



**Les Sables  
Horta  
Les Sables  
CLASS40**

Départ 2 juillet 2017

6<sup>ème</sup> EDITION



**Les Sables d'Olonne  
Vendée Course au Large**

# AVIS DE COURSE

**Les Sables d'Olonne – Horta – Les Sables d'Olonne est une épreuve réservée au bateaux de la Class 40, le parcours est dans l'Atlantique nord d'une distance totale de 2540 milles.**

## **1/ ORGANISATION**

Les Sables d'Olonne Vendée Course au Large avec la ville des Sables d'Olonne organisent la Course les Sables d'Olonne – Horta – Les Sables d'Olonne en partenariat avec la ville de Horta (Açores –Portugal), le Conseil Régional des Pays de la Loire, la Class40, Le Département de la Vendée et la Fédération Française de Voile, (autres partenariats publics et privés en cours de conclusion).

## **2/ REGLES**

La régata sera régie

— 2.1 Les Règles telles que définies dans les Règles de Course (RCV) à la Voile 2017 –2020

2.1(a) RCV modifiées :

La RCV 52 (Energie manuelle) est modifiée comme suit : 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.

2.2 Les Règlements de la Fédération Française de Voile.

2.3 Les prescriptions de la FFVoile s'appliquant à tous les concurrents (prescriptions traduites pour les concurrents étrangers jointes en annexe).

2.4 Les règlements et règles de jauge de la Class 40 et le document de contrôle de sécurité Class 40.

2.5 La Règlementation Spéciale Offshore (RSO) de World Sailing catégorie 1 monocoques avec les modifications propres à la jauge de la Class40, et avec la modification à la règle 5.01.1 : ajouter « Il doit y avoir à bord au moins 1 kit de rechange (cartouche de gaz de recharge plus une tête de percussion) pour chaque gilet de sauvetage auto-gonflable ».

2.6 RCV et RIPAM : Les RCV du Chapitre 2 s'appliquent jusqu'à 25 milles après la ligne de départ et 25 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.

2.7. – La langue officielle est le français ; tous les documents officiels seront également diffusés en anglais.

2.8 La course Les Sables Horta Les Sables est une épreuve qualificative à la Transat Jacques Vabre conformément à l'AC de cette dernière.

2.9 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.

## **3/ PARCOURS ET PROGRAMME**

Le parcours de l'épreuve se situe entre les Sables d'Olonne (France) et Horta, île de Faial (Açores, Portugal)

### **3.1 – 1<sup>ère</sup> étape : Les Sables (France) / Horta (Açores - Portugal) 1270 milles**

Jour - heure	
27 juin 2017 – 14h00	Présence des bateaux obligatoire dans le bassin de Port Olona
27 au 30 juin 2017	Contrôles et confirmation des inscriptions
28 juin 2017 12h00	Présence obligatoire des bateaux/Skippers/équipages aux Sables d'Olonne
28 juin 2017 avant 19h00	Dépôt de la déclaration de départ (en annexe aux IC)
2 juillet 2017 – 13h02	Signal de départ

3.1/a – Tout bateau qui ne sera pas présent dans le bassin de Port Olona le 27 juin avant 14h00 et qui ne pourra justifier d'un cas de force majeure, pourra être considéré comme faisant partie de la liste d'attente au niveau le plus loin. Des pénalités de retard suivantes par jour de retard pourront être appliquées :

- \*150 euros pour le premier jour de retard
- \* 200 euros à partir du jour de retard suivant

Le produit de ces pénalités de retard sera versé à une association de sauvetage en mer.

**3.1/b** -L'AO pourra annuler l'inscription d'un bateau conformément à la RCV 76.1 pour tout bateau/skipper/équipage absent des Sables d'Olonne le 28 juin 2017 après 12h00.

3.1/c En fonction des conditions météorologiques, la direction de course pourra avancer le départ à partir du vendredi 30 juin 2017. Les concurrents seront informés de la modification du programme par un avenant publié au plus tard le mercredi 28 juin 2017 à 20h00

### **3.2 - 2<sup>ème</sup> étape : Horta (Açores - Portugal) / Les Sables d'Olonne (France) 1270 milles**

Vendredi 14 juillet 2017 à 13h02	Signal de départ
A partir du 17 juillet	Arrivées aux Sables d'Olonne

**3.2/a** - A l'arrivée de chaque étape, le Comité de Course pourra vérifier les bateaux, sans préavis, soit de sa propre initiative ou soit à la demande de l'autorité organisatrice ou du Jury.

## **4/ ADMISSIBILITE**

**4.1** - Le nombre de bateaux participant à l'épreuve est limité à 25, sous réserve d'acceptation par les autorités maritimes.

**4.2** - La course se court en équipage de 2 personnes.

**4.3** - La course est ouverte aux bateaux conformes à la jauge Class40

**4.4** - Toute demande d'assistance extérieure autre que celle définie au 9.1(a) pourra entraîner, après instruction par le jury, la disqualification du bateau.

En application de la règle 41 des RCV « Aide extérieure », l'aide à la navigation, extérieure au bord, et personnalisée, est interdite.

*Nota : la consultation ou la réception de fichiers de vent, ou de tous autres fichiers météo disponibles sur internet, dans la mesure où ces fichiers sont à disposition universelle, ne constituent pas une aide extérieure personnalisée.*

**4.5** - Admissibilité du skipper et du co-skipper :

Chaque skipper et co-skipper membre d'un club affilié à la FFVoile doit être titulaire

- d'une licence Club FF Voile 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

- d'un certificat de jauge ou de conformité

- 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.

- Dépôt d'une attestation écrite déposée auprès du Directeur de Course, avant le vendredi 30 juin 2017, attestant que le skipper a souscrit toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.

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.

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 ».

**4.6** - Chaque skipper devra fournir à l'organisateur un carnet de jauge, un certificat de conformité pour le jeu de voiles et le mât du bateau ainsi que sa carte d'adhésion délivré par la class40. Les 2 membres de l'équipage doivent être adhérents à la Class40

**4.9** - Le skipper devra effectuer les 2 étapes de la compétition. Le changement d'équipier à l'escale de Horta est soumis au respect des exigences d'admission du présent AC. Tout changement d'équipier devra faire l'objet d'une demande écrite auprès du Président du comité de course avant le départ de la course concernée.

**4.10** - Conformément au règlement médical de la FFVoile, annexe 3, chaque concurrent devra fournir un dossier médical au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2017 comprenant :

\*Obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans ;

\*Obligatoirement les résultats d'une échocardiographie cardiaque.

Ce dossier sera à renvoyer à l'organisateur sous pli affranchi en mentionnant sur l'enveloppe : «Confidentiel dossier médical » à l'attention du médecin référent de la course Les Sables – Horta – Les Sables.

## **5/ INSCRIPTION**

**5.1** – Les inscriptions seront enregistrées dans l'ordre chronologique de réception selon le document « modalités d'inscription à la course « Le Sables – Horta – Les Sables » joint en annexe.

**5.2** – Après réception des 25 premières inscriptions complètes, les concurrents souhaitant s'inscrire seront placés en liste d'attente selon la procédure précisée en 5.1.

**5.3** – Les droits d'inscription sont fixés à 1800 € soit : 800 € TTC (frais de dossier non remboursables) encaissé à l'inscription + 1000 € TTC, encaissé le 1<sup>er</sup> Juin 2017.

**5.4** – En cas de désistement du skipper non signalé par courrier avant le 8 juin 2017, les droits d'inscription de 1800 € ne seront pas remboursés.

**5.5** – L'organisation se réserve le droit de refuser une inscription dans le respect de la RCV76.1.

**5.6** – La date limite d'inscription est fixée au 1<sup>er</sup> Juin 2017.

## **6/ PUBLICITE [DP]**

**6.1** –En application de la Réglementation 20 de 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'AO.

**6.2** – La répartition des espaces réservés pour la publicité entre la Class40, le skipper et l'AO sera définie conjointement entre la class40 et l'AO par un avenant ultérieur.

**6.3** – Les bateaux auront l'obligation de porter les pavillons et marquages définis conjointement par la Class40 et l'AO.

**6.4** – Le nom du bateau inscrit peut être marqué sur chaque côté de la coque. Conformément au code de publicité World Sailing, l'AO se réserve le droit de refuser un nom ne respectant pas les principes généralement acceptés de morale et d'éthique ou les lois gouvernementales.

**6.5** – Tout bateau inscrit à la course recevra le pavillon de course qu'il devra arborer dans son gréement dès qu'il lui sera remis et jusqu'à l'arrivée de la 2<sup>ème</sup> étape aux Sables d'Olonne.

**6.6** – A quai, la montée des flammes dans les pataras ainsi que des pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée est autorisée, à l'exception de tout slogan.

Par ailleurs, les skippers s'engagent à hisser dans les étais de leur bateau les pavillons de l'AO. Ils devront être arborés aux Sables d'Olonne du mardi 28 juin jusqu'au départ de la course, ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée de la 1<sup>ère</sup> étape jusqu'au départ de la deuxième étape, et après le passage de la ligne d'arrivée aux Sables d'Olonne jusqu'à la remise des prix. Des pénalités financières d'au minimum 150€ pourront être appliquées en cas de non-respect de cet article.

## **7/ UTILISATION DES DROITS**

Le propriétaire ou l'utilisateur du bateau et l'éventuel commanditaire, par le seul fait de leur participation, acceptent que l'AO utilise à des fins de promotion et autre tout ce qui est relatif à leur participation à l'épreuve.

### **DROIT D'UTILISER LE NOM ET L'APPARENCE :**

En participant à cette épreuve, les concurrents autorisent automatiquement l'AO et les sponsors de l'épreuve à utiliser et montrer, à quelque moment que ce soit, des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui-même pendant la période de la compétition intitulée « Les Sables – Horta – Les Sables », à laquelle le concurrent participe et à utiliser sans compensation son image sur tous matériaux liés à la dite épreuve.

## **8/ RESPONSABILITES DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS.**

**8.1** – La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

. La veille que l'AO 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 s'il en a accepté civilement la responsabilité, soit lui-même, soit par un de ses préposés officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aide diverses, voire d'assistance en mer.

**8.2** – Quelques soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et chef de bord, seul le chef de bord officiellement indiqué sur la feuille d'engagement est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

**8.3** – Les concurrents participent à l'épreuve à leurs risques et périls et sous leur responsabilité à tous les effets. Il appartient à chaque concurrent de juger, en fonction de ses connaissances, des équipements dont il dispose, de la force du vent, des prévisions météorologiques etc... de l'opportunité de prendre ou de ne pas prendre le départ de l'épreuve, de l'arrêter ou de la continuer.

Tout renseignement que tout membre de l'AO pourrait fournir avant ou en cours d'épreuve, tel par exemple un avis de coup de vent, constitue un élément parmi d'autres sur lequel le chef de bord peut fonder sa décision sans que cela puisse engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.

**8.4** – 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 à leurs équipiers et aux bateaux, ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter les assurances nécessaires pour couvrir ces risques et responsabilités.

En particulier, chaque skipper est responsable vis-à-vis de l'AO de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.

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

**8.5** – Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et leurs assureurs devront déposer auprès de l'Organisateur le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'Organisateur, les mandataires et agents ainsi que les assureurs – tel que rédigé en annexe.

**8.6** – Un compétiteur ne peut exiger de l'organisation de monter une opération de sauvetage depuis la terre. Le sauvetage et l'assistance en mer sont régis par les conventions internationales en vigueur.

**8.7** – Il est rappelé aux concurrents que la RCV fondamentale n°1.1 fait obligation à tout bateau de porter toute l'assistance possible à tout autre bateau ou personne en péril, lorsqu'il est en position de le faire.

## **9/ TEMPS LIMITE**

### **9.1. Temps limite à l'escale**

**9.1/a** - Les bateaux peuvent relâcher en tout lieu et à tout moment après en avoir averti la direction de course. Une fois mouillé ou amarré dans un port, des personnes peuvent accéder à bord, ravitaillement et réparations peuvent être effectués. Toutefois un bateau pourra utiliser son moteur uniquement quand il se trouve à moins de 1,5 mille d'un port, après en avoir averti le directeur de course, de plus il ne doit pas progresser vers la ligne d'arrivée de l'étape. Un bateau peut être remorqué, dans la limite de 1,5 mille, ce remorquage ne doit pas le faire progresser vers la ligne d'arrivée de l'étape. Ceci modifie les RCV 41, 45 et 47.1.

**9.1/b** - les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange, à l'exception de nouvelle(s) voile(s), pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Comité de Course.

**9.1/c** – le temps limite de tout bateau à l'escale technique ne pourra dépasser 12 heures à chaque étape, à partir du moment où il touchera terre, jusqu'au moment où il reprendra la course. Passé ce temps de 12 heures, le concurrent sera déclaré « Abandon » (RET) pour la course.

### **9.2. Temps limite à l'arrivée**

Le temps limite pour finir est de 60 heures après l'arrivée du premier concurrent. A ce délai, il y a éventuellement lieu d'ajouter le bonus ou les pénalités en temps décidés par le Jury.

Un bateau qui n'aura pas franchi la ligne d'arrivée avant le temps limite doit être classé D.N.F. (modification de la RCV 35, A4 et A5).

## **10. Pénalités**

**10.1.** Pour une infraction aux règles du chapitre 2, la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.

**10.2.** Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 : [DP]  
Une infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 et aux RCV 28 et 31 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du temps de course à la disqualification.

**10.3.** DNS, DNC, RET, DNF : Temps de course du dernier bateau ayant fini, l'étape concernée + 20%  
DSQ Temps de course du dernier de la course concernée + 30%  
DNE Temps de course du dernier de la course concernée + 40%

## **11/ CLASSEMENTS**

**11.1** – Il sera effectué un classement pour chaque étape. La remise des prix de la première étape sera organisée à Horta.

**11.2** – Le classement général final sera effectué en temps réel, en additionnant pour chaque bateau les temps de course de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> étapes, en tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications.

**11.3** – Sera déclaré vainqueur le bateau ayant le cumul de temps le plus court. En cas d'égalité, le temps effectué sur la 2<sup>ème</sup> étape départagera les bateaux.

## **12/ COMMUNICATION**

**12.1** - Chaque bateau doit être équipé d'un système de téléphone par satellite type Iridium ou équivalent avec une antenne extérieure fixe.

**12.2** – Chaque bateau doit être équipé d'une VHF fixe d'une puissance minimum de 25 Watts et d'une VHF portable.

**12.3** – Chaque bateau doit être équipé d'une balise de détresse type « Sarsat – Cospas » émettant sur le 406 et le 121 MHz .

**12.4** – Dans un souci de sécurité, chaque concurrent devra embarquer à son bord une balise de positionnement. Cette balise sera fournie par l'organisateur et sera fixée à l'arrière du bateau avant le départ aux Sables d'Olonne. Il sera demandé à chaque skipper une caution par chèque de 1.500,00 € (mille cinq cent euros). Ce chèque ne sera pas encaissé et sera rendu au skipper au moment de la restitution de la balise aux Sables d'Olonne après l'arrivée de la course.

## **13/ REMISE DES PRIX**

La date de la remise des prix qui se déroulera aux Sables d'Olonne est fixée au samedi 22 juillet mais elle pourra être modifiée en fonction des temps de course de la 2eme étape.

## **14/ OBLIGATION DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS [DP]**

Les concurrents devront être présents aux briefings et réceptions officielles dont le calendrier sera communiqué ultérieurement.

Pour toute infraction à cette règle, le concurrent fautif pourra être pénalisé et ne pas percevoir sa prime d'arrivée

**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.**

### **RENSEIGNEMENTS :**

**Les Sables d'Olonne Vendée Course au Large**

**Bd de l'île Vertime**

**85100 LES SABLES D'OLONNE**

**Email : [sablesvendee.courseaularge@gmail.com](mailto:sablesvendee.courseaularge@gmail.com)**

**Contact : Marc CHOPIN**

**Tel : 06 66 08 94 73**

**ANNEXE – PRESCRIPTIONS DE LA FFVOILE**  
**Traduites pour les concurrents étrangers**

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

The jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a protest concerning class rules.

(\* FFVoile Prescription to RRS 67 (Damages):

Any question about or request of damages 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 by the jury.

(\* FFVoile Prescription to RRS 70. 5 (Appeals and requests to a national authority):

The denial of the right of appeal is subject to the written authorization of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This authorization shall be posted on the official notice board during the event.

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

The boat's owner or other person in charge shall, under his sole responsibility, make sure moreover that his boat complies with the equipment and security rules required by the laws, by-laws and regulations of the Administration.

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

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1(a) in order to develop or test new rules shall first submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the event. Such authorization shall be mentioned in the notice of race and in the sailing instructions and shall be posted on the official notice board 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 sailing instructions, except for events for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (\*) shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website [www.ffvoile.fr](http://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 of the Fédération Française de Voile. Such authorization shall be posted on the official notice board during the event.