Docks Café, quai de la Réunion – 76600 Le Havre**

2.1.2 Le bureau du PC Course est ouvert à partir du vendredi 27 octobre 2017 jusqu'au samedi 4 novembre 2017 de 09h00 à 12H30 et de 14H00 à 19H00 et de 07H30 à 10H00 le dimanche 5 novembre 2017.

2.1.3 Le tableau d'affichage officiel se trouve au PC Course et sur le site officiel de la course, <https://www.transatjacquesvabre.org/fr/espace-skipper>

2.1.4 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons officiel situé sur un mât arborant le pavillon Transat Jacques Vabre et le pavillon FFVoile devant le PC Course.

### 2.2 A Paris

Les bureaux des Centres de Course et de Presse sont installés à l'adresse suivante :  
Chez Mille & une Vagues  
Centre Nautique Paris-Boulogne  
Face au 36 Quai Alphonse Le Gallo  
92100 Boulogne Billancourt - FRANCE

Ils sont ouverts du lundi 6 novembre 2017, à 5h00 jusqu'à 20h00 le 10 novembre 2017.

### 2.3 Au Brésil

Les bureaux des Centre de Course et de Presse seront installés au port de Salvador  
**Terminal Turístico Náutico da Bahia (TTNB)**  
Avenida da França, s/n  
Comércio - Salvador (BA) - BRASIL  
CEP: 40.010-000

Ils sont ouverts du dimanche 12 novembre 2017 à 09H00 jusqu'à la date d'arrivée du dernier bateau dans le temps limite.

### 2.4 Pendant tout le déroulement de la course

La Direction de course est joignable 24H/24 en cas d'urgence :  
(Les numéros de portable seront communiqués sur les fiches sécurité qui seront remises au plus tard au briefing départ du samedi 4 novembre).  
Les concurrents peuvent envoyer des messages confidentiels à la Direction de Course, à l'adresse suivante **dc@transatjacquesvabre.org**

Ils seront transmis si besoin au Comité de Course, au Comité Technique ou au Jury International

## 3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1 Quand les bateaux sont à quai au Havre, toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard à 08h45 le jour du départ.

3.2 Quand les bateaux sont en mer, conformément à RCV 90.2(c), des modifications aux Instructions de Course pourront être données verbalement par une communication VHF. Si les bateaux ne sont pas en portée visuelle ou VHF, les modifications seront transmises à chaque bateau par téléphone satellite et email, qui devra accuser réception des modifications.

## 4 PROGRAMME

Voir paragraphe 8 de l'Avis de course, avec les modifications suivantes soulignées :

### 4.1 LE HAVRE (heure locale)

**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 sur demande écrite 24h à l'avance.**

**17h00 : photo officielle des équipages sous l'arche des containers - quai Southampton- (présence obligatoire des équipages)**

**18h00** : Briefing d'accueil pour les équipages.

**Dimanche 5 novembre 09h15-10h00** : Sortie des concurrents des bassins :  
**Présence des 2 skippers obligatoires sur les bateaux.**  
**A suivre le dernier concurrent, tous les bateaux qui souhaitent voir le départ : les vedettes à passagers ou autres bateaux et semi-rigides**

**13h 35 : Départ de la Transat Jacques Vabre**

## **4.2 A SALVADOR**

**4.2.1 Dimanche 19 novembre : première cérémonie d'arrivée.**

**4.2.2 Dimanche 26 novembre : deuxième cérémonie d'arrivée.**

**4.2.3** A l'issue des cérémonies d'arrivée, concurrents et bateaux sont libres vis à vis de l'organisation de la course de la transat Jacques Vabre 2017.

**4.3** Les heures et lieux d'autres réunions ou manifestations seront affichés sur le tableau officiel.

## **5 COMMUNICATIONS**

Les concurrents doivent rentrer en contact régulièrement avec le Centre de Presse par téléphone par satellite ou mail pour permettre le suivi de l'Epreuve.

**Pour raison de sécurité, les concurrents doivent laisser en veille permanente pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite, leur Inmarsat C et leur VHF, en double veille 16/72 (canal de course).**

### **5.1 Radio VHF**

- ✓ **Le canal de la course est le 72, y compris pendant les jours de contrôle.**
- ✓ Les informations aux concurrents seront signalées sur ce canal 72.
- ✓ La veille VHF canal 72 pendant les heures d'ouverture du PC Course est recommandée.
- ✓ Une heure avant leur ETA sur la ligne d'arrivée à Salvador, les concurrents doivent contacter le comité de course sur le canal 72.

### **5.2 Téléphone satellite : Vacations obligatoires**

A partir du **lundi 6 novembre** des vacations quotidiennes obligatoires sont organisées. Le PC presse appelle les bateaux sur le téléphone satellite du bord, fleet broadband ou iridium :

- ✓ 1<sup>ère</sup> vacation à **04h15 UTC** pour les premiers de chaque classe au classement de 04h00 UTC. A partir du 11 novembre, cette vacation aura lieu à 01h30 UTC. Cette vacation sera supprimée après l'arrivée du premier IMOCA.
- ✓ 2<sup>ème</sup> vacation de **10h30 à 12h00 UTC** pour les premiers de chaque classe suivis du tiers des bateaux, l'ordre d'appel est indiqué dans l'annexe 5 Vacances. La dernière vacation aura lieu le 26 novembre 2017. **Tous les matins à 7h UTC, un mail sera envoyé sur tous les bateaux donnant la liste des bateaux qui seront appelés pendant cette vacation.**

### **5.3 Message de la nuit obligatoire**

Chaque nuit, entre 19h00 et 04h00 UTC, pendant toute la durée de la course, les concurrents doivent envoyer un mail pour donner des informations sur leur course. Dans ce message, les concurrents indiqueront leurs conditions de navigation et tout autre renseignement qu'ils jugent utile à la Presse.

**Pendant toute la durée de la course, les messages sont à envoyer au PC PRESSE à l'adresse : [redaction@transatjacquesvabre.org](mailto:redaction@transatjacquesvabre.org) avec copie à [dc@transatjacquesvabre.org](mailto:dc@transatjacquesvabre.org)**

#### **5.4 Météo**

Un bulletin météo sera à disposition des concurrents sur leur site FTP (IC 5.6.1).

#### **5.5 Balises de positionnement**

Tous les bateaux sont équipés d'une balise Yellow Brick. Elles permettent le suivi du bateau.

Une caution de 800 Euros (chèque à l'ordre de ASSOCIATION TRANSAT JACQUES VABRE ou carte bancaire internationale avec cryptogramme) est demandée à chaque équipage.

Si c'est un chèque, il ne sera pas encaissé, il sera restitué au retour de la balise qui sera remise en même temps que la déclaration d'arrivée au PC course au Brésil après avoir fini.

**En cas d'abandon, le skipper devra renvoyer la balise, aussitôt que possible, à ses frais, à l'adresse suivante :**

*YB Tracking Ltd - Unit 2, East Lands Boatyard, Coal Park Lane, Swanwick, Southampton SO317 GW - GB*

#### **5.6 Classements intermédiaires et positions pendant la course :**

##### **5.6.1** L'organisateur met en place une procédure de localisation des bateaux par le système de balise YB.

Si nécessaire, en cas d'une défaillance de la balise de positionnement de l'AO, la localisation sera faite :

- soit par Inmarsat C par polling pour les bateaux équipés
- soit par la balise de localisation du bord demandé dans l'Avis de course 17.2 et validée par l'AO.

Pour les bateaux équipés d'un terminal Inmarsat C, pendant toute la durée de la course, celui-ci devra être « loggé » sur le satellite Atlantique Est, pour permettre le polling. Le choix « Océan préféré » doit être Atlantique Est.

La position des bateaux est mise à jour sur le site internet toutes les heures, sauf au départ et à l'arrivée voir IC 5.6.2.

Un site FTP sera à disposition des concurrents avec les positions des bateaux (Posreport) par classe et les classements en Excel, mis à jour toutes les heures.

Les fichiers Posreport pourront être envoyés aux concurrents qui en font la demande sur le mail du bateau, soit toutes les heures, soit toutes les 3 heures. Cette demande devra être faite au secrétariat de course au plus tard à 14h00, le jeudi 2 novembre (vérifier auprès de votre fournisseur que l'adresse [rbposreport@orange.fr](mailto:rbposreport@orange.fr) est autorisée en réception, pour recevoir sur le standard C, cette adresse doit être enregistrée.)

L'adresse, le login et le mot de passe sont les suivants :

<ftp://213.246.60.29> Login : tjv2017 mot de passe : vt720p

Des classements intermédiaires sont effectués à 4h, 8h, 11h, 15h, 19h, 23h (UTC) pour le site Internet de la course.

##### **5.6.2 Positionnement satellite au départ et à l'arrivée sur le site de la course**

Du signal de départ et jusqu'à 17h TU, les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes.

A partir d'un rayon de 50 milles de la ligne d'arrivée et jusqu'à l'arrivée, les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes.

Ces positions seront visibles sur le site officiel de la course, sur une carte spécifique.

## 5.7 AIS

Les concurrents devront garder leur AIS en marche (émission et réception) à partir de 09h00 le jour du départ de la course jusqu'à leur passage de la ligne d'arrivée.

## 6 PAVILLON DE COURSE ET PAVILLONS DE L'AO

Tout bateau inscrit à la course devra arborer :

**6.1 Deux pavillons de course Transat Jacques Vabre** : dans le sens de lecture, dans son gréement (haubans, bas haubans ou outriggers), de chaque côté du bateau (hauteur minimale 1m au-dessus du pont), **à partir du vendredi 27 octobre 2017 et jusqu'à 50 milles de la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée et jusqu'à la dernière cérémonie d'arrivée à SALVADOR.**

**6.2 Les pavillons de l'AO remis au Havre suivant AC 5.2.3, devront être arborés sur l'avant du bateau, au Havre jusqu'après l'écluse le jour du départ, et au port de Salvador jusqu'à la dernière cérémonie d'arrivée. Ces pavillons doivent rester à bord pendant la course.**

**6.3** Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisateur, sans instruction (Ceci modifie la RCV 63.1)

## 7. ZONES REGLEMENTEES POUR LE JOUR DU DEPART *(en attente d'approbation finale par la Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord)*

### 7.1 AU HAVRE (voir annexes 3.a.i, 3.a.i suite, 3.ii, 3.a.iii, 3.b.ii et 3 b.iii)

#### 7.1.1 ZONE RESTREINTE AUX NAVIRES ACCREDITES PAR L'ORGANISATION : annexes 3.a.i et 3.a.ii (zone rose)

Cette zone est un polygone, délimitée par des droites reliant les points décrits en annexe 3.a.i et dessinée le schéma de l'annexe 3.a.ii

**Cette zone est strictement réservée :**

- aux concurrents,
- aux semi rigides d'assistance des concurrents accrédités, (jusqu'à 10 mn avant le signal de départ),
- aux navires chargés de la police et de la sécurité du plan d'eau (pavillons spécifiques ORGANISATION),
- aux bateaux des arbitres,
- aux bateaux des entraîneurs des centres d'excellence FFVoile (jusqu'à 10 mn avant le signal de départ),
- aux bateaux presse accrédités (jusqu'à 15 mn avant le signal de départ).
- aux navires à passagers et semi rigides teams accrédités

**Cette zone sera activée à partir de 9h sauf la section du chenal du Havre qui ne sera réservée à la Transat Jacques Vabre que de 12H30 à 14H30.**

#### 7.1.2 ZONE RESERVEE AUX NAVIRES A PASSAGERS/SEMI-RIGIDES A PASSAGERS DES TEAMS, ACCREDITES

Selon le choix du scénario de départ (1 ou 2) les navires à passagers et semi-rigides à passagers des teams accrédités seront restreints dans une zone particulière, sous-zone de la zone « navires accrédités », polygones délimités par les points décrits en annexe 3.a.i (suite) et dessinée en vert sur les schémas en annexes 3.b.ii (scénario 1) et 3.b.iii (scénario 2).

Cette zone verte devra aussi être rejointe à 15 mn du départ par les bateaux presse accrédités et à 10 mn du départ par les semi-rigides d'assistance accrédités et par les bateaux des entraîneurs des centre d'excellence de la FFVoile.

**Aucun autre bateau/navire ne sera autorisé à entrer dans cette zone.**

**Cette zone sera activée à partir de 9h sauf la section du chenal du Havre qui ne sera réservée à la Transat Jacques Vabre que de 12H30 à 14H30.**

### 7.1.3 ZONE PLAISANCIERS (Annexe 3.a.i et 3.a.iii)

Quel que soit le scénario de départ, les bateaux non accrédités devront stationnés dans une zone dite Plaisanciers située dans le sud du Cap de la Hève, définie dans l'annexe 3.a.i et 3.a.ii et dessinée en jaune en annexe 3.a.iii : limitée à l'Est par la digue du port, au Sud par le chenal jusqu'à la bouée LH16, au l'Ouest par une droite partant de la bouée LH16 jusqu'au Cap de la Hève

Ces bateaux ne devront pas avoir plus de 12 personnes à bord.

**Cette zone sera activée à partir de 9h**

### 7.2 ZONE ETRETAT : (annexe 3.c)

Cette zone est un rectangle, délimitée par des droites reliant les points décrits en annexe 3.a.i.

**Cette zone est strictement réservée :**

- aux concurrents
- aux navires chargés de la police et de la sécurité du plan d'eau (pavillons spécifiques ORGANISATION),
- aux bateaux des arbitres.

**Aucun autre bateau/navire ne sera autorisé à entrer dans cette zone.**

**Cette zone sera activée à partir de 13h30**

### 7.3 Les zones réservées aux spectateurs au Havre (zone plaisancier et zone réservée aux navires/semi-rigides à passagers accrédités) décrites ci-dessus en IC 7.1.2 et 7.1.3 sont interdites aux concurrents à partir de 10h35.

## 8 LE PARCOURS

### 8.1 Parcours de la Transat Jacques Vabre 2017

Le parcours est défini en Annexe 2.1.

Les coordonnées des bouées sont données en WGS 84, à titre indicatif, et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 60.1(b)).

### 8.2 Parcours pour les concurrents en retard et concurrents de retour au Havre avec ou sans assistance extérieure

#### 8.2.1 Concurrents en retard

Les concurrents en retard n'ayant pas pris le départ avant la fermeture de la ligne (60 minutes après le signal de départ) ne seront pas autorisés à prendre le départ normal et devront se rendre ou rester au port du Havre. Ils ne pourront partir du Havre qu'après accord écrit conjoint de la direction de course et du Comité de Course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par le Comité de Course.

Ces concurrents seront alors considérés comme partants.

Aucun départ retardé du Havre ne pourra avoir lieu plus de 72 heures après le départ de l'épreuve.

Leur parcours est le suivant :

- Départ entre le phare de la Hève et la bouée LH12 du chenal du Havre
- Passer au Nord des bouées latérales du chenal du Havre jusqu'à la bouée LH4
- Bouée Général Metzinger à laisser à bâbord
- Puis parcours défini en annexe 2.1 à partir des 4 zones interdites

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

### 8.2.2 Concurrents de retour au Havre après avoir pris un départ normal

IC 8.2.1 s'applique aussi aux concurrents qui, après avoir pris un départ normal, rentreraient au port du Havre avec ou sans assistance extérieure.

### 8.3 Zones interdites : les concurrents ne sont pas autorisés pendant la course à naviguer dans les zones interdites ci-dessous qui sont considérés comme des obstacles.

#### 8.3.1 Zone interdite des Casquets

Définie en annexe 2.2 « Zones interdites »

#### 8.3.2 Zone interdite des Scillies

Définie en annexe 2.2 « Zones interdites »

#### 8.3.3 Zone interdite d'Ouessant

Définie en annexe 2.2 « Zones interdites »

#### 8.3.4 Zone interdite du Finistère

Définie en annexe 2.2 « Zones interdites »

## 9 LE DEPART

### 9.1 La déclaration de départ pour tous les bateaux doit être remise au PC Course au plus tard le vendredi 3 novembre 2017 à 18H00. (Annexes 1.a).

**Les feuilles de déclarations de voiles pour les Class40, Multi50 et les IMOCA** devront être remises au Président du comité technique au plus tard le vendredi 3 novembre 2017 à 18h00.

### 9.2.1 Le départ de la course sera donné à 13h35 le dimanche 5 novembre 2017 avec un signal d'avertissement 8 minutes avant le départ. (Signal d'avertissement : Pavillon Transat Jacques Vabre)

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

Les signaux visuels sont appuyés par un décompte VHF canal 72

### 9.2.2 10 minutes avant le départ : Seuls le skipper et le co-Skipper devront être à bord du bateau

### 9.3.1 ZONES DE DEPART (annexe 3.b.i)

**Au plus tard, le samedi 4 novembre à 10h, la DC et le comité de course choisiront le scénario de départ, c'est-à-dire la zone pour établir la ligne de départ ; voir annexe 3.b.i.**

### 9.3.2 Ligne de départ (annexes 3.b.ii et 3.b.iii)

- ✓ La ligne de départ est située dans le sud du chenal du Havre en cas de scénario 1 (annexe 3.b.ii) et dans le nord du chenal du Havre en cas de scénario 2 (annexe 3.b.iii).
- ✓ Le bateau-comité – arborant le pavillon FFVoile - sera mouillé dans le tiers Ouest de la ligne de départ. Une heure avant le départ, sa position géographique sera communiquée en VHF canal 72.
- ✓ La ligne sera orientée approximativement Est/Ouest.
- ✓ La ligne (environ 1 mille) sera formée de deux parties :
  - **Partie ouest pour les multicoques**, entre le mât du bateau-comité arborant un pavillon Orange et le côté parcours d'une bouée gonflable cylindrique orange
  - **Partie Est pour les monocoques**, entre le mât du bateau-comité arborant un pavillon Orange et le côté parcours d'une bouée gonflable cylindrique orange

### 9.3.3 Bouée de dégagement

Dans le cas du scénario 1, une bouée gonflable, dite SPECTACLE, sera mouillée devant le Cap de la Hève. Son cap et sa distance par rapport au bateau comité sera indiqué au plus tard 1h avant le départ par VHF canal 72.

### 9.4 Rappel individuel :

- ✓ Les concurrents OCS seront si possible prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course (72), et/ou par un bateau du comité de course
- ✓ L'absence d'émission ou de réception VHF et/ou de bateau du comité de course ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie RCV 60.1b).
- ✓ Un bateau OCS qui ne revient pas pour prendre le départ recevra, sans instruction une pénalité de 5 heures. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 12.2.2, avant le franchissement de la latitude de 42°N (Cela modifie RCV 28.1).

## 10 L'ARRIVEE

### 10.1 La ligne d'arrivée est décrite en Annexe 3.d (coordonnées en WGS 84)

La ligne d'arrivée est située devant la marina de SALVADOR, c'est une ligne définie côté ouest par le côté parcours de la bouée latérale verte du chenal d'entrée du port (1 éclat vert/3s) située par environ 12°58,250S ; 038°31,600W et à l'est par un mât situé à terre, sur la terrasse du PC Course par environ 12°58.300S ; 038°30.900W°, arborant le pavillon Transat Jacques Vabre.

### 10.2 Déclaration d'arrivée (Annexe 4) [DP]

#### 10.2.1 Déclaration d'arrivée

Aussitôt après son arrivée et au plus tard 6 heures après l'arrivée du bateau au port de Salvador (ce délai sera prolongé à 12 heures pour un bateau ayant fini entre 17h00 et 06h00 heure légale Salvador) chaque concurrent devra remettre à la Direction de course sa déclaration d'arrivée remplie et signée.

**10.2.2** Les concurrents sont tenus de garder leur livre de bord ou journal informatique à la disposition du Comité de Course et de la Direction de Course qui pourra en disposer pendant 24 heures.

**10.3** Tout concurrent arrivé devra rester au port d'arrivée à la place qui lui aura été attribuée au plus tard jusqu'après la cérémonie d'arrivée le concernant.

- 10.4** Les bateaux bénéficieront d'une place gratuite jusqu'à 2 jours après l'heure limite. Après cette date, ceux qui souhaitent rester à SALVADOR, devront demander une place auprès de la direction de la Marina et payer les frais de port (voir Note 1 d'information aux skippers).

## **11 TEMPS LIMITE / ABANDON**

- 11.1** Pour toutes les classes, la ligne d'arrivée sera fermée 10 jours pleins (soit 240 heures) après l'heure d'arrivée du 1<sup>er</sup> Class40.
- 11.2** Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le concurrent ou son chef de projet. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document par la Direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

Tout concurrent qui déclenchera sa balise Sarsat-Cospas devra la désactiver dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse, sauf demande contraire des CROSS/MRCC ou de la Direction de Course.

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

## **12 SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS**

### **12.1 Pénalité au moment de l'incident**

- 12.1.1** Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM, dans un incident entre concurrents, sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).
- 12.1.2** Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 13.3).
- 12.1.3** Un bateau qui omettra de réparer selon RCV 44.2, mais qui reconnaîtra immédiatement sa faute lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury. **[DP]**
- 12.1.4** Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation précisé à l'IC 13.3. **[DP]**.

### **12.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction**

- 12.2.1** Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, sauf exception, une pénalité en temps, sauf si le bateau est disqualifié. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.2.2 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément au « Guide des Pénalités Transat Jacques Vabre » (Annexe 7).

#### **12.2.2 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course**

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

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

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné, avant de continuer sa course.

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

**12.2.4** Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 13.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury. [DP]

**12.2.5 Rupture accidentel de plomb constatée par le Président du Comité Technique**

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

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, il sera convoqué pour une instruction.

**12.2.6 Pouvoir discrétionnaire du Jury**

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

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

**12.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice**

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront des amendes à régler à l'autorité organisatrice ou déductibles des prix. De telles pénalités seront imposées par l'autorité organisatrice.

**13 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE**

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

**13.1 Informer le réclamé :**

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

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

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

**13.1.3** Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 13.1.1 ci-dessus.

**13.1.4** Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure décrite en 13.1.1 ci-dessus.

### **13.2 Contenu d'une réclamation**

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

**13.2.2** Les infractions aux Règles décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a) :

- Programme (IC 4)
- Contrôles de jauge et d'équipements (IC 15)
- Publicité (AC 5 et IC 16)
- Semi rigides d'assistance des concurrents (IC 18)
- Obligation des skippers (AC 9 et IC 20)
- Évacuation des détritrus (IC 21 et RCV 55)
- RCV 48.2
- Communications (AC Annexe 3 et IC 5)

### **13.3 Temps limites**

#### **13.3.1 Pour réclamer**

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de dix-huit heures après son arrivée

#### **13.3.2 Pour demander réparation**

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury, à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. Cela modifie la RCV 62.2.

#### **13.3.3 Pour demander une réouverture**

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

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

**13.3.4** Le Jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

### **13.4 Instruction et décision**

**13.4.1** Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances. Cela modifie la RCV 63.2.

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

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

- 13.4.4** Conformément au préambule de l'IC 13, la procédure prévue dans cette instruction 13.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.  
Cependant, selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.
- 13.4.5** La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.
- 13.4.6** Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

## 14 CLASSEMENT

### Classement de la Transat Jacques Vabre 2017

Le classement se fait en temps réel par Classe suivant l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée à Salvador. Ce classement au temps réel sera établi pour la course après application des décisions du Jury.

Les bateaux sont répartis en 4 classes telles que prévu dans AC.

L'organisation a décidé de confirmer la classe des ULTIM.

## 15 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 15.1** Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'avis de course et ses avenants, aux règles de classe et aux instructions de course et ses avenants éventuels.
- 15.2** **Au Havre**, des contrôles seront effectués avant le départ. Le skipper et le Co-skipper doivent assister au 1er contrôle du bateau. Ensuite l'un ou l'autre ou leur représentant est tenu d'être présent aux différents rendez-vous fixés par un Contrôleur d'équipement course au large jusqu'à ce que le bateau soit conforme. Un bateau non conforme le vendredi 3 novembre 2017 à 18H00 ne pourra pas prendre le départ de l'Epreuve. Toutefois, en cas de circonstances particulières, s'il termine de se mettre en conformité avant son heure de départ du quai, la Direction de Course pourra l'autoriser à prendre le départ.
- 15.3** **Sortie des bassins du Havre** : L'ordre de sortie sera communiqué aux concurrents au plus tard au briefing du samedi 4 novembre. Tous les bateaux devront être en configuration course quand ils quitteront le bassin Paul Vatine.
- 15.4** **Pour des raisons de sécurité le commandant du Port du Havre souhaite que les bateaux sortent du port avec leur propre moteur.** Les moteurs ne seront pas plombés par l'organisation avant la sortie des bassins.
- 15.5** **Plombages**
- 15.5.1.Plombage des moteurs** : Le plombage du moteur, à la fois en marche avant et marche arrière, est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 1.d « Procédure d'auto plombage des moteurs ». Le plombage du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé avant que le bateau soit contrôlé à l'arrivée.
- 15.5.1.1** Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la direction de course, puis il doit :
1. Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le scellé fourni par le comité de technique.

2. Faire un rapport, aussitôt que possible, au comité de technique, donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position quand le scellé a été remplacé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.
3. Transmettre à la Direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la Direction de course.

### 15.5.2 Autres plombages

Suivants les classes des plombages seront posés par les contrôleurs au Havre avant le départ du quai et ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée, voir la liste en annexe 6.

### 15.5.3 Plombages et contestation de la qualité du plombage

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

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

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

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

- 15.6 **A l'arrivée**, des contrôles pourront être effectués par le Comité Technique soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de Course, du Comité de Course ou du Jury International.

#### Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- par le Comité Technique **après l'arrivée** ou,
- par le concurrent **en approchant de la ligne d'arrivée**, après autorisation de la Direction de Course et selon la procédure décrite en IC 15.5.1.3 : La Direction de Course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

## 16 PUBLICITE

- 16.1 Les bateaux doivent arborer les flammes ou pavillons et les marquages demandés par l'organisation (AC 5.2).

- 16.2 Toute vente ou distribution d'objets ne sera autorisée dans les ports et sur les plans d'eau de départ et d'arrivée que par l'organisateur.

Des emplacements pourront être attribués pour permettre les opérations de publicité et commerciales.

## 17 BATEAUX OFFICIELS

### 17.1 Bateaux Arbitres

- ✓ Le Bateau-Comité arbore le pavillon FFVoile.
- ✓ Les autres bateaux du Comité de Course arborent le pavillon FFVoile et un pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION ».
- ✓ Les bateaux Jury arborent un pavillon jaune, lettrage JURY et un pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION ».
- ✓ Les semi-rigides du Comité Technique arborent un pavillon bleu, lettrage JAUGE et une flamme rose fluo marquée « ORGANISATION ».

## 17.2 Bateaux organisation

- ✓ Semi rigides surveillance du plan d'eau : Flamme rose fluo marquée « ORGANISATION».
- ✓ Vedettes TV accréditées : pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION»
- ✓ Vedettes Presse accréditées : pavillon rose fluo marqué « PRESSE »

## 18 SEMI RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS

18.1 Conformément à la réglementation des conditions d'intervention des bateaux entraîneurs, l'organisation nautique établit une liste des embarcations autorisées à pénétrer dans la zone de départ, dans le respect des autres dispositions de la présente réglementation. Les entraîneurs des Centres d'Excellence de la FFVoile seront accrédités de façon prioritaire.

18.2 Un briefing pour les semi rigides d'assistance sera organisé au Havre le samedi 4 novembre à 14h.

18.3 Les pilotes de semi rigides devront remplir l'annexe 1.b. et la remettre au PC Course avec un chèque de caution de 50 € à l'ordre de l'Association Transat Jacques Vabre, ou au plus tard avant le briefing semi rigides où leur sera remise la flamme d'accréditation.

18.4 **Dans la zone réservée aux concurrents et bateaux arborant une flamme ORGANISATION , jusqu'à 10 mn avant le départ, seront autorisés un seul semi-rigide d'assistance par concurrent Class40, IMOCA et Multi 50 et trois semi-rigides d'assistance par concurrent ULTIM.**

18.5 La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides pour l'ensemble des journées de départ

18.6 Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers.

18.7 **VEDETTES A PASSAGERS ET SEMI-RIGIDES A PASSAGERS DES TEAMS ACCREDITÉES** : Les vedettes à passagers et semi-rigides à passagers des teams souhaitant avoir accès à la zone réservée aux navires accrédités située à l'Ouest de la zone de départ, devront en faire la demande au PC Course (annexe 1.c.). La présence du patron de chaque vedette et du responsable du semi-rigide accrédités est obligatoire au briefing du samedi 4 novembre à 15h30, il leur sera remis un pavillon TJV permettant d'entrer dans la zone.

## 19 PRIX

Seuls les bateaux ayant fini la Transat Jacques Vabre seront pris en compte pour les prix.

### 19.1 Prix pour le parcours de l'épreuve par Classes selon AC 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 a fait l'objet d'un accord entre l'organisation et chaque classe.

Les prix seront répartis de la façon suivante en fonction des inscrits au 5 octobre 2017 : si le nombre d'inscrits devait varier d'ici le départ une mise à jour des prix sera diffusée par avenant au plus tard le 3 novembre 2017 à 18H.

### - Monocoques Class 40

**Montant total affecté à la Class40 45 000€**

1 <sup>er</sup>	8 000€
2 <sup>ème</sup>	4 000€
3 <sup>ème</sup>	2 000€
Du 4 <sup>ème</sup> au dernier classé	500€

Montant restant pour la Class40 24 000€

En cas d'abandon et/ou d'inscrits supplémentaires, les prix non attribués et/ou le montant supplémentaire sera affecté à la Class40.

### - Classe Multi 50

**Montant total des prix affecté aux Multi50 18 000€**

1 <sup>er</sup>	7.000 €
2 <sup>ème</sup>	5.000 €
3 <sup>ème</sup>	4.000 €

Montant restant pour la classe MULTI50 2.000 €

En cas d'abandon, les prix restants seront partagés à part égale entre les Multi50 ayant fini.

### - IMOCA

**Montant total des prix affecté à l' IMOCA : 78 000€**

1 <sup>er</sup>	20 000 €
2 <sup>ème</sup>	15 000 €
3 <sup>ème</sup>	12 000 €
4 <sup>ème</sup>	9 000 €
5 <sup>ème</sup>	6 000 €
6 <sup>ème</sup>	3 000 €
7 <sup>ème</sup>	2 000 €
8 <sup>ème</sup>	2 000 €
9 <sup>ème</sup>	2 000 €
10 <sup>ème</sup>	2 000 €
11 <sup>ème</sup>	2 000 €
12 <sup>ème</sup>	2 000 €
13 <sup>ème</sup>	1 000 €

Les prix non attribués reviendront à la Classe

### - ULTIM

**Montant affecté aux ULTIM 30 000€**

1 <sup>er</sup>	12 000 €
2 <sup>ème</sup>	10 000 €
3 <sup>ème</sup>	8 000 €

## 19.2 Remises des prix

Les prix seront remis lors des remises des prix au NAUTIC DE PARIS, le samedi 2 décembre 2017 à 15h sur la Scène Nautic.

### 19.2.1 Au Brésil

Deux cérémonies d'arrivée auront lieu le dimanche 19 novembre et le dimanche 26 novembre. La présence des skippers arrivés est obligatoire.

## 20 OBLIGATIONS DES 2 SKIPPERS

**La présence des 2 skippers est obligatoire :**

### 20.1. Au Havre :

- Pour chaque briefing Skipper décrit à l'AC 8.
- Du vendredi 27 octobre 2017 à 12h00 au samedi 28 octobre 2017 à 20h00 pour la Régate exhibition, la remise des prix, la présentation officielle des skippers et la soirée officielle réservée aux 2 skippers.
- Du mercredi 1<sup>er</sup> novembre 2017 à 15h00 jusqu'au départ de la course.
- Dimanche 5 novembre, sur son bateau, au moment de quitter le quai

### 20.2. A Salvador :

- A la conférence de presse d'arrivée
- A la cérémonie d'arrivée les concernant.

En cas d'infraction, une pénalité financière de 500€ pourra être imposée à la discrétion de l'organisation de la course, elle pourra être déduite du montant des prix gagnés par le skipper.

### 20.3 A Paris

A la remise des prix de Paris, au Nautic de Paris, le samedi 2 décembre 2017 à 15H.  
Les skippers ne pouvant pas retourner en France pour cette date devront demandés une autorisation à la DC pour absence à la remise des prix au Nautic de Paris en spécifiant la raison qui ne leur permet pas de remplir cette obligation.

## 21 EVACUATION DES DETRITUS

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de débris dans l'eau. Les débris 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. Ceci modifie la RCV 55.

## 22 ORGANISATION

### 22.1 Autorité Organisatrice

L'Association Transat Jacques VABRE, association loi 1901, regroupe les partenaires fondateurs de la Transat Jacques VABRE, la Ville du Havre et JDE. L'Association gère et coordonne l'événement et en assure la promotion.

L'Association Transat Jacques VABRE est également l'Autorité Organisatrice de la course selon la réglementation World Sailing et FFVoile.

### 22.2 Direction de course

Mandatée par l'Association Transat Jacques VABRE, la direction de course est composée de :

- ✓ Sylvie Viant: Directrice de Course habilitée par la FFVoile  
[course@transatjacquesvabre.org](mailto:course@transatjacquesvabre.org)

- Assistée des personnes suivantes :
- ✓ Francis Le Goff, Directeur de course adjoint
- ✓ Vanessa Boulaire, assistante Direction de course, [vanessa.boulaire@transatjacquesvabre.org](mailto:vanessa.boulaire@transatjacquesvabre.org)
- ✓ Elise Martin, assistance Direction de course [elise.martin@transatjacquesvabre.org](mailto:elise.martin@transatjacquesvabre.org)
- ✓ L'équipe Ligue de Voile Normandie de surveillance des plans d'eau départ et arrivée
- ✓ René Boulaire : positionnement et classements intermédiaires [rboulaire@orange.fr](mailto:rboulaire@orange.fr)

Sa mission est celle définie dans le texte approuvé par le conseil d'administration de la FFVoile le 18 novembre 2006 en collaboration directe avec le Comité de Course, le Comité Technique, le médecin de la course, et le Jury International.

Pour les opérations de départ, la DC s'appuie notamment sur les Clubs sportifs de la ville du Havre et la ligue de voile de Normandie, en collaboration avec la Fédération Française de Voile.

#### 22.4 Arbitres

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| ✓ <b>Hervé Gautier,</b>          | <b>Président du Comité de course</b>    |
| ✓ Christophe Gaumont,            | Adjoint du Comité de Course             |
| ✓ <b>Jean Luc Gauthier,</b>      | <b>Président du Comité Technique</b>    |
| ✓ Jean Luc Laurent,              | Adjoint du Comité Technique             |
| ✓ Stéphane Dolidier              | Contrôleur d'équipement Course au large |
| ✓ Tetyana Giga ,                 | Contrôleur d'équipement Course au large |
| ✓ Olivier Maréchal,              | Contrôleur d'équipement Course au large |
|                                  |   |
| ✓ <b>Georges Priol (IJ-FRA),</b> | <b>Président du Jury</b>                |
| ✓ Gordon Davies (IJ-IRL),        | Juge                                    |
| ✓ Sylvie Harlé (IJ-FRA)          | Juge                                    |
| ✓ Nelson Ilha (IJ-BRA)           | Juge                                    |
| ✓ Trevor Lewis (IJ-GBR),         | Juge                                    |

#### 22.5 Médecin de la course

Le médecin officiel de la course, agréé par la FFVoile est **Jean Yves Chauve**  
[jycmervie@gmail.com](mailto:jycmervie@gmail.com)

**Le n° d'appel du médecin est le + 33 6 09 72 47 58 joignable 24/24.**

En cas de changement de numéro, le nouveau numéro sera communiqué par mail à l'ensemble de la flotte, au moins 24h avant sa mise en service.

#### 23 DECISION DE PARTICIPER

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

L'inscription d'un bateau implique, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférent, renonciation à toute voie de recours autre que celles prévues par les RCV.

**TRANSAT JACQUES VABRE 2017 : ANNEXE 1.a. – APPENDIX 1.a.  
DECLARATION DE DEPART / START DECLARATION**

**Nom du Bateau (Name of the Yacht):**

**No.**

Je soussigné(e) / *the undersigned*, :

chef de bord du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « Transat Jacques Vabre » avec mon co-skipper de notre plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles internationales des courses à la voile, l'Avis de Course de l'épreuve, les règlements de jauge et de sécurité et les Instructions de course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire.

*Skipper of the above boat declare on my honour that I have entered the « Transat Jacques Vabre 2017 » race with my co-skipper of our own free will, and we agree totally and without restriction to be bound by the World Sailing Racing Rules of Sailing, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.*

Nous reconnaissons que la course à la voile est dangereuse.  
*We understand that yacht racing is dangerous.*

Je déclare savoir que la sécurité de mon yacht relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que nous connaissons la manière de l'utiliser.

*I declare that I know that the safety of my yacht is my sole and inalienable responsibility, that I have prepared the yacht to encounter adverse weather conditions, that there is on board the yacht all the proper safety gear and that we know how to use it.*

Je désigne à la Direction de Course les personnes suivantes joignable 24h/24 :

*I refer to the Race Management the following person(s) reachable 24/7 during the entire race:*

	<b>1<sup>st</sup> Person(ne)</b>	<b>2<sup>nd</sup> Person(ne)</b>	<b>Référent communication/ Communication reference</b>
<b>Nom Prénom Surname Forename</b>			
Tel portable <i>Mobile phone</i>			
Tel bureau <i>Office phone</i>			
Tel domicile <i>Home phone</i>			
email			

-Je déclare que nous prendrons, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il nous appartient de prendre ou non le départ de la course, puis de continuer ou non la course.

*I declare that we will, prior to the start, familiarise ourselves with the weather forecast and that it is our sole decision whether or not, to start the race, or to continue the race.*

-Je reconnais et accepte que l'organisateur, Association Transat Jacques VABRE, et toute autre entité ou personne participant à l'organisation de cette épreuve, déclinent toute responsabilité à quelque titre que ce soit en cas de décès, perte, dommage ou blessure aux personnes et aux biens du fait de ma participation à l'épreuve.

*I hereby agree and acknowledge that the Organising Authority, Association Transat Jacques VABRE, and any other party involved with the organisation of the race have no responsibility whatsoever for any death, loss, damage, injury that might occur to persons and goods as a consequence of my participation in the race.*

Fait à (signed in) : Le Havre le (on) : ..... 2017 (date)

Signature du skipper (*Skipper signature*) :

Signature du co skipper (*Co-Skipper signature*)

TRANSAT JACQUES VABRE 2017

ANNEXE 1.b./APPENDIX 1.b.

SEMI-RIGIDE ASSISTANCE/TEAM ASSISTED RIB

NOM DU BATEAU DE COURSE ASSISTE : .....  
(NAME OF THE ASSISTED BOAT)

CLASSE DU BATEAU ASSITE.....  
(CLASS OF THE ASSISTED BOAT)

NOM DU SEMI-RIGIDE.....  
(NAME OF THE BOAT°)

NOM DU PILOTE : .....  
(PILOT NAME)

NUMERO DE TELEPHONE: .....  
(PHONE NUMBER)

LONGUEUR (LENGTH) :.....

NUMERO IMMATRICULATION (REGISTRED NUMBER) :.....  
PUISSANCE MOTEUR (ENGINE POWER).....

NOMBRE DE PASSAGERS EMBARQUES (number of passengers on board).....

ASSURANCE RC : Nom de la compagnie : .....  
N° Contrat: .....  
(Third liability Insurance): Name of the company  
Contract number :.....

Chèque de caution de 50€ par flamme d'accréditation à l'ordre de Association Transat Jacques Vabre  
*Caution of 50€ for an accredited flag*

**Rappel IC 18.4 / 18.5**

**18.4 La VHF est obligatoire (double veille 16/72)**

**18.5 Conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tous bateaux concurrents, spectateurs, passagers...**

**REMINDER SI18.4/18.5**

**18.4 Radio VHF is mandatory (dual watch 16/72)**

**18.5 In accordance with the law, the assistance boats shall give assistance, if necessary, to every boat, spectators, passengers...**

**SIGNATURE DU PILOTE**  
**PILOT SIGNATURE**

**SIGNATURE DU TEAM MANAGER**  
**Team Manager signature**

**TRANSAT JACQUES VABRE 2017****ANNEXE 1.c./APPENDIX 1.c.****SEMI-RIGIDE PASSAGERS DES TEAMS/RIB FOR PASSAGERS OF THE TEAMS.**

NOM DU BATEAU DE COURSE ASSOCIE : .....  
(NAME OF THE COMPETITOR BOAT)

CLASSE DU BATEAU ASSOCIE.....  
(CLASS OF THE TEAM BOAT)

NOM DU SEMI-RIGIDE.....  
(NAME OF THE BOAT°)

NOM DU PILOTE : .....S  
(PILOT NAME)

NUMERO DE TELEPHONE: .....  
(PHONE NUMBER)

LONGUEUR (LENGTH) : .....

NUMERO IMMATRICULATION (REGISTERED NUMBER) : .....  
PUISSANCE MOTEUR (ENGINE POWER).....

NOMBRE DE PASSAGERS EMBARQUES (number of passengers on board).....

ASSURANCE RC : Nom de la compagnie : .....  
N° Contrat : .....  
(Third liability Insurance): Name of the company  
Contract number : .....

Chèque de caution de 50€ par flamme d'accréditation à l'ordre de Association Transat Jacques Vabre/Caution of 50€ for an accredited flag

**Rappel IC 18.4 / 18.5**

**18.4 La VHF est obligatoire (double veille 16/72)**

**18.5 Conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tous bateaux concurrents, spectateurs, passagers...**

***REMINDER SI18.4/18.5***

**18.4 Radio VHF is mandatory (dual watch 16/72)**

**18.5 In accordance with the law, the assistance boats shall give assistance, if necessary, to every boats, spectators, passengers...**

**SIGNATURE DU PILOTE  
PILOT SIGNATURE**

**SIGNATURE DU TEAM MANAGER  
Team Manager signature**

## TRANSAT JACQUES VABRE 2017

### ANNEXE 1.d. : AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION pour tous les bateaux

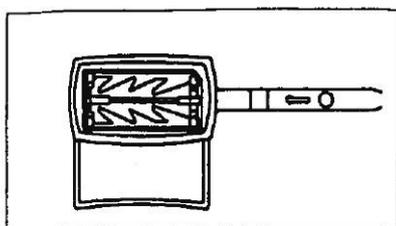
Le plombage du moyen de propulsion du bateau sera fait après avoir quitté le port par un auto-plombage :

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le Président du Comité Technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis au préparateur référent et/ou au skipper le samedi 4 novembre 2017 au briefing,
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer le jour du départ, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion,
- Une photo numérique du plomb-collier numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, **le numéro devra y être lisible.**
- **Cette photo devra être envoyée par mail ou par sms à la Direction de Course au plus tard à 20h00** le jour du départ, avec le nom du bateau :
  - sur l'adresse suivante : *course@transatjacquesvabre.org*
  - Ou sur le téléphone portable de la DC
- *La DC devra accuser réception de l'envoi.*
- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le Président du Comité Technique.
- Si la photo n'est pas reçue dans le temps imparti, le Président du Comité Technique fera un rapport au Jury qui procédera à une instruction.
- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaldra à absence de photo.

## TRANSAT JACQUES VABRE 2017

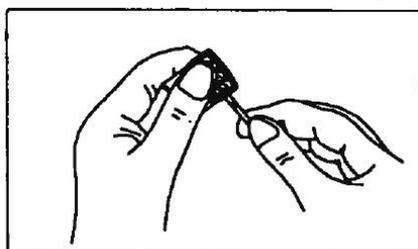
### ANNEXE 1.d. : AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION pour tous les bateaux (SUITE)

#### • Mode d'emploi des scellés moteurs – Notice of the engine's seals



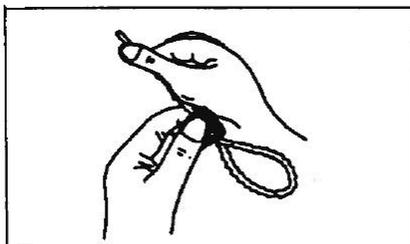
**Diagram A**

- **Étape 1** Assurez-vous que le rabat d'étanchéité soit placé avec la face avant face à l'utilisateur comme indiqué dans le schéma A
- *Step 1* Make sure the seal flap being placed with the front side facing the user as shown in diagram A



**Diagram B**

- **Étape 2** : maintenir le volet d'étanchéité avec une main et de l'autre d'insérer la câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma B
- *Step 2*: hold the seal flap using one hand and with the other insert the strip at the hole (follow the arrow for guidance) as shown in diagram B



**Diagram C**

- **Étape 3** : après l'insertion, tirez le câble et au maximum et assurer qu'il n'y a pas d'écart laissé après le scellé comme indiqué dans le schéma C
- *Step 3*: after inserting, pull the strip tight till the maximum and ensure there is no gap left after sealing as shown in diagram C

## TRANSAT JACQUES VABRE 2017

### ANNEXE 2.1 : PARCOURS

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

#### PARCOURS

- **Ligne de départ définie selon IC 9.3.2**
- **Bouée de dégagement selon IC 9.3.3 si scénario 1 de départ à laisser à bâbord**
- **Zones interdites du Havre IC 7.1.2, IC 7.1.3 et IC 7.2**
- Bouée Antifer A 23 (49°49.907N 000°05.514E) à laisser à tribord
- Bouée Antifer A24 (49°40.123N 000°05.514E) à laisser à tribord
- Bouée gonflable Etretat 1 (49°43.000N 000°11.500 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée gonflable Etretat 2 **mouillée à 300m dans le Nord de la bouée Etretat 1** à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée A16 (49°42,988N 000°00,485W) à laisser à bâbord
- 4 zones interdites (Annexe 2.2) : Les Casquets, Scily, Ouessant, Finisterre
- Ligne d'arrivée selon IC 10.1 et annexe 3.d

**TRANSAT JACQUES VABRE 2017**  
**ANNEXE 2.2. : ZONES INTERDITES POUR TOUTES LES CLASSES**

**Rappel des IC 8.3.2, 8.3.3, 8.3.4 et 8.3.5**

**Pour tous les parcours, les zones appelées Les Casquets, Scilly, Ouessant et Cap Finisterre sont interdites aux concurrents**

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

**1. Zone interdite des Casquets :**

Cette zone interdite est un rectangle défini par les points A, B, C, D dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50°03,509N 002°57,431W
- Point B : 50°08,585N 002°28,257W
- Point C : 49°51,227N 002°21,092W
- Point D : 49°46,257N 002°50,271W

**2. Zone interdite des Scillies**

Cette zone interdite est un trapèze défini par les points A, B, C, D dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 49°46,020N 006°29,530W
- Point B : 49°46,020N 006°16,510W
- Point C : 49°35,560N 006°16,510W
- Point D : 49°35,560N 006°34,060W

**3. Zone interdite d'Ouessant**

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A, B, C, D, E, F, G dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 49°02,000N 005°36,800W
- Point B : 48°48,600N 005°25,100W
- Point C : 48°37,200N 005°11,900W
- Point D : 48°29,390N 005°22,050W
- Point E : 48°35,100N 005°42,300W
- Point F : 48°42,600N 006°02,800W
- Point G : 48°56,400N 005°51,600W

**4. Zone interdite du Cap Finisterre**

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A, B, C, D, E, F dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 43°31,400N 010°05,150W
- Point B : 43°21,000N 009°36,400W
- Point C : 43°10,500N 009°44,000W
- Point D : 42°52,900N 009°44,000W
- Point E : 42°52,900N 010°13,700W
- Point F : 43°18,800N 010°13,700W

### ANNEXE 3.a.i

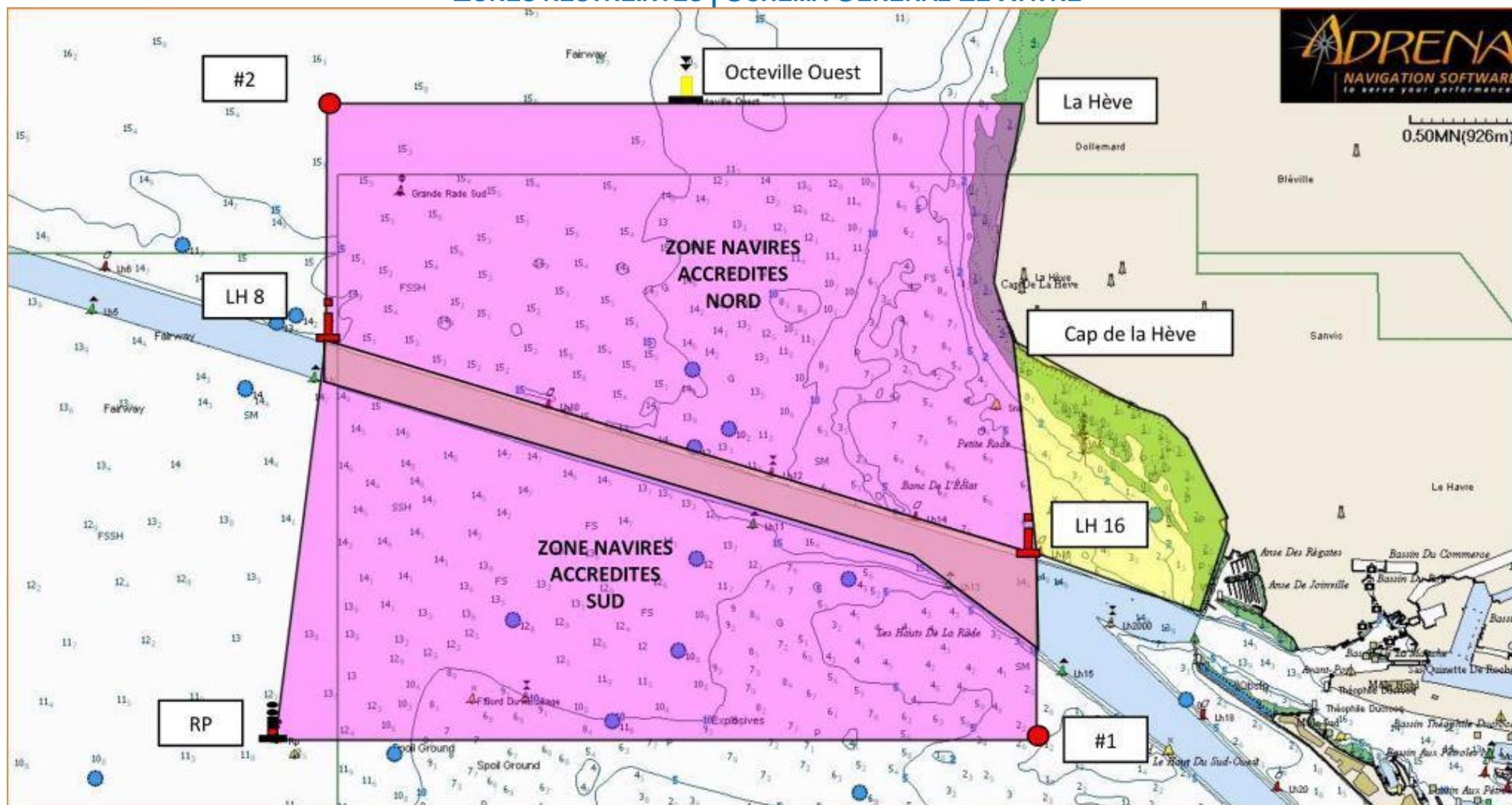
#### COORDONNEES DES POINTS DELIMITANT LES DIFFERENTES ZONES RESTREINTES : ZONES RESTREINTES ANNONCEES AU HAVRE ET A ETRETAT:

Zone	Type de navires	Date et heure d'activation	Nom	Type	Position
<b>PLAISANCIERS Le Havre</b>	Sans accréditation	Dimanche 05 novembre 2017 à 09:00	LH 14	Latérale Bâbord	N 49° 29, 630 - E 000° 03,380
			Cap de la Hève	Côte	N 49° 30, 455 - E 000° 04,100
			Digue Nord	Digue	N 49° 29, 200 - E 000° 05,435
<b>NAVIRES ACCREDITES Le Havre</b>	Concurrents, Navires accrédités par l'organisateur (dont vedettes à passagers, vedettes presse, semi-rigides teams), Moyens Etat et de secours	Dimanche 05 novembre 2017 à 09:00	Cap de la Hève	Côte	N 49° 30, 455 - E 000° 04,100
			LH 16	Latérale Bâbord	N 49° 29, 470 - E 000° 04,270
			#1	Bouée Cylindrique	N 49° 28, 610 - E 000° 04,270
			RP	Danger isolée	N 49° 28, 610 - E 000° 01,175
			LH 8	Latérale Bâbord	N 49° 30, 455 - W 000° 00,810
			#2	Bouée Cylindrique	N 49° 31, 545 - W 000° 00,810
			Octeville Ouest	Cardinale Sud	N 49° 31, 550 - E 000° 01,735
La Hève	Côte	N 49° 31, 550 - E 000° 04,155			
<b>ETRETAT</b>	Concurrents, Organisation, Moyens Etat et de secours	Dimanche 05 novembre 2017 à 13:30	E1	Bouée Cylindrique	N 49° 43, 000 - E 000° 10,600
			E2	Bouée Cylindrique	N 49° 43, 400 - E 000° 11,300
			Porte Amont	Côte	N 49° 42, 870 - E 000° 12,340
			Porte d'Aval	Côte	N 49° 42, 430 - E 000° 11,620

ANNEXE 3.a.ii (suite) ZONES INTERDITES CONCURENTS (IC) :

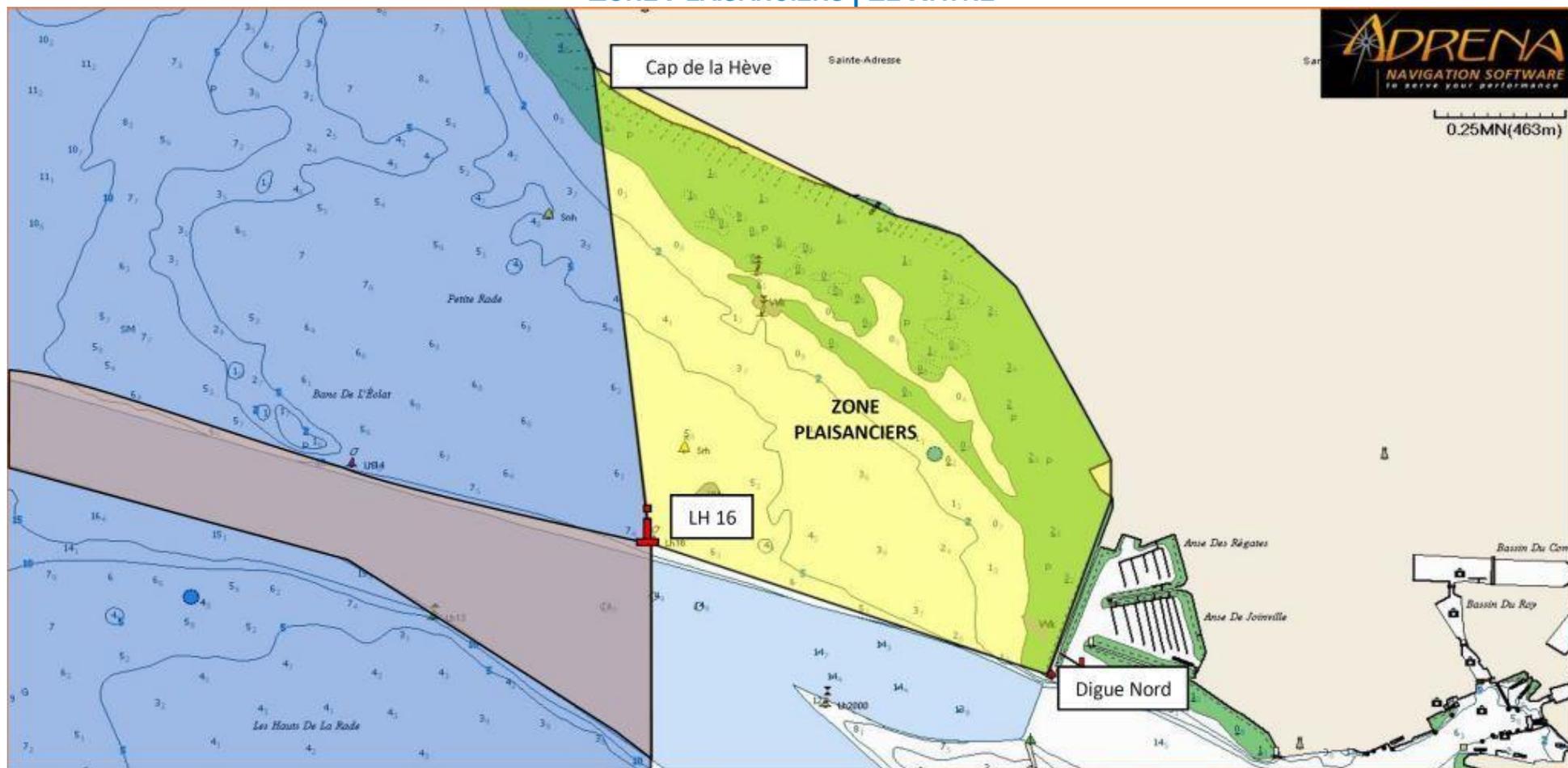
<b>SCENARIO 1</b>			#3	Bouée Cylindrique	N 49° 31, 550 - E 000° 02,350
<b>ZONE NAVIRES A PASSAGERS</b>	Navires à passagers, Organisation, Moyens Etat et de Secours	Dimanche 05 novembre 2017 à 09:00	#4	Bouée Cylindrique	N 49° 31, 000 - E 000° 02,350
			LH 10	Latérale Bâbord	N 49° 30, 150 - E 000° 00,765
			RP	Danger isolée	N 49° 28, 625 - W 000° 01,150
			LH 8	Latérale Bâbord	N 49° 30, 455 - W 000° 00,810
			#2	Bouée Cylindrique	N 49° 31, 545 - W 000° 00,810
			<b>SCENARIO 2</b>		
<b>ZONE NAVIRES A PASSAGERS</b>	Navires à passagers, Organisation, Moyens Etat et de Secours	Dimanche 05 novembre 2017 à 09:00	LH 10	Latérale Bâbord	N 49° 30, 150 - E 000° 00,765
			LH 8	Latérale Bâbord	N 49° 30, 455 - W 000° 00,810
			#2	Bouée Cylindrique	N 49° 31, 545 - W 000° 00,810
			<b>PLAISANCIERS Le Havre</b>	Exclusivement réservée aux plaisanciers : 12 personnes maxi / Navigation à la voile interdite	Dimanche 05 novembre 2017 à 09:00
			Cap de la Hève	Côte	N 49° 30, 455 - E 000° 04,100
			Digue Nord	Digue	N 49° 29, 200 - E 000° 05,435

ANNEXE 3.a.ii  
ZONES RESTREINTES | SCHEMA GENERAL LE HAVRE



- Navires autorisés dans la zone « navires accrédités » (rose) : Concurrents, Navires accrédités par l'organisateur (dont vedettes à passagers, Vedettes presse, Semi-rigides teams, semi-rigides teams passagers), Moyens Etat et de secours.

### ANNEXE 3.a.iii ZONE PLAISANCIERS | LE HAVRE



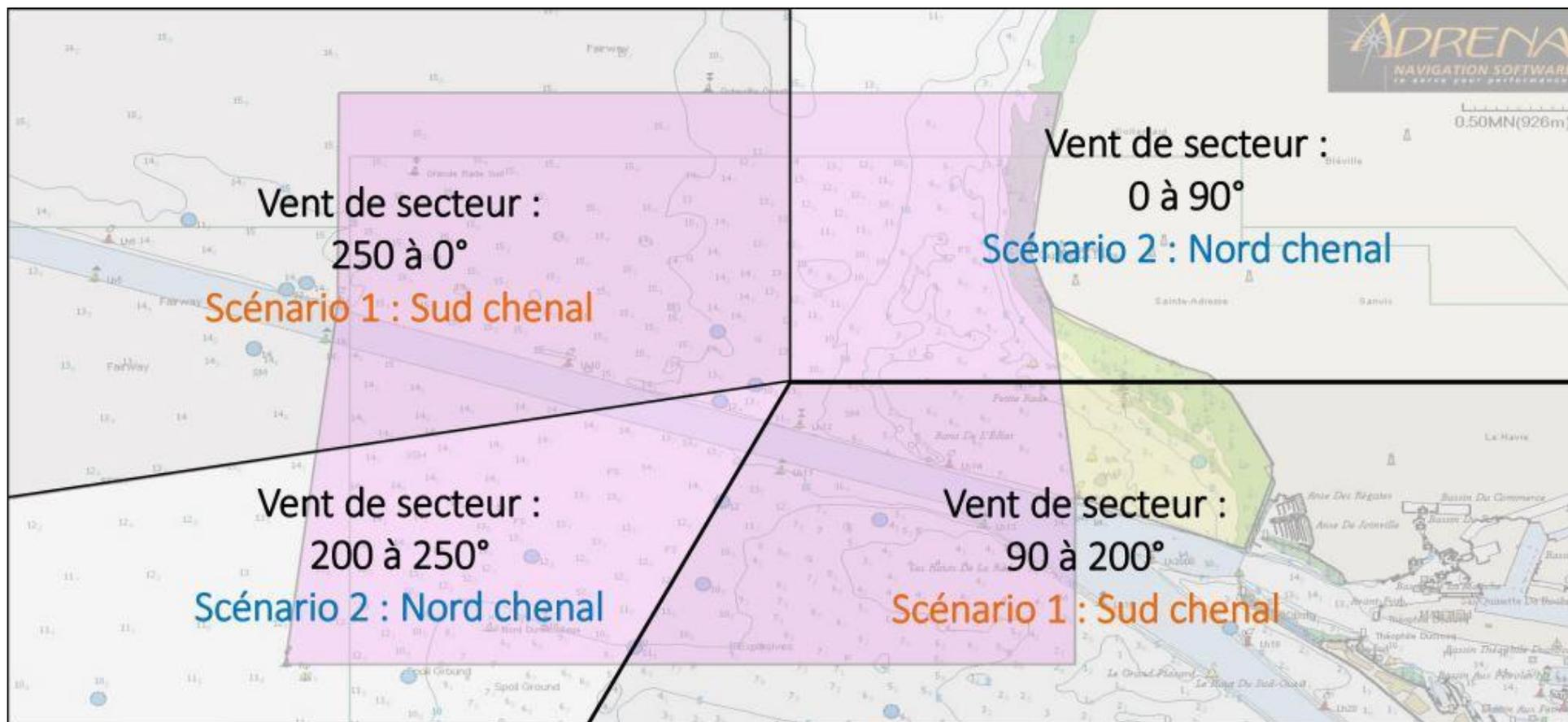
- Navires interdits dans la « zone plaisanciers » (jaune) : Concurrents, et navires et semi-rigide à passagers accrédités.
- Seuls autorisés les bateaux non accrédités, nombre de personnes à bord limité à 12.

annexe 3.b .i

**ZONES DE DEPART : SCENARIO 1 ET SCENARIO 2 :**

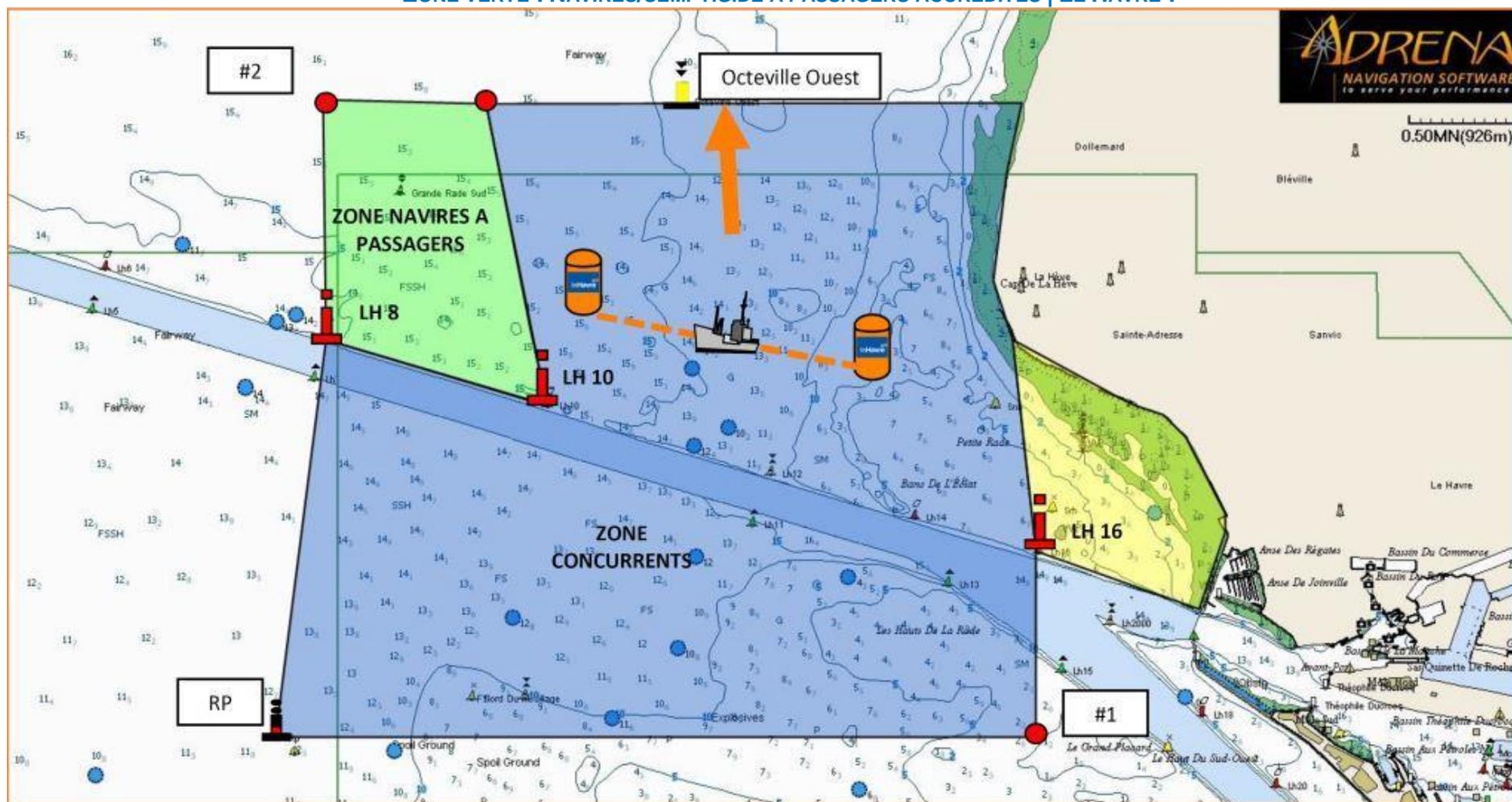
**DEUX CAS POSSIBLES EN FONCTION DE L'ORIENTATION DU VENT: SCENARIO 1 ET SCENARIO 2**

La décision du scénario (1 ou 2) sera décidée samedi 4 novembre à 10h00.



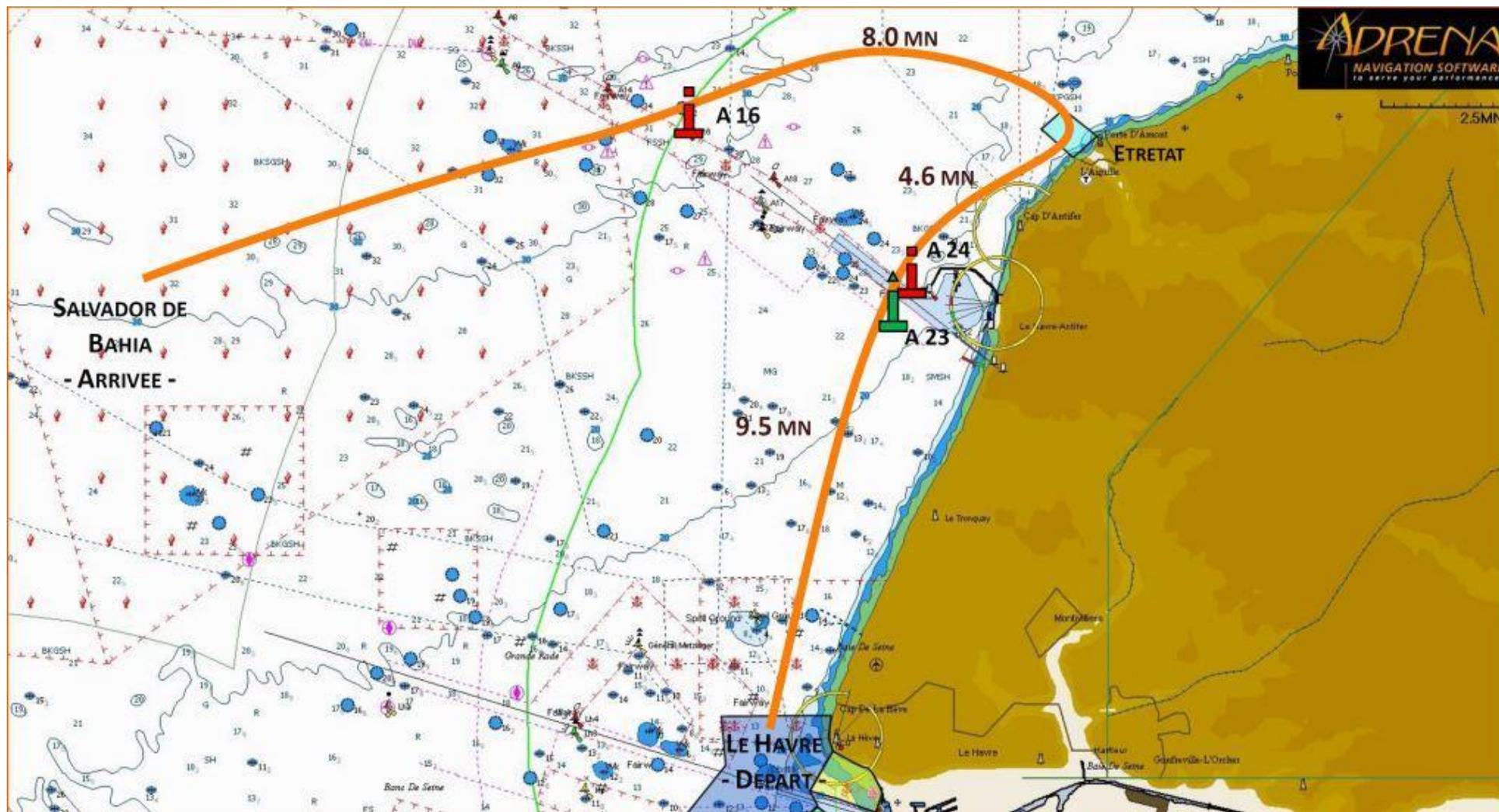


**annexe 3.b .iii SCENARIO 2 : DEPART NORD DU CHENAL DU HAVRE**  
**ZONE VERTE : NAVIRES/SEMI-TIGIDE A PASSAGERS ACCREDITES | LE HAVRE :**

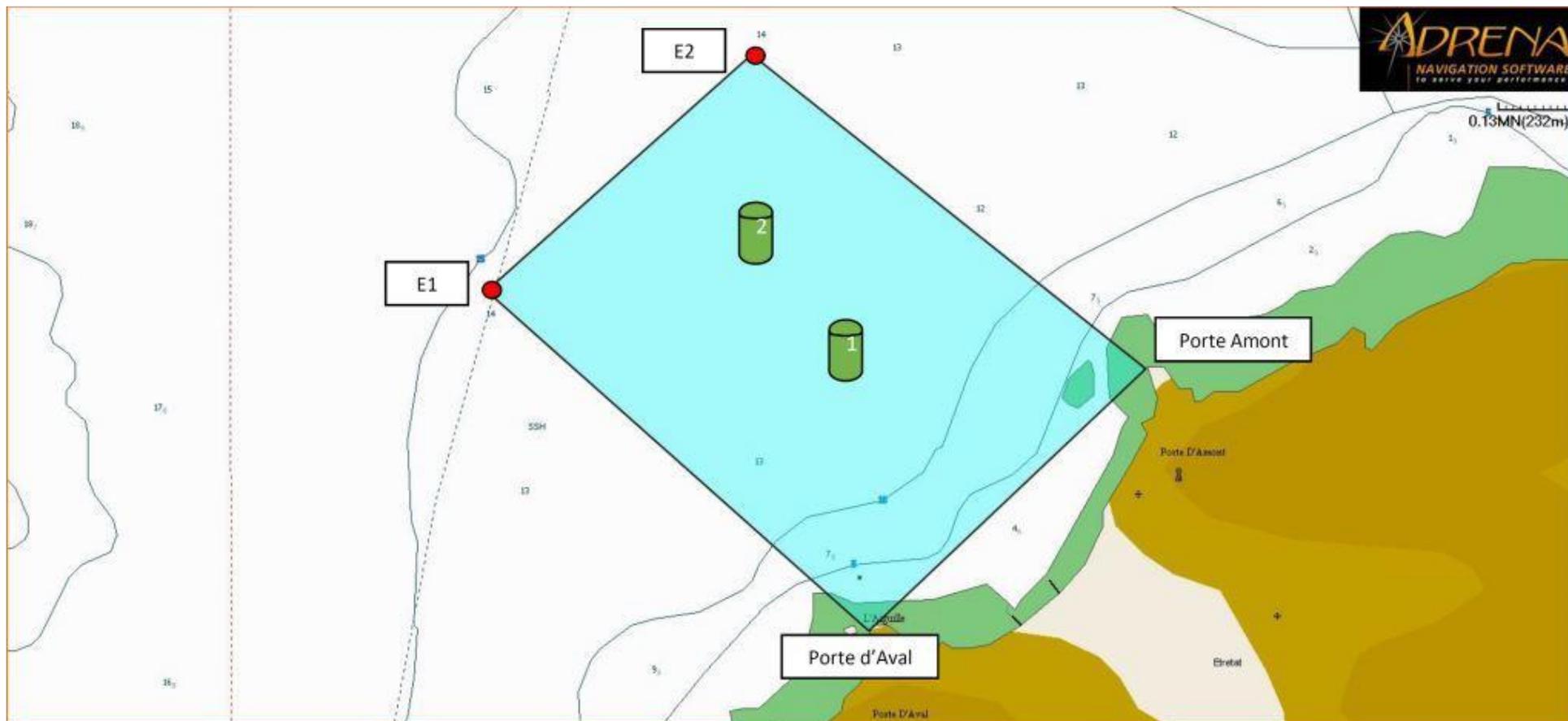


- Navires autorisés dans la zone « Navires à passagers » (verte), sous zone de la zone « navires accrédités » (rose) : Vedettes à passagers, Moyens de l'organisation, Semi-rigides teams, Moyens Etat et de secours
- Navires autorisés dans la zone « Concurrents » (bleue), sous zone de la zone « navires accrédités » (rose) : Concurrents, Semi-rigides teams (Avant heure départ - 10min), 2 moyens de production d'images, 3 semi-rigides de la direction de course, 1 bateau comité de course.

## PARCOURS APRES LE DEPART



## annexe 3.c ZONE RESTREINTE | ETRETAT

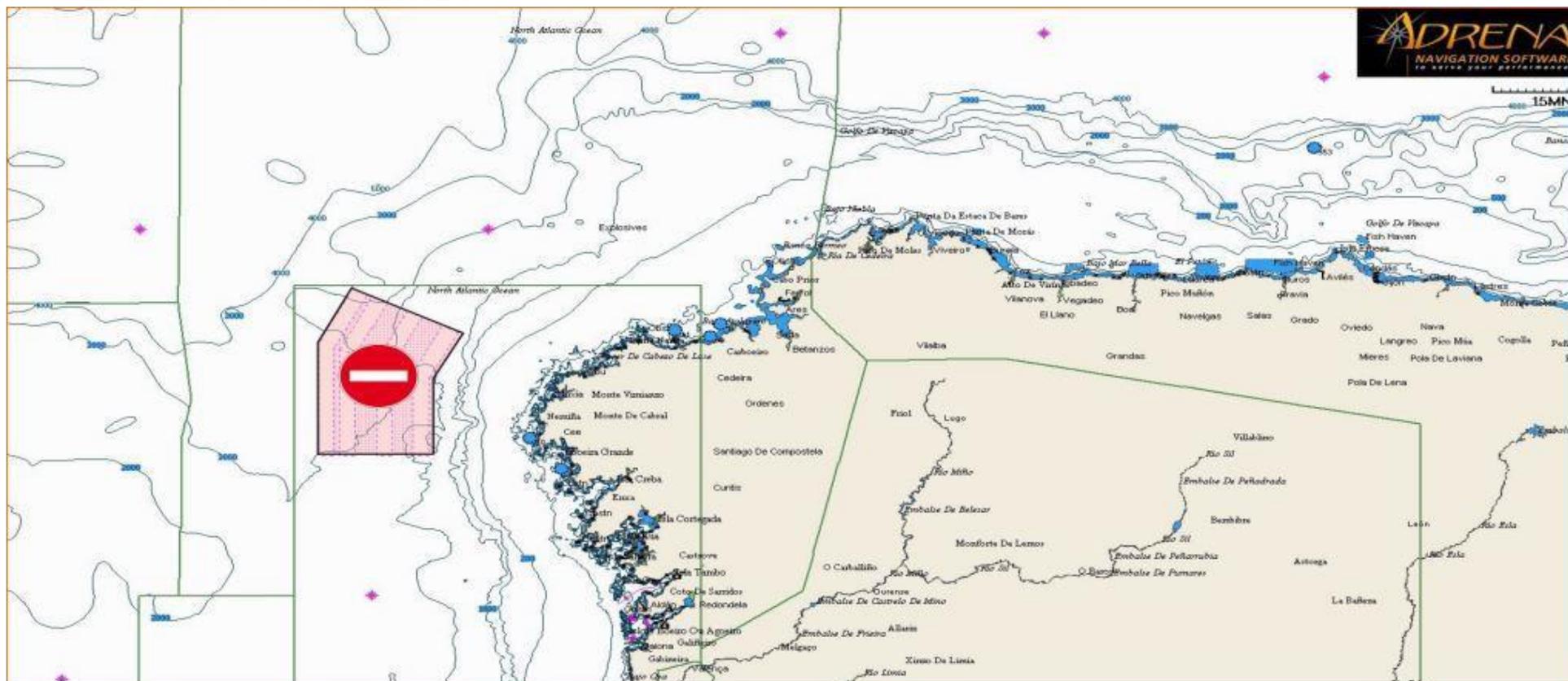


**Navires autorisés dans la « zone restreinte Etretat » (bleue) :** Concurrents, 2 moyens de production d'images, 3 semi-rigides de la direction de course.



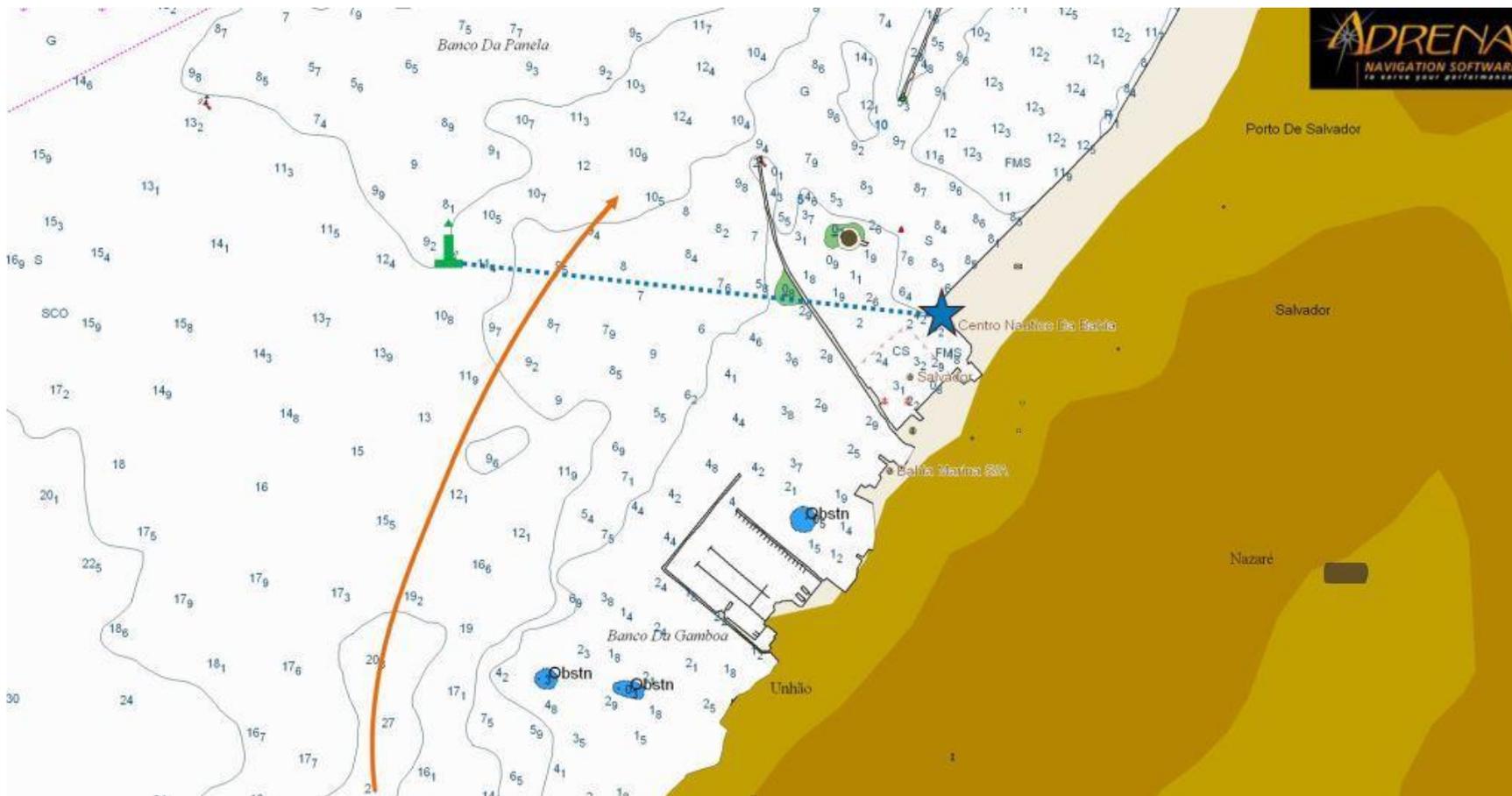
## ZONES INTERDITES MENTIONNEES DANS LES INSTRUCTIONS DE COURSE (SUITE)

### ZI DU CAP FINISTERRE :



### annexe 3.d/appendix 3.d

### Zone et ligne d'arrivée Salvador (Brésil) /Finishing area and line Salvador (Brasil)



C'est une ligne définie par un alignement entre la bouée verte du chenal d'entrée du port ( $12^{\circ}58.250S$   $038^{\circ}31.600W$ ) et un mât situé à terre, sur la terrasse du PC Course ( $12^{\circ}58.300S$  ;  $038^{\circ}30.900W$ )

TRANSAT JACQUES VABRE 2017

ANNEXE 4/APPENDIX 4

DECLARATION D'ARRIVEE/FINISHING FORM

Nom du Bateau (*Name of the Yacht*): .....

N° de course/*race number* : .....

Nous, soussignés(es) ....., skipper et Co-skipper du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur,

*We, undersigned....., Skipper and co-skipper of the above yacht, certify,*

- Avoir effectué régulièrement le parcours de l'épreuve.  
*- Having completed normally the course of the race.*
  
- Avoir respecté l'Avis de course et des Instructions de Course de l'épreuve.  
*- Having followed the Notice of Race and the Sailing Instructions.*
  
- Avoir franchi la ligne d'arrivée à Salvador :  
*- Having finished at Salvador*

le ..... à .....TU.(heure/min/sec)  
on ..... at .....UT (hour/min/sec)

Je signale au Comité de Course les incidents suivants :  
*The following incidents occurred:*

Fait à Salvador, le ..... 2017/ *Salvador on* ..... 2017

Signature du skipper/*Skipper 's signature*

Signature du Co-Skipper/*Co-skipper signature*

TRANSAT JACQUES VABRE 2017

ANNEXE 5/APPENDIX 5

ORDRE D'APPEL DES BATEAUX POUR LES VACATIONS

	JOUR 1		JOUR 2		JOUR 3
1	1 <sup>er</sup> Class40	1	1 <sup>er</sup> Class40	1	1 <sup>er</sup> Class40
2	1 <sup>er</sup> Multi50	2	1 <sup>er</sup> Multi50	2	1 <sup>er</sup> Multi50
3	1 <sup>er</sup> IMOCA	3	1 <sup>er</sup> IMOCA	3	1 <sup>er</sup> IMOCA
4	1 <sup>er</sup> ULTIM	4	1 <sup>Er</sup> ULTIM	4	1 <sup>Er</sup> ULTIM
5	Aina Enfance & Avenir	5	Esprit Scout	5	Oman Sail
6	Arkema	6	Drekan Groupe	6	FenêtréA - Mix Buffet
7	Bastide Otio	7	Générali	7	Newrest - Brioche Pasquier
8	Maxi Edmond de Rothschild	8	Prince de Bretagne	8	Sodebo Ultim'
9	Campagne de France	9	Gustave Roussy	9	Teamwork
10	Ciela Village	10	La French Tech Rennes Saint-Malo	10	Réauté Chocolat
11	Bureau Vallée	11	Initiatives-Cœur	11	SMA
12	Carac	12	Imerys	12	V and B
13	Colombre XL	13	Le Lion d'Or (Espoir pour un Café)	13	St Michel - Virbac
14	Earendil	14	Mussulo 40 Team Angola Cables	14	Région Normandie
15	Des Voiles et Vous	15	La Fabrique	15	Vivo a Beira
16	Enel Green Power	16	La Mie Câline – Artipôle	16	Yacht Club de Monaco
17	Famille Mary - Etamine du Lys	17	Obportus IV	17	

**TRANSAT JACQUES VABRE 2017**
**ANNEXE 6/APPENDIX 6**
**PLOMBAGES/SEALS**

<b><i>CLASS 40</i></b>	
Radeau de sauvetage	Pb en position
Container de survie	Pb en position
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	Pb en fermeture et en position
Réservoirs 40 litres d'eau potable	Pb en position
Réservoirs de carburant supplémentaires (si nécessaire)	Pb en position
Réserve de carburants de sécurité (10l)	Pb en fermeture et en position
Mouillage lourd	Pb en position

<b><i>ULTIM</i></b>	
Radeau de sauvetage	Pb en position
Container de survie	Pb en position
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	Pb en fermeture et en position
Réserve de carburants de sécurité(10l)	Pb en fermeture et en position
Les 2 mouillages	Pb en position

<b><i>MULTI 50</i></b>	
Radeau de sauvetage	Pb en position
Container de survie	Pb en position
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	Pb en fermeture et en position
Réserve de carburants de sécurité(10l)	Pb en position et en position
Les 2 mouillages	Pb en position

<b><i>IMOCA</i></b>	
Radeau de sauvetage extérieur	Pb en position
Radeau de sauvetage intérieur	Pb en position
Container de survie	Pb en position
Réserve d'eau douce de secours (1 x 9 litres)	Pb en fermeture et en position
Réserve de carburants de sécurité :	Pb en fermeture et en position
Les 2 mouillages	Pb en position

# TRANSAT JACQUES VABRE 2017

## ANNEXE 7/APPENDIX 7

### Guide des pénalités Transat Jacques Vabre 2017

#### **PREAMBULE**

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document.

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes

Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 6 heures
- Plage 2 : de 2 à 24 heures
- Plage 3 : de 24 heures à DSQ
- Plage 4 : DSQ

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

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

1. L'infraction était-elle accidentelle (ou provient-elle de circonstances exceptionnelles ?)
2. Y a-t-il une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. L'infraction a-t-elle été déclarée par le skipper lui-même ?
4. Une personne ne faisant pas partie de l'équipage ou du team a-t-elle contribué à l'infraction ?

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

1. L'infraction est-elle répétée ?
2. L'infraction est-elle délibérée ?
3. L'infraction est-elle due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Y a-t-il eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
5. Quelqu'un a-t-il pâti de l'infraction ?
6. L'infraction a-t-elle avantaagé le bateau ?

## Guide des pénalités Transat Jacques Vabre 2017

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

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ	DSQ
<b>Avis de course</b>					
AC 5.1 Publicité	X				
AC 5.2.5 Marquage des bateaux	X				
AC 8.1 et 8.2 Présence obligatoire	X				
AC 9.1 et 9.2 Présence obligatoire	X				
AC 20.2 Navigation sans assistance					X
AC 20.3 Escale					X
<b>Instructions de course</b>					
IC 1.6.1 Non routage IMOCA et Class 40					X
IC 5 Communications		X			
IC 5.3 Messages	X				
IC 5.7 AIS et autres veilles obligatoires		X			
IC 6 Pavillons de course et pavillons de l'organisation	X				
IC 7.2 Zones interdites au Havre		X			
IC 8.3 Zones interdites				X	
IC 9.1/annexe 1.a Déclaration de départ		X			
IC 9.4 Rappel individuel non réparé		5 heures			

IC10.2.1/annexe 4 Déclaration d'arrivée		X			
IC 10.2.2 Livre de bord			X		
IC 10.3 Place au port à l'arrivée	X				
IC 11.2 Abandon			X		
IC 12.1.1 Infraction chapitre 2 ou RIPAM			X		
IC 12.1.3 Omission de réparation		X			
IC 12.1.4 Blessure ou dommage			X		
IC 15.2 Présence skipper et co-skipper contrôle	X				
IC 15.5 Plombage			X		
IC 20 Obligations des skippers et co-skipper	X				
<b>Règles de classe</b>					
Infractions aux règles de classe		X	X	X	

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

<b>Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?</b>	<b>Plage</b>
Non	1 ou 2
possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4
<b>Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?</b>	
Non	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
change certainement la place à l'arrivée	4
<b>Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure ?</b>	
Non	1 ou 2
possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4