



AVIS DE COURSE

TRANSATLANTIQUE EN SOLITAIRE 2020

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

15^e édition, départ le Dimanche 10 mai 2020.

De Brest (FR) à Charleston (USA)

ORGANISATION

OC Sport Pen Duick
Quai Glorieux, Bâtiment Glorieux 1 - 56100 Lorient

Table des matières

1. ORGANISATION	page 3
2. NOM	page 4
3. OBJET	page 4
4. REGLES	page 4
5. PUBLICITE (DP)	page 7
6. ADMISSIBILITE - INSCRIPTIONS	page 9
7. MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES (DP)	page 15
8. PROGRAMME	page 17
9. OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER	page 18
10. CONTROLE DES BATEAUX	page 19
11. INSTRUCTIONS DE COURSE	page 19
12. PARCOURS	page 19
13. TEMPS LIMITE	page 20
14. SYSTEME DE PENALITES	page 20
15. CLASSEMENTS	page 20
16. TROPHEES ET PRIX	page 20
17. POSITIONNEMENT	page 21
18. MOYENS DE COMMUNICATION (DP)	page 22
19. SOURCE D'ENERGIE (DP)	page 22
20. AIDE EXTERIEURE (DP)	page 23
21. RESPONSABILITES DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS	page 24
22. UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS	page 27
23. DROITS MARKETING, VISIBILITE, COMMUNICATION	page 27
24. ADHESION	page 30
25. CONTACTS	page 30
26. RECAPITULATIF DES MOYENS MIS EN PLACE	page 31

Annexes

- Annexe 1 : Prescriptions
- Annexe 2 : Schéma récapitulatif inscription
- Annexe 3 : Fiche médicale

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

1- ORGANISATION

THE TRANSAT CIC est une épreuve organisée par OC SPORT Pen Duick, avec la participation de la ville de Brest et de Brest Métropole pour les opérations de départ, et de la ville de Charleston pour les opérations d'arrivée.

1.1 Comité d'organisation

Hervé Favre : Président OC Sport Pen Duick
Yann Royer : Chef de projet The Transat CIC
Alice Poursain : Coordinatrice The Transat CIC

Sa mission est l'organisation générale de l'épreuve, la coordination avec les collectivités et organismes des villes de départ et d'arrivée, la communication, les réceptions et les relations partenaires, les remises des prix officielles.

1.2 Direction de course

OC Sport Pen Duick engagera un **Directeur de Course** assisté d'un adjoint dont la mission sera de gérer tous les aspects sportifs et maritimes de l'événement. Le directeur de Course, validé par la FFVoile, travaille en relation directe avec celle-ci (FFVoile), le Comité de Course, le comité technique, le Jury International et la Commission médicale.

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

Guillaume Rottée : Directeur de course de The Transat CIC

1.3 Corps arbitral

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

1.4 Jury International

Un jury international sera constitué conformément à l'annexe N des RCV et conformément à la RCV 70.5. Ses décisions seront sans appel.

Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, Email, VHF ou tout autre moyen radio, la RCV N 1.2 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

1.5 Médecin référent

Conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile (http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf), un médecin référent sera désigné pour étudier le dossier médical de chaque skipper.

2- NOM

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

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

3- OBJET

The Transat CIC est un évènement sportif de voile de haut niveau, couru en solitaire, tous les quatre ans. Elle a pour mission de mettre en valeur les skippers et leurs armateurs ainsi que les collectivités de départ et d'arrivée et partenaires de l'organisation.

4- REGLES

4.1 L'épreuve est régie par les textes en vigueur des documents ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par les Instructions de Course (IC) disponibles au plus tard le 10 Avril 2020.

Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV),
Les règles de classe 2020 pour les IMOCA, Class40, Multi50,
Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe 1 « Prescriptions »,
La partie B du règlement international pour prévenir des abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique,
Les RSO 2019/2020 catégorie 1 avec les modifications propres à chaque classe,
Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion qui doit être fixe (tout système d'arbre d'hélice rétractable est interdit) notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port, conformément à leurs règles de classe, aux RSO et à l'AC.

La langue officielle pour tous les sujets en relation avec la course sera le Français et, sauf si stipulé différemment, en cas de conflit, la version Française prévaudra.

Tous les horaires fournis dans cet Avis de Course (et tout avenant futur), et dans les Instructions de Course sont donnés en heures locales de Paris avant le départ, en TU pendant la course et en heure locale de Charleston à partir de l'arrivée du premier bateau.

4.2 Les RCV suivantes sont modifiées :

Les RCV du Chapitre 2 (*quand les bateaux se rencontrent*) : s'appliquent au départ et jusqu'à 50 milles de la ligne de départ puis à nouveau à 50 milles de l'arrivée à Charleston, pour ces parties du parcours couvertes de jour. Pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM).

RCV 41 (*Aide extérieure*) et 45 (*Mise au sec, amarrage, mouillage*) : modifiée au § 20.3

RCV 42.3 (h) : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Brest ou dans un autre port convenu avec la direction de course pour réparer et reprendre la course après autorisation de la direction de course. (Modifiée au § 20.3)

RCV 44.1 (*Effectuer une pénalité*) : modifiée dans les I.C.

RCV 47.1 (*Limitation sur l'équipement*) : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du directeur de course ».

RCV 50.2 (*Tangons de spinnaker, tangons de foc*) : ne s'applique pas, sauf pour les Class40.

RCV 51 (*Lest Mobile*) : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».

RCV 52 (*Énergie manuelle*) : modifiée à l'AC 19.2.

RCV 54 (*Étais et amure des voiles d'avant*) : ne s'applique pas.

RCV 55 (*Évacuation des détrit*) : un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détrit dans l'eau. Les détrit doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage. La pénalité pour une infraction à cette règle peut être inférieure à une disqualification.

Cependant, un bateau peut rejeter des brins de laine lors de l'établissement d'une voile.

RCV 61 (*Exigences pour réclamer*) : modifiée dans les IC.

RCV 62 (*Réparation*) : modifiée dans les IC.

RCV 63 (*Instructions*) : modifiée dans les IC.

RCV 64 (Décisions) : modifiée dans les IC.

Annexe N : modifiée à l'A.C 1.4

Les modifications aux RCV apparaîtront en entier dans les instructions de course.

4.3 Les règles RSO (OSR) Mu1 sont modifiées comme suit avec l'accord de la FFvoile :

RSO (OSR) – 3.14. 2 : Conformément à la RSO 3.14.2, les postes de pilotage, les zones d'amarrage, les zones de manœuvre et réglage des voiles et toutes autres zones nécessitant l'intervention régulière d'un membre de l'équipage dans le cadre d'une utilisation normale du bateau, doivent être protégées/sécurisées en suivant d'aussi près que possible les règles pour les monocoques (RSO 3.14.2)

RSO (OSR) – 3.15.1 b) est modifiée comme suit : faits de sangle tressées résistantes, perméables à l'eau ou avec des mailles inférieures à 6cm de côté sous tension.

RSO (OSR) – 3.15.2 b) est modifiée comme suit : Les triangles formés par l'extrémité arrière du balcon avant de la coque centrale, l'intersection de la poutre avant avec la coque centrale et un point sur chaque poutre avant situé au minimum à 4350mm du plan médian du bateau.

RSO (OSR) – 3.18.1 est modifiée comme suit : Il doit y avoir à bord du bateau un seau adapté et affecté à cet usage unique, sécurisé à un emplacement dédié. Il est fortement recommandé que le seau adapté à cet usage puisse recevoir un sac biodégradable à usage unique permettant l'évacuation des déchets.

RSO (OSR) – 3.21.1 et 2 est modifiée comme suit ; - Un déssalinisateur fonctionnant à la fois manuellement et électriquement est obligatoire à bord. - Le skipper est responsable de la quantité d'eau à embarquer pour la durée de la course.

RSO (OSR) - 3.23.1b) et c) modifiées comme suit : Le bateau devra avoir au minimum :

- o Coque centrale : Une pompe fixe, électrique ou manuelle, permettant d'inspecter et de vider tous les compartiments étanches, avec un débit minimum de 40 litres par minutes.
- o Flotteurs : Une installation, fixe ou amovible, électrique ou manuelle, permettant d'inspecter et de vider au minimum tous les compartiments étanches situés entre les deux bras de liaison du bateau.

RSO (OSR) 3.28.1 b) – moteurs de propulsion : Un moteur amenant une vitesse minimale en nœuds de (1,6 X racine carrée de la LFC (LWL) en mètres)

RSO (OSR) – 3.29.02 b) une installation définie comme suit peut-être acceptée comme satisfaisant la RSO 3.29.02b) : une antenne montée de telle sorte que sa base ne soit pas à moins de 3 mètres au-dessus de l'eau avec un câble coaxial de connexion n'ayant pas plus de 40% de perte de puissance.

RSO (OSR) - 4.15.1 est supprimée

RSO (OSR) - 4.16.1 est modifiée comme suit : « selon le choix du skipper, de l'outillage et des pièces de rechange, adaptés à la durée et à la nature de la navigation. »

5- PUBLICITE (DP)

5.1 Les bateaux doivent arborer la publicité choisie et fournie par l'AO (Autorité organisatrice). Si cette règle est enfreinte, la réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique.

5.2 Marques de reconnaissance

5.2.1 Numéro

Un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la ou les coques et les voiles. Les dimensions sont données dans les Règles de Classe. Pour la Catégorie Ultime, les dimensions sont les mêmes que la Classe IMOCA (cf. Jauge) **Pour les multicoques, le numéro de course sur la coque doit être apposé sur la partie avant extérieure de chaque flotteur et pour les monocoques sur la partie avant de chaque côté de la coque.**

Les IMOCA sont dispensés des numéros de voile de chaque côté de la coque et sur la Grand-Voile.

Les numéros (conformément aux règles de Classe) doivent être communiqués à l'AO au plus tard le **30 Mars 2020**.

5.2.2 Nom du bateau

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

5.2.3 Pavillons de course

Tout bateau inscrit à la course recevra au plus tard à son arrivée à Brest **deux pavillons de course** qu'il devra arborer dans son gréement (haubans ou bastaques) de chaque côté du bateau (hauteur minimale 1m au-dessus du pont) à partir du jeudi 30 Avril 2020 jusqu'à 50 milles après la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix à Charleston.

Pour les bateaux à gréement classique, les 2 pavillons seront installés dans les galhaubans. Pour les bateaux à outriggers, les pavillons devront être installés dans les galhaubans lors de la banque image et dans le port de Brest et dans les bastaques dans tous les autres moments. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisateur.

5.2.4 Flamme ou Pavillons

A quai, l'envoi des flammes ainsi que les pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan et en arrière du mât (tous les espaces en avant du mât étant réservés à l'organisateur).

Par ailleurs, les skippers s'engagent à hisser le long de l'étau de leur bateau une ligne de pavillons de l'organisateur et de ses partenaires fournis par celui-ci à Brest.

Ils devront être **impérativement** arborés à Brest du 30 Avril 2020 et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Charleston jusqu'à la remise des prix.

Cette ligne de pavillons doit rester à bord pendant toute la durée de la course.

Les skippers s'engagent également à placer **deux pavillons partenaires** fournis par l'AO sur les haubans bâbord et tribord à partir du jeudi 30 Avril 2020 jusqu'à 50 milles après la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée jusqu'au départ de Charleston.

5.2.5 Voiles de communication

Les bateaux pourront arborer des voiles de communication marquées des noms et logos de leurs sponsors, à condition de les envoyer uniquement en arrière du mât, à l'exception de toute voile d'avant. La taille de ces voiles de communication ne doit pas être supérieure à 50% de la taille de la Grand-Voile.

Pour information, les voiles de course pourront être envoyées dans le port de Brest pour effectuer des réglages, mais elles ne devront pas rester envoyées toute une journée à des fins de communication. La grand-voile devra porter le marquage de l'organisateur.

5.2.6 Logo de la course

Tout bateau inscrit devra porter des marquages prévus par l'AO.

Les détails seront donnés par avenant à l'avis de course avant le 10 Janvier 2020.

Les transferts seront fournis par l'AO, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du chef de bord. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO.

5.2.7 Propriété intellectuelle

Éléments de communication

Tout Skipper inscrit à la course s'engage à respecter le nom de la course dans sa communication et sa promotion.

La propriété intellectuelle, incluant (sans limitations) les logos, marques déposées, liens internet et marques appartient à OC Sport Pen Duick . OC Sport Pen Duick donnera gratuitement à tous les teams le droit d'utiliser le logo de la course sur tout le matériel de communication de l'équipe sportive jusqu'au 31 décembre 2020.

Une charte graphique sera fournie et devra être respectée.

Toute opération publicitaire menée par un team ou ses sponsors qui utilise un élément de cette propriété intellectuelle ou réfère à l'organisation de la course, nom de la course, logo, personne, idée, service ou produit de la course, différents en forme à celui établi dans le Code de Publicité World Sailing devra recevoir un accord écrit de la part de l'AO. Le non-respect de cette règle pourra résulter dans l'exclusion (avant, pendant ou après) de la course dans le respect de la RCV 76.

6- ADMISSIBILITE – INSCRIPTIONS

6.1 Admissibilité

6.1.1 Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui sont répartis en plusieurs catégories selon les critères ci-dessous (LHT = longueur hors tout) :

Catégorie Ultime*	Multicoques \geq 60 pieds sans limitation de taille
Classe Multi50	Multicoques en conformité avec les règles de classe Multi50
Classe IMOCA	Monocoques en conformité avec les règles de classe IMOCA
Class40	Monocoques en conformité avec les règles de la Class40

*Sous réserve d'un accord entre l'AO et la classe 32/23

6.1.2 Le dispositif d'accueil au sein de l'évènement est prévu pour 50 bateaux selon la répartition suivante :

Catégorie Ultime	: 4
Classe Multi50	: 4
Classe IMOCA	: 25
Class40	: 17

Toute inscription complémentaire sera étudiée et placée en dehors du dispositif évènementiel prévu.

Toutefois, l'AO se réserve le droit :

- d'inviter des bateaux additionnels à participer à l'épreuve,
- de refuser une inscription dans le respect de la RCV 76.

6.1.3 Tous les bateaux inscrits devront être en règle avec leurs règles de classe respective au 30 Avril 2020 (cotisation et certificat de jauge 2020) si ces bateaux entrent dans une dite classe.

6.1.4 Quatre bateaux inscrits par classe ou catégorie seront nécessaires au plus tard le **28 Février 2020 afin de valider ladite classe ou catégorie.** Le 2 Mars 2020, l'AO confirmera les catégories selon l'état des inscriptions.

6.2 Inscriptions

6.2.1 Les inscriptions seront ouvertes à partir du 27 novembre 2019.

6.2.2 La demande d'inscription sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'avoir dûment rempli le formulaire d'inscription en ligne (lien ci-dessous) et d'avoir envoyé à l'AO une copie du virement bancaire de la totalité des droits d'inscription.

La copie du virement bancaire est à envoyer par courrier à :

OC SPORT Pen Duick
Batiment Glorieux 1, Quai Glorieux 56100 LORIENT

Ou par email à: contacts@thetransat.com

Le formulaire en ligne est disponible sur : <https://forms.gle/tYFhejKZ5W5DWmUx7>

Lorsque la limite des quotas par classe de bateaux, fixée à l'AC 6.1.2, sera atteinte, les suivants seront enregistrés sur une liste d'attente. Si au 28 février 2020 le quota par classes n'est pas atteint, le nombre de places supplémentaires sera affecté aux listes d'attente des autres classes ou catégories.

6.2.3 Le montant des droits d'inscription est fixé à :

Ultime : 60 000 € HT + TVA en vigueur
IMOCA : 15 000 € HT + TVA en vigueur
Multi50 : 8 000 € HT + TVA en vigueur
Class40 : 6 000 € HT + TVA en vigueur

Les droits d'inscriptions seront :

Remboursés à hauteur de 90% pour tous les bateaux, en cas de forfait avant le 28/02/2020
Retenus entièrement si le bateau est jugé non conforme à l'issue des contrôles effectués par le comité technique. L'AO se réserve le droit de refuser son inscription (RCV76)

Retenus entièrement en cas de forfait du skipper après le 28 Février 2020

Remboursés entièrement si le bateau n'est pas retenu au 28 Février 2020

Remboursés entièrement si l'épreuve est annulée (sauf cas de force majeure) ou si l'AO refuse l'inscription d'un bateau.

Les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte	OC SPORT Pen Duick
Code Banque	30056
Code Guichet	00510
N° Compte	0510008436
Clé RIB	30
IBAN	FR76 30056 00510 05100008436 30
SWIFT (BIC)	CCFRFRPP
Domiciliation	HSBC

Merci d'indiquer nom du skipper / nom du bateau

L'AO pourra, pour cause de force majeure ou si la sécurité des participants l'exige, décider d'annuler le déroulement de l'épreuve. Une annulation pour des raisons de force majeure ou pour tout motif indépendant de la volonté de l'AO, ne donnera lieu à aucun remboursement des droits d'inscription ni dédommagement.

Il pourra en être ainsi, notamment, mais sans que cette liste soit limitative, en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, de conflit armé, d'attentat, de réquisition, d'incendie, d'inondation, de grève, ou de blocage des installations dont l'origine serait étrangère et totalement indépendante de la volonté de l'AO.

6.2.4 Parcours de qualification :

Chaque bateau, **avec son skipper inscrit dans la course**, devra réaliser un parcours de qualification avant le 30 mars 2020 sauf dérogation exceptionnelle de la direction de course.

Les modalités sont les suivantes :

- Le bateau et le skipper devront être inscrits à la course.
- Etre équipé d'un standard C / mini C activé et opérationnel ou d'une balise de positionnement dont la direction de course peut prendre la main afin d'assurer le polling.
- Proposer par email à la direction de course un parcours de qualification en précisant le port de départ, le port d'arrivée, les waypoints intermédiaires, la distance et la date de départ envisagée. Ce parcours doit être d'au moins 1200 milles nautiques avec 120 milles minimum à réaliser au près dans des conditions de vent et de mer de force 5 sur l'échelle de Beaufort et être réalisé en configuration course. Seuls les parcours effectués en solitaire seront acceptés, sauf dérogation écrite de la direction de course exceptionnelle et anticipée dans le cas uniquement d'un « media man » embarqué. La direction de course validera la proposition avec le skipper par retour d'email et/ou échange téléphonique si nécessaire.
- Le skipper mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'AO (logos de la course et pavillon de course) lors de sa qualification, et de toutes sorties destinées à la réalisation de banques images.
- 5 jours avant le départ de la qualification, envoyer un email à la direction de course via le standard C (ou mini C) afin de connaître les identifiants et en indiquant date et heure de départ réels. Un accusé de réception sera envoyé sur le Standard C. Si une balise de positionnement est utilisée, l'accès au suivi en sera donné à la direction de course.
- Des tests de polling seront effectués avant le départ afin de s'assurer du bon fonctionnement, puis en cours de qualification. Il est donc indispensable de conserver le standard C allumé de J-5 et jusqu'à la fin du parcours.
- Au retour du parcours de qualification, envoyer un email à la direction de course avec une synthèse de la navigation : date et heure de départ et d'arrivée, parcours réel effectué (incluant une copie de la trace Maxsea ou Adrena), distance parcourue, problèmes rencontrés... Un accusé de réception sera envoyé par la direction de course pour valider ou non la qualification

Le parcours de qualification devra être validé par la direction de course pour pouvoir prendre le départ The Transat CIC.

Si le bateau et le skipper (sur le même bateau que celui inscrit pour The Transat CIC) ont participé et terminé La Route du Rhum – Destination Guadeloupe 2018 ou le Vendée Globe 2016 et que le bateau n'a pas subi de modification majeure depuis, aucune qualification ne sera exigée.

Le parcours de qualification pourra également être réalisé sur une course reconnue qualificative par la Direction de Course.

En cas de modifications importantes apportées au bateau après le parcours de qualification, la direction de course pourra demander au skipper de refaire un parcours de qualification.

Toute décision de l'AO d'accepter ou de ne pas accepter un parcours de qualification ne pourra donner lieu à demande de réparation de la part d'un bateau. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

6.2.5 La liste définitive des bateaux admis à participer The Transat CIC sera publiée au plus tard le 1^{er} avril 2020, pour mener les vérifications à compter du 30 avril 2020 à Brest.

Seuls les bateaux ayant envoyé à l'AO une copie de leur attestation d'assurance en R.C. auront accès au bassin à Brest.

6.2.6 L'inscription sera définitive lorsque le bateau et son skipper auront satisfait aux dernières vérifications à Brest durant la semaine précédant le départ.

6.3. Positionnement au port

6.3.1. Brest

La flotte, toutes classes confondues, sera répartie entre le quai Malbert et la Marina du Château.

L'AO met en place un plan d'amarrage des bateaux que les skippers s'engagent à respecter. L'ordre de placement des bateaux dépendra de l'ordre de réception des dossiers d'inscriptions et du règlement. L'AO réserve la possibilité de placer en priorité un bateau dont un partenaire serait également partenaire officiel ou principal de la Course.

Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de la direction de course.

6.3.2. Charleston

Un ponton d'accueil sera mis en place à Safe Harbor Marina pour toutes les arrivées. Les bateaux seront ensuite répartis entre différentes marinas suivant un plan fourni par l'AO et en fonction de l'ordre des arrivées.

6.4 Skipper

6.4.1 La course se court en solitaire. Tout bateau doit avoir, en tout temps, une seule personne et toujours la même à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

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

6.4.3 Chaque skipper doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et posséder une licence FFVoile (ou équivalent dans son pays) valide pour la durée de l'épreuve. Les skippers Français doivent présenter leur licence Club FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition ou leur licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratique » accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.

Les skippers étrangers ne possédant pas de licence FFVoile doivent présenter au moment de leur inscription un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing, un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de deux millions d'Euros et un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais).

6.4.4 Chaque skipper doit fournir à l'organisation les documents suivants **avant le 10 Avril 2020** :

a) Pour les ressortissants français :

Un certificat de stage World Sailing (Formation à la survie + Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing

(b) Pour les non-ressortissants français : Soit le certificat tels que décrit en a) ci-dessus, soit un certificat de formation à la survie tel que requis dans la RSO 6.01. Cette formation doit être « World Sailing Approved » et un certificat satisfaisant la RSO 6.05.2.

Informations complètes sur le site de la FFVoile : <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/RSO.asp#StagesSurvie>

La commission médicale de la Fédération Française de Voile et le médecin référent de The Transat CIC rappellent qu'il est de la responsabilité du skipper :

- De s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course.

- D'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve.

The Transat CIC étant une compétition de catégorie RSO 1, il est demandé à chaque skipper engagé de fournir :

- Le compte rendu d'une échographie cardiaque

- Le compte rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans
- La fiche médicale (en annexe 3) complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et signature du skipper.

Sont également demandés :

- Un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au minimum NFS, ionogramme, Urée, Créatinine, bilan hépatique, glycémie à jeun.
- Un doppler carotidien datant de moins de 2 ans pour les skippers âgés de 50 ans ou plus.

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du skipper sur le plan médical. Le nom et les coordonnées du médecin référent seront communiqués dès que possible.

L'ensemble de ces documents doit être transmis au médecin référent sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité et le secret médical.

S'il le juge nécessaire, le médecin référent peut demander des examens complémentaires pour apprécier l'aptitude du skipper à participer à la compétition.

Au vu des résultats du dossier médical et de l'ensemble des bilans, le médecin référent pourra avertir le skipper de son intention de prononcer un avis défavorable sur sa participation. Dans cette hypothèse, le skipper garde la possibilité de demander, avant toute décision définitive, une contre-expertise à un expert désigné par la Commission Médicale Fédérale (COMED). Dans l'hypothèse où les conclusions de cette contre-expertise seraient différentes de celle du médecin référent, elles s'imposent à ce dernier. Si les conclusions sont identiques, l'AO pourra refuser l'inscription du skipper.

Le skipper doit également :

- Fournir un certificat prouvant qu'il a bien suivi le stage de formation médicale obligatoire pour la catégorie RSO 1 ;
- Fournir la liste de médicaments conforme à la catégorie RSO 1 avec les noms commerciaux associés éventuels et les dates de péremption. Cette liste doit être datée et signée.

Chaque skipper doit fournir à l'AO les documents suivants avant le 10 Avril 2020 :

- Carte de publicité 2020
- Certificat de radiotéléphoniste restreint
- Licence de station de navires
- Le CV nautique
- Une photo du skipper (2Mo)

- Une photo du bateau sous voile (2Mo)
- L'attestation d'assurance RC du bateau
- Une copie du passeport du skipper
- Une copie du visa B1B2 du skipper pour les États Unis

6.4.5 Age minimum : 18 ans au 30 Avril 2020.

6.4.6 Au plus tard le 9 Mai 2020 à 18 heures, le skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ sera une annexe des IC.

7- MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES (DP)

7.1 Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'épreuve :

7.1.1 Un radar avec alarme.

7.1.2 Un Iridium portable chargé (avec une carte SIM dédiée) étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.

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

7.1.4 Un émetteur / récepteur AIS actif et un logiciel de visualisation des cibles AIS avec une antenne située en tête de mât et enregistré au MMSI du bateau

7.1.5 Une combinaison de survie, normes NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être supérieure à 0.75 Clo immergé.

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

7.1.7. Marquage de coque, couleur fluo : les règles RSO 4.02.1, 4.02.2 sont obligatoires pour les Class40, les IMOCA, les Multi50 et la Catégorie Ultime.

7.1.8 Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » (volume minimum de 80 litres d'air) ou équivalent avec détendeur incorporé.

7.1.9 Un gilet de sauvetage conforme à la règle RSO 5.01.1. Il sera équipé d'une PLB dûment enregistrée auprès de l'autorité compétente. Il devra y avoir une cartouche de gaz de rechange ainsi qu'une tête de percussion de rechange.

7.1.10 Le bateau doit emporter en réserve au moins un gilet de sauvetage tel que requis par la RSO 5.0.1.1, sans l'unité PLB

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

7.1.12 Une balise personnelle AIS portée en permanence par le skipper et enregistrée avec la notation « The Transat CIC »

7.1.13 Les éléments suivants sont obligatoires dans le container de survie :

- Lampe à éclat
- Des bâtons lumineux à réaction chimique type Cyalume
- 1 couverture de survie
- 1 trousse de 1^{er} secours (2 tubes d'écran solaire plus des pansements efficaces en conditions humides)
- Aliment énergétique 5000kj
- 1 sachet de teinture de fluorescéine

7.1.14 Les bateaux devront avoir à bord une réserve de carburant de secours

IMOCA : de 15 litres dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture et position

Ultime, Multi50 : de 10 litres stockés dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture

Class40 : conforme à la règle de classe

7.1.15 La liste des éléments devant être plombés sera décrite dans les IC. Les arbres moteurs de tous les bateaux seront scellés selon une procédure d'auto-plombage. Les bateaux devront prévoir avant leur arrivée à Brest un dispositif permettant la mise en place de ce scellé moteur.

8- PROGRAMME

DATES	HORAIRES	EVENEMENTS
BREST		
Mardi 28 avril	Matin	Accès à la Marina du Château, au Quai Malbert et aux zones techniques
Jeudi 30 Avril 2020*	14h00	Présence obligatoire des bateaux dans le port de Brest
	18h00	Ouverture officielle du village
	19h00	Briefing d'Accueil <i>Présence obligatoire représentant team</i>
Vendredi 1^{er} Mai 2020**	09h00	Début des contrôles
	14h00	Parade nautique Ultime & Class40
Samedi 2 Mai 2020**	14h00	Parade nautique IMOCA & Multi50
Jeudi 7 Mai 2020	Matin	Accueil des scolaires : rencontres skippers
	14h00 / 17h00	Briefing instructions de course et sécurité
	Soirée	Soirée officielle The Transat CIC
Vendredi 8 Mai 2020	17h00	Briefing semi rigides assistance
	18h00	Fin des contrôles Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ.
	19h00	Présentation des skippers au public
Samedi 9 Mai 2020	11h00	Briefing météo - skippers
	18h00	Heure limite de dépôt de la déclaration de départ
Dimanche 10 Mai 2020	09h30	Début de la sortie des bateaux
	15h00	Départ de The Transat CIC
CHARLESTON		
Dimanche 24 mai 2020	Soirée	Soirée d'accueil The Transat CIC – Ultime, IMOCA, Multi50
Samedi 30 mai 2020	Soirée	Soirée d'accueil The Transat CIC, Class40

***Jeudi 30 Avril 14h00 :**

Les bateaux doivent être à la disposition de l'AO à 14h00 dernier délai, dans le port de Brest, sous peine de pénalités financières. Cependant, l'AO pourra déroger à cette clause, au cas par cas, en imposant une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1000 euros par tranche de 24 heures de retard.

****Vendredi 1^{er} et samedi 2 mai :**

Parades à voile des bateaux en rade de Brest.

Deux places à bord sont à réserver pour des invités de l'AO pour chaque parade.

Les informations pour ces parades seront communiquées dans une note d'information au plus tard le 10 Avril 2020.

En fonction de la météo, la direction de course pourra avancer le départ au samedi 9 Mai 2020 ou le repousser à une date ultérieure.

Les concurrents seront informés de la modification de programme par un avenant.

9- OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER

9.1 La présence du skipper est obligatoire :

9.1.1 A Brest :

- Pour la conférence de presse The Transat CIC en Mars 2020, date à confirmer
- Pour chaque briefing décrit dans l'AC
- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau
- Durant la **totalité** de la matinée scolaire le jeudi 7 mai 2020
- Durant la **totalité** de la soirée officielle le jeudi 7 mai 2020
- Durant la **totalité** de la présentation des skippers le vendredi 8 mai 2020
- À la remise des prix The Transat CIC qui aura lieu en juillet 2020 (format à préciser) faute de quoi, les prix ne seront pas remis.

9.1.2 A Charleston :

- A la conférence de presse d'arrivée (interviews sur le ponton d'accueil à l'arrivée).
- À la soirée The Transat CIC respective à sa classe

9.2 Responsable technique du bateau :

A Brest : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée à Brest. Il devra être joignable H24.

A Charleston : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'à sa remise des prix. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée. Il devra être joignable H24.

9.3 En cas d'infraction et de non-présence du skipper, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO.

10- CONTROLE DES BATEAUX

10.1 A Brest

Chaque bateau sera contrôlé. Le skipper devra être présent pour le premier contrôle de son bateau. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.

10.2 A Charleston

A l'arrivée, les bateaux seront contrôlés.

Un bateau non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

11- INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Les IC seront envoyées aux skippers, par mail au plus tard le 10 Avril 2020 et mises en ligne sur le site internet dans l'espace course.

12- PARCOURS

12.1 Zone de départ : dans le nord de la pointe du Toulinguet (Avant Goulet)

12.2 Le parcours initial tel qu'il sera décrit dans les Instructions de Course, inclura :

- Ligne de départ à **Brest**
- Côtés requis des marques de balisage
- Points virtuels délimitant la zone des glaces
- Zones d'interdiction à la navigation : DST et autres zones
- Ligne d'arrivée à proximité de **Charleston**

Le parcours détaillé sera défini dans l'annexe parcours des IC.

13- TEMPS LIMITE

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

- **5 jours** pour la catégorie ULTIME
- **6 jours** pour les Classes IMOCA et Multi50
- **8 jours** pour les Class40

Un suivi sécurité sera malgré tout assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.

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

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

14- SYSTEME DE PENALITE

14.1 Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 : Une infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 et aux RCV 28 et 31 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

14.2 La RCV 44 « Effectuer une pénalité » sera modifiée dans les instructions de course.

15- CLASSEMENT

15.1 Le classement de The Transat CIC s'effectue en temps réel.

15.2 **Classement par Classes ou catégories**

Un classement en temps réel dans chacune des classes définies à l'AC 6.1.1 sera établi selon l'ordre d'arrivée, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

15.3 L'AO se réserve le droit d'établir d'autres classements qui seront définis dans les IC.

16- TROPHEES ET PRIX

16.1 Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée de The Transat CIC et fini avant la fermeture de ligne sont pris en compte pour les trophées et les prix.

16.2 Le montant et la répartition des dotations financières distribuées seront diffusés par avenant à l'AC au plus tard le 2 Mars 2020.

17- POSITIONNEMENT

17.1 Système de balise de positionnement de l'organisation

A Brest, l'AO installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement qui permettra le suivi du bateau.

Un chèque de caution de 500 euros par balise sera demandé au skipper. Ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura rendu sa (ou ses) balise(s) de positionnement avec sa déclaration d'arrivée au PC course à Charleston.

En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais au bureau d'OC SPORT Pen Duick.

17.2 Système de positionnement de remplacement

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

17.2.1.1 Soit un standard C opérationnel pour la localisation par polling

Cet appareil doit être fixé en permanence, en parfait état de fonctionnement et installé de façon à empêcher sa détérioration. Il devra être testé avant le départ.

17.2.1.2 Soit une balise de localisation dont le type devra être accepté par la Direction de course. Cette balise de positionnement devra être fixe et solidement installée à l'extérieur du cockpit pour les bateaux en carbone ou portable fixée au niveau de la table à carte et alimenté par l'énergie du bord.

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

17.2.3 Autre système de positionnement

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

17.3 Suivi en temps réel

L'AO se réserve le droit de demander aux skippers de laisser allumer leur FleetBroadBand (Pour les bateaux qui en ont) pendant les 2 premières heures de course.

Dans ce cas, l'AO devra installer en amont un logiciel sur le PC du bord.

Un autre dispositif pourra être mis à bord par l'AO (Balises GSM, GPRS, ...)

18- MOYENS DE COMMUNICATIONS (DP)

Tout bateau doit être équipé :

D'un système de téléphone par satellite avec antenne extérieure fixe. L'antenne extérieure devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée. Une alarme visuelle et sonore devra être intégrée au téléphone satellite pour indiquer tout appel entrant.

Ce téléphone devra avoir une sonnerie suffisamment audible à l'intérieur du bateau et rester allumé pendant toute la durée de la course.

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

Obligatoire pour les Ultime, IMOCA et Multi50 et fortement recommandé pour les Class40 :

- D'un système satellite Inmarsat ou équivalent (en termes de haut-débit et de caractéristiques) avec un débit de transmission égal ou supérieur à 128kbps.

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

19- SOURCE D'ENERGIE (DP)

19.1 Aucun moyen de propulsion autre que la force du vent ne peut être employé en course (RCV 42.1).

19.2 Sauf si les règles des classes Class40, Multi50 et IMOCA le précisent autrement, la RCV52 est modifiée comme suit : Le gréement dormant d'un bateau, son gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coque doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force fournie par l'équipage. Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle :

- a) Pour utiliser un pilote automatique permettant au(x) safran(s) de pivoter autour de son (leurs) axe(s) principal (aux).
- b) Pour utiliser un système anti chavirage permettant de choquer les écoute totalement ou partiellement pour les multicoques. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border les voiles.
- c) Pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

19.3 Pour les bateaux de la **catégorie Ultime** :

a) Réglage des appendices mobiles de coque :

Les consignes de commande des appendices mobiles de coque peuvent être asservies à l'unique condition qu'elles soient définies manuellement par le skipper.

b) Manœuvre des appendices mobiles de coque :

Une fois la consigne de commande des appendices mobiles de coque définie, le skipper doit manœuvrer ces appendices mobiles de coque dans le respect de la RCV52, jusqu'à ce que la consigne soit atteinte.

c) La régulation sur les appendices mobiles de coques est interdite.

20- AIDE EXTERIEURE (DP)

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

Aide à la navigation et routage

Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, et notamment le routage (modification de la RCV 41) sauf règle de classe interdisant le routage.

Class40 et IMOCA : routage interdit conformément aux règles de classe.

Autres catégories : On entend par routage une assistance météorologique apportée par une source extérieure au skipper du bateau pour proposer et aider celui-ci à l'élaboration d'une route optimale sur un trajet déterminé en tenant compte des prévisions météorologiques, vents, courants et hauteurs de vagues.

Aide à la performance

Toutes les aides à la performance du bateau ou du skipper provenant d'une personne extérieure au skipper du bateau sont interdites, à l'exception des situations liées exclusivement à la sécurité du skipper :

- Risques de collision et/ou risques de casse matériel avérés pouvant mettre en danger la vie du skipper.

Dans ce dernier cas, toute action d'une personne extérieure au skipper du bateau visant à garantir la sécurité du skipper devra être annoncée immédiatement à la Direction de course qui en informera le Jury pour instruction. Ce dernier considérera cette action comme une infraction aux règles sportives de la course la RCV 41.

- Assistance ou conseils à distance

En cas d'avarie nécessitant des réparations afin qu'un bateau puisse finir la course, et/ou qu'un Skipper puisse transmettre des éléments de communication (mails, sons, images), un Skipper pourra recevoir des conseils de la part de son équipe à terre après en avoir fait la demande. Les réparations devront être effectuées intégralement par le Skipper lui-même.

Dans un rayon de 20 NM de la ligne de départ et de la ligne d'arrivée, le skipper pourra recevoir sans l'avoir demandé des communications radio pour éviter les risques de collision

Par ailleurs, toutes les formes de prises de contrôle à distance d'un élément du bateau, notamment du pilote automatique, des appendices du bord, de la centrale de navigation, des ordinateurs de bord, sont interdites.

Escale technique

Pendant la course, un bateau peut faire **une escale technique** et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

Le skipper doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Inmarsat C, M, téléphone). Après accord de la direction de course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Des personnes peuvent monter à bord lorsque le bateau est en remorque ou au moteur, et ce dans le seul but de faciliter les manœuvres. Cela exclu la possibilité de commencer les réparations et/ou le remplacement du(des) matériel(s) endommagé(s) tant que le bateau n'est pas à quai dans le port ou l'abri.

Lorsque le bateau est à quai dans le port ou l'abri convenu avec la direction de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la direction de course. Le skipper peut débarquer.

Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la direction de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Des personnes peuvent monter à bord lorsque le bateau est en remorque ou au moteur et ce dans le seul but de faciliter les manœuvres. Cela exclu la possibilité de continuer ou terminer les réparations et/ou le remplacement du(des) matériel(s) endommagé(s) pendant toute la durée de cette route au moteur ou de cette phase de remorquage.

Dès que le bateau reprend sa course, seul le skipper est à bord.

L'escale technique à quai dans un port ou dans un abri n'est pas sujette à un temps minimum d'arrêt.

Un arrêt au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ne compte pas pour escale technique pour autant que le skipper ne reçoive pas d'aide extérieure pendant cet arrêt.

Ceci ne s'applique pas au port de Brest où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à un point précisé dans les IC.

21- RESPONSABILITE DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

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

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

En particulier :

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

La veille, et spécialement la veille radio et/ou Inmarsat C, que l'AO pourrait assurer, doit être considérée par les skippers 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 explicitement la responsabilité, soit elle-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

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

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

Chaque skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque skipper de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.

Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, par exemple : un bulletin météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque skipper de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni l'AO de la course ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. **(RCV Fondamentale n°4)**.

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

En particulier, le skipper est responsable vis à vis de l'AO de la course de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un

montant minimum de 3 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'organisation de la course avant l'arrivée du bateau à Brest. A défaut, le skipper ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO de la course.

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

Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le skipper devront déposer auprès de l'AO, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'AO, les mandataires et agents ainsi que les assureurs. Les organisateurs ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, skipper, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.

L'AO ne sera aucunement tenu pour responsable envers les skippers dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

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

L'AO garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course. Une réunion obligatoire sera organisée le jour de la conférence de presse avec le responsable de chaque bateau engagé pour confirmer les procédures de suivi et de communication imposées par l'AO en cas d'incident ou d'accident.

Il sera considéré que tous les skippers et toute personne impliquée dans la course auront pris connaissance des exclusions et des indemnités. Aucun départ ne sera autorisé avant que le skippers, l'armateur (si différent de celui-ci) et tous les partenaires du skipper n'aient signé et remis à l'AO une attestation écrite fournie par ceux-ci, au plus tard le mercredi 6 Mai 2020 18h00, en déclarant que :

Le skipper reconnaît avoir lu et compris les dispositions de l'Avis de Course et de tout autre document officiel, y compris les risques et dangers liés à l'événement. Il accepte avoir tenu réellement compte des besoins d'assurance décès et autre relatifs à ses obligations (que ce soit envers ses personnes à charge ou autrui) et que le skipper possédera une couverture adéquate en termes d'assurance accidents/décès pendant toute la durée de la course.

Le skipper reconnaît qu'il a souscrit, et qu'il gardera, jusqu'à un mois après avoir terminé la course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir ses risques et responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.

Le skipper, l'armateur (si différent de celui-ci), et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que l'AO de la course, ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejettent toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.

22- UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS

L'annexe audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 28 février 2020.

23- DROITS MARKETING, VISIBILITE, COMMUNICATION

23.1 DÉNOMINATION

La dénomination de la course est « The Transat CIC ».

23.2 DROITS MARKETING ET VISIBILITE

La visibilité des sponsors et partenaires sur The Transat CIC est soumise à des règles validées par l'AO.

En cas de manquement à l'une des règles énoncées ci-dessous, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO.

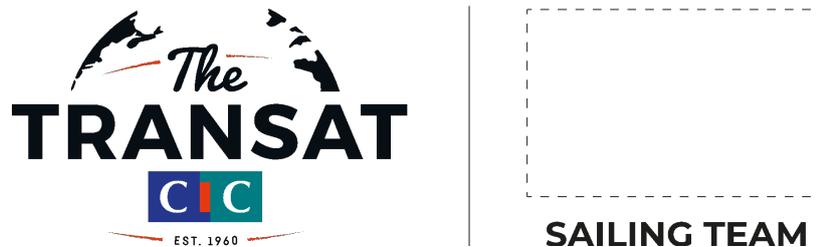
Le terme de « partenaire » de The Transat CIC est strictement réservé aux partenaires de l'évènement.

Seules les marques « partenaires » de l'évènement disposent d'une visibilité publique sur les différents lieux et supports de communication de l'évènement.

The Transat CIC a mis en place des offres spécifiques à destination des partenaires des « teams » qui souhaitent obtenir une visibilité complémentaire sur le village et plus globalement sur l'évènement.

23.3 LOGOTYPES COMPOSITES

L'Organisation fournit à chaque participant un logo composite « SAILING TEAM ». Seule l'utilisation de ce logo est autorisée dans la communication des teams. Ce logo et la charte graphique l'accompagnant seront téléchargeables dans la newsletter accompagnant l'avis de course.



23.4 COMMUNICATION DES TEAMS

L'utilisation du logo composite est strictement limitée à la communication des teams. La dénomination de la course et le logo « composite » The Transat CIC sont uniquement autorisés dans un cadre promotionnel de la part des teams et sur les outils promotionnels liés aux teams et au bateau. Cette utilisation n'est pas autorisée aux sponsors des teams dans le cadre d'une campagne publicitaire de marque, sur des supports ou produits commercialisés.

Les teams s'engagent à faire valider les éléments de communication principaux incluant le logo composite et la dénomination The Transat CIC. L'Organisation s'engage à donner un accord en 48h ouvrables. Une absence de réponse sera considérée comme un accord.

23.5. VISIBILITÉ À QUAI ET SUR LE VILLAGE

La visibilité des partenaires des « teams » sur le village du départ de Brest est régie par les règles suivantes :

23.5.1 Visibilité à quai et sur le village

L'installation d'éléments de visibilité sera autorisée par l'Organisation dans le cadre d'opérations ponctuelles et particulières organisées par les teams (baptême, opération de RP, ...). La déambulation d'équipes d'animation et d'hôtesses ainsi que la distribution de flyers sur le village ne sont pas autorisées sur le village de départ de Brest.

23.5.2 Voile de communication

Les bateaux pourront, arborer des voiles de communication marquées des noms et logos de leurs sponsors en respectant les obligations notées à article 5.2.5 sur les obligations de port de publicité à quai ou en navigation.

23.5.3 Textiles - vente

L'utilisation du logo composite Sailing Team est autorisée sur les textiles des équipes techniques et du skipper mais uniquement sur le côté de l'épaule.

The Transat CIC étant protégée, en dehors des produits licenciés officiels, l'utilisation du logo et de l'appellation The Transat CIC n'est pas autorisée : sur les vêtements à destination de la vente, de la promotion des équipes, sur le textile « incentive » ou hospitalités et sur tout produit dérivé.

Armor Lux, licencié officiel et exclusif, est à votre disposition pour toute demande de produits portant la marque The Transat CIC) et mettra en place une offre privilégiée pour la fourniture de produits personnalisés.

Pour tout contact : thetransatcic@armorlux.com

23.5.4 Produits dérivés - vente

La vente de produits dérivés portant le logo de l'événement ou le logo composite team est strictement interdite.

23.5.5 Le village officiel

The Transat CIC met en place une offre à destination des « Teams » dans le village officiel. Les teams bénéficient d'un tarif d'accès privilégié à cette offre.

L'organisateur a mandaté « Gesloc Event » pour la commercialisation du village à Brest.

Contact pour le Village de The Transat CIC :

Valérie Belmiziti : valerie@gesloc-event.fr / Tel : +33 6 22 99 37 03

23.5.6 Relations Publiques

Ydeos sera l'agence officielle de Relations Publiques à Brest et Charleston pour The Transat CIC.

Des offres « Team » de Relations Publiques à quai et en mer seront proposés. Un catalogue RP sera disponible en début d'année 2020. Les teams bénéficieront d'un tarif préférentiel.

Contact pour RP : Stéphane Herbert : stephane@rivacom.fr / Tel : +33 6 17 09 49 58

23.5.7 Partenaires de The Transat CIC

The Transat CIC met en place des offres de visibilité ou d'opération globale sur l'événement.

Contact : partenariat@ocgroup.com

23.6 COMMUNICATION – VALORISATION

The Transat CIC souhaite améliorer la visibilité marketing globale de la course et de l'événement dans les médias et sur les réseaux sociaux.

L'objectif est de mettre en commun la valorisation des actions de communications de l'AO, des partenaires de l'événement et des Teams.

Pour cela, l'AO souhaite être informée des opérations spécifiques « marketing & communication » The Transat CIC qui vont être mises en place par les teams et leurs partenaires afin de les intégrer dans la valorisation globale de l'événement :

- Promotion du team dans la presse
- Programme « media »
- Programme « réseaux sociaux »
- Jeux concours...

Pour faciliter ces échanges, les teams s'engagent à transmettre à l'organisation un contact référent (interne / agence) en charge de la communication et du marketing. Ce contact favorisera les échanges d'information « marketing ».

De son côté, l'AO s'engage à transmettre également aux Teams les informations relatives aux programmes de promotion et de communication de l'événement et de ses partenaires. A l'issue de l'événement et après compilation de toutes les informations disponibles, les teams recevront un document complet.

24- ADHESION

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

L'AO se réserve le droit d'amender le présent avis de course.

25- CONTACTS

Guillaume ROTTEE – Directeur de Course

guillaume.rottee@gmail.com

+33 659 145 870

Yann ROYER – Chef de projet The Transat CIC

yann.royer@ocsport.com

Alice POURSAIN – Coordinatrice de projet The Transat CIC

alice.poursain@ocsport.com

Marine DERRIEN – Directrice des opérations OC Sport Pen Duick

marine.derrien@ocsport.com

Hervé FAVRE – Président OC Sport Pen Duick

herve.favre@ocsport.com

26- RECAPITULATIF DES MOYENS MIS EN PLACE

THE TRANSAT CIC	PRE COURSE	BREST	EN COURSE	CHARLESTON
Newsletter Team	✓	✓	✓	✓
Accueil dans les bureaux de l'équipe organisation à Lorient et sur évènement	✓	✓	✓	✓
Équipe direction de course en veille 24h/24	✓	✓	✓	✓
Équipe communication, production vidéo et photo dédiée	✓	✓	✓	✓
Serveur Media avec photo, video, CP...	✓	✓	✓	✓
Accueil des bateaux du 28 avril au 10 mai		✓		
Accès privilégié à l'espace partenaires		✓		
Mise à disposition d'un tracker et d'une cartographie en direct pour suivre la position du bateau		✓	✓	✓
Zone technique gardiennée avec accès véhicule technique & container		✓		✓
Centre presse pour attachés de presse et journalistes		✓		✓
Une soirée officielle		✓		✓
Accueil des bateaux pour 6 nuitées				✓

Annexe 1 – “PRESCRIPTIONS”

FFVoile Prescriptions to RRS 2017-2020 translated for foreign competitors

(* 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 , 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.

FFVoile Prescription to **APPENDIX R** (*Procedures for appeals and requests*):

Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015

Paris – email: jury.appel@ffvoile.fr, using preferably the appeal form downloadable on the website of

Fédération Française de Voile: http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/jury_appel.asp

Annexe 2 : Schéma récapitulatif processus inscription

