



**TRANSAT JACQUES VABRE**  
**Le Havre – Costa Rica**  
**2011**

**10ème édition**

**Avis de Course**

Edition du 1<sup>er</sup> juin 2011



43bis, rue de Cronstadt - 75015 Paris - France  
Tél. : +33/(0)1 48 42 54 90 - Fax : +33/(0)1 48 42 52 96 - Mail : [penduick@penduick.com](mailto:penduick@penduick.com)  
S. A. S. au capital de 50 000 euros - R.C.S. Paris 310 553 334 - APE 748 K  
TVA intracommunautaire FR 403 105 33 84



## Table des matières

1. Organisation Générale	page 1
2. Nom	page 2
3. Objet et Positionnement	page 2
4. Règles	page 2/3
5. Publicité	page 3/4
6. Admissibilité - Inscriptions	page 4/5/6/7
7. Matériels de sécurité supplémentaires	page 7
8. Programme	page 7/8
9. Obligations de représentation de l'équipage	page 8
10. Jauge	page 9
11. Instructions de course	page 9
12. Parcours	page 9
13. Arrivée	page 9
14. Système de pénalités	page 9
15. Classement	page 9
16. Trophées et prix	page 10
17. Positionnement	page 10
18. Radio	page 11
19. Source d'énergie	page 11
20. Aide extérieure	page 11/12
21. Responsabilité de l'organisateur de la course, des partenaires et des participants	page 12/13/14
22. Adhésion	page 14
23. Utilisation des droits audio-visuels	page 14
<b>Prescriptions fédérales</b>	page 15



## **1- ORGANISATION GENERALE**

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

### **Association Transat Jacques VABRE**

Président : Jacques Rosio

Trésorier : Clotilde Bednarek

Secrétaire : Agnès Firmin Le Bodo

Cellule Opérationnelle : Gildas Gautier (Délégué Général) et Benoit Fritsch (Délégué Général Adjoint)

### **1.1 Organisation de la Course**

Mandatée par l'Association Transat Jacques VABRE, la société Pen Duick organise la course, avec la ville du Havre pour les opérations de départ et la ville de Puerto Limon et le Ministère du Tourisme pour le Costa Rica pour les opérations d'arrivée, ainsi que leurs Clubs sportifs, en collaboration avec la Fédération Française de Voile.

#### **Pen Duick**

Pierre Bojic : Directeur Général

Mathieu Sarrot : Commissaire Général

La mission de Pen Duick est l'organisation de la course, la coordination avec la ville d'arrivée, la gestion des relations avec les classes, la coordination de la communication «course» avec les relations presses et les remises des prix officielles.

Pen Duick aura toute liberté de communication sur l'ensemble de la course et s'engage néanmoins à prendre contact avec les responsables communication de chaque bateau afin de coordonner une communication de crise mettant en jeu la sécurité des concurrents.

### **1.2 Direction de course**

Mandatée par Pen Duick, la direction de course est composée de :

Jean Maurel : Directeur de Course

Claire Renou : Assistante Direction de course

Sa mission est de gérer tous les aspects sportifs de l'événement. Elle travaille en relation directe avec le Comité de Course, la Commission médicale, le responsable technique des classements et le Jury International.

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

### **1.3 Comité de Course :**

Le comité de course sera désigné par la FFVoile, conformément à sa réglementation.

### **1.4 Jury International**

Un jury international sera constitué conformément à l'annexe N des RCV, 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, E mail, VHF ou tout autre moyen radio, RCV N 1.5 doit être considéré comme respecté et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

## **1.5 Commission médicale**

Une commission d'assistance médicale sera formée dans le cadre de la régulation ISAF 21

## **2- NOM**

L'appellation officielle et seule autorisée est "**La Transat JACQUES VABRE**". La **Transat JACQUES VABRE** est parrainée par Jacques VABRE (Groupe Kraft Foods France), la ville du Havre et l'état du Costa Rica.

## **3- OBJET & POSITIONNEMENT**

L'événement a aujourd'hui trouvé un écho à son engagement fort dans le développement durable, qui se traduit par une signature forte et fédératrice « Prendre la mer, Agir pour la Terre ».

Pour la 10ème édition (18 ans), La Transat Jacques VABRE souhaite mettre en avant son historique dans l'univers des grandes courses transatlantiques « Prendre la Mer » (travailler la légende sportive de la course) mais aussi son caractère « durable » à travers l'éco conception et la compensation carbone « Agir pour la Terre ».

Objet :

- de promouvoir le sport de la voile, de contribuer au développement des voiliers de haute mer, du matériel embarqué ainsi que de toutes fournitures et techniques de construction
- de développer les relations économiques entre la France, l'Europe et le Costa Rica
- De réduire l'empreinte écologique de l'événement dans son organisation générale
- de sensibiliser l'ensemble des participants, skippers, armateurs, partenaires, journalistes aux engagements « Développement Durable » de la Transat Jacques VABRE
- D'éco-compenser l'empreinte carbone de l'événement au travers d'une cause « Développement Durable » définie par l'Association à laquelle pourront, s'ils le souhaitent, s'associer les partenaires et acteurs de l'événement.

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

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

Afin de préserver sa pérennité, la promotion et l'encouragement aux progrès de la technologie, sa périodicité a été fixée à une période biennale.

## **4- REGLES**

**4.1** L'épreuve sera régie par :

- les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile,
- les prescriptions nationales s'appliquant aux concurrents étrangers précisées en annexe « Prescriptions »,

- La partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique.
- les RSO catégorie 1 avec les modifications propres à chaque règle de classe

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

- L'heure officielle pour l'épreuve en métropole sera en heure locale (TU+2 jusqu'au samedi 29 octobre ; TU+1 le dimanche 30 octobre) ; et en heure locale au Costa Rica (TU-6)
- La langue officielle est le français. En cas de conflit avec une traduction, le texte français prévaut.

#### 4.2 Les RCV suivantes sont modifiées :

- **RCV du Chapitre 2 (*quand les bateaux se rencontrent*)** : s'appliquent au départ et jusqu'à 30 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l'arrivée à partir de 30 milles de la ligne d'arrivée pour ces parties du parcours couvertes de jour. Pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)
- **RCV 41 (*Aide extérieure*) et 45 (*Mise au sec, Amarrage, mouillage*)** : modifiées au paragraphe 20 de l'A.C.
- **RCV 42.3 h (*Propulsion*)** : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir au Havre pour réparer et reprendre la course après autorisation de la Direction de course.
- **RCV 44.1 (*Effectuer une pénalité*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 47.1 (*Limitation sur l'équipement et l'équipage*)** : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la direction de course ».
- **RCV 50.2 (*Tangons de spinnaker et de foc*)** : ne s'applique pas.
- **RCV 51 (*Lest mobile*)** : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : "Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie et/ou le matériel plombé), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si elles sont solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau".
- **RCV 52 (*Energie manuelle*)** : modifiée au paragraphe 19 de l'A.C.
- **RCV 54 (*Etats et amures des voiles d'avant*)** : ne s'applique pas.
- **RCV 61 (*Exigences pour réclamer*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 62 (*Réparation*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 63 (*Instructions*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 64 (*Décisions*)** : modifiée dans les I.C.

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

## **5- PUBLICITE**

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

## **5.2 Marques de reconnaissance**

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

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

Les numéros (conformément aux règles de Classes) doivent être communiqués à l'organisation de la course au plus tard le 11 juillet 2011.

**5.2.2 Nom du bateau** : le nom du bateau inscrit peut être marqué sur chaque bord de chaque coque ou flotteur et une fois sur le tableau arrière ou sur les bras de liaison arrière.

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

**5.2.3 Pavillons de course** : Tout bateau inscrit à la course recevra au plus tard à son arrivée au Havre **deux pavillons de course** qu'il devra arborer dans son gréement à partir du vendredi 21 octobre 2011 à 18H et jusqu'à la remise des prix. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées.

**5.2.4 Flammes ou Pavillons** : à quai, la montée des flammes dans les étais ainsi que les pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan.

Par ailleurs, les chefs de bord s'engagent à hisser dans le gréement de leur bateau les pavillons de l'Organisation (au nombre de 4 fournis par l'organisateur au Havre, dont 3 des partenaires (Jacques VABRE, Ville du Havre et Costa Rica) et un de l'organisation de la course Pen Duick). Ils devront être **impérativement** arborés au Havre du vendredi 21 octobre 2011 18H et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix.

**5.2.5 Nom de la course** : tout bateau inscrit devra porter dans la grand-voile le logo de la course. Ce logo sera inscrit dans un cercle de 3 mètres de diamètre pour les Imoca, un cercle de 2 mètres de diamètre pour les Multi50 et un cercle de 1,50 mètre de diamètre pour les Class40. Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont. Les transferts seront fournis par l'Organisateur, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du Chef de bord. Pour toute infraction à cette règle, le bateau fautif pourra être pénalisé financièrement.

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

## **6- ADMISSIBILITE – INSCRIPTIONS**

### **6.1 Admissibilité**

**6.1.1** La Transat Jacques Vabre 2011 est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui seront répartis en plusieurs classes :

- Classe IMOCA      Monocoques tels que définis dans les Règles IMOCA,
- Classe Multi 50      Multicoques tels que définis dans les Règles de Classe Multi 50,
- Class40              Monocoques tels que définis dans les Règles de la Class40.

Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion, notamment pour être

autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port (Jauge IMOCA, jauge Classe Multi 50, jauge Class40, et RSO)

- 6.1.2** Le nombre de bateaux participant à l'épreuve est limité à 50.  
Toutefois, l'Organisateur de la course se réserve le droit :
- d'inviter des bateaux additionnels à participer à l'épreuve,
  - de refuser une inscription selon les termes de la RCV 76.
- 6.1.3** Tous les bateaux doivent être en règle avec leur Classe (cotisation et certificat de jauge 2011).
- 6.1.4** Pour former une classe, un minimum de 5 bateaux inscrits avant le 11 juillet 2011 est nécessaire.  
Au 11 juillet 2011, l'organisateur de la course confirmera les classes admises à courir en fonction du nombre d'inscriptions.

## **6.2 Inscription**

- 6.2.1** L'inscription se fait sur invitation.
- 6.2.2** La demande d'inscription d'un bateau sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'y joindre la fiche de renseignement dûment remplie et accompagnée d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire de 1 000 euros (TTC) de frais de dossier non remboursables à valoir sur les droits d'inscription.

Lorsque la limite de 50 bateaux, fixée à l'article 6.1.2, sera atteinte, les suivants seront enregistrés sur une liste d'attente.

- 6.2.3** L'inscription définitive devra être déposée au plus tard, le **11 Juillet 2011** avec un chèque ou une attestation de virement bancaire représentant le solde du montant des droits d'inscription auprès de :

Pen Duick SAS  
Transat JACQUES VABRE  
43bis, rue de Cronstadt – 75015 Paris – France  
Tél : +33/(0)1.48.42.54.90  
Fax : +33/(0)1 48 42 52 96  
E-mail : crenou@penduick.com

- 6.2.4** Les droits d'inscription sont fixés à :
- 10 000 euros HT pour les bateaux courant dans la classe IMOCA + TVA en vigueur
  - 5 500 euros HT pour les Classe Multi 50 + TVA en vigueur
  - 4 500 euros HT pour les monocoques Class40 + TVA en vigueur.

Les chèques sont à libeller à l'ordre de **Pen Duick SAS**, les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte :	STE PEN DUICK SAS
Code Banque :	18829
Code Guichet :	29411
N° de Compte :	03985385840
Clé RIB :	91
IBAN :	FR76 1882 9294 1103 9853 8584 091
SWIFT (BIC) :	CMBRFR2BCME
Domiciliation :	BCME BREST

Si l'épreuve est annulée, les droits d'inscription encaissés seront remboursés.

Si, à l'issue du contrôle effectué par le Comité de Course, le bateau n'est pas retenu par la

Direction de Course, il sera remboursé de la moitié des droits d'inscription encaissés.  
En cas de désistement, les droits d'inscription resteront acquis à l'Organisateur de la course.

- 6.2.5** Une inscription tardive (après le 11 juillet 2011) pourra être examinée par l'Organisateur de la course; en cas d'acceptation, les droits d'inscription seront majorés de 25%.
- 6.2.6** L'inscription comprend une balise de positionnement fournie par l'organisateur de la course à chaque concurrent, une caution de 2000 euros sera demandée.
- 6.2.7** Chaque bateau, avec son équipage inscrit, devra réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec la direction de course. Le parcours, sa longueur, la date et l'heure de départ devront être arrêtés une semaine au moins avant la date prévue de départ en accord avec la direction de course.

Ce parcours d'observation doit être effectué avec le bateau inscrit, dans les mêmes conditions de minima que celles prévues pour la Transat JACQUES VABRE **avec un suivi Inmarsat**. Le parcours d'observation devra être effectué avant le 1<sup>er</sup> octobre 2011 sauf dérogation exceptionnelle. Le Chef de bord mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'Organisation de la course (logos dans la grand voile et pavillon de course) lors de sa qualification et de toutes sorties destinées à la réalisation de banques images.

- 6.2.8** La liste définitive des bateaux admis à se présenter à la Transat JACQUES VABRE pour les ultimes vérifications à compter du 21 octobre 2011 à 18H au Havre sera publiée au plus tard à la Conférence de Presse.

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

- 6.2.9** L'admission ne devient définitive que lorsque le bateau et son équipage ont satisfait aux dernières vérifications au Havre durant la semaine précédant le départ.

### **6.3 Equipage**

- 6.3.1** La course se court en double. Tout bateau doit avoir, en tout temps, deux personnes et toujours les mêmes à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.
- 6.3.2** Tout Chef de bord qui a embarqué une ou plusieurs personnes assistées, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais et doit se conformer aux instructions de la direction de course.
- 6.3.3** Tout participant doit avoir les documents nécessaires à son entrée au Costa Rica.
- 6.3.4** Chaque concurrent doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et notamment pour les Français, posséder une licence compétition valide pour la durée de l'épreuve avec visa médical ainsi qu'une autorisation de port de publicité 2011.
- 6.3.5** Chaque membre d'équipage doit fournir à l'organisation de la course les documents suivants :
- l'attestation de stage de survie ISAF datée de moins de 5 ans
  - un dossier médical comprenant obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans et les résultats d'une échographie cardiaque.
  - Le questionnaire médical fourni par l'organisation de la course, rempli et signé par la personne concernée et son médecin traitant.
  - **son brevet de secourisme**

**Rappel de la RSO 4.08.4 et la prescription FFVoile « Les 2 skippers doivent posséder un brevet de secourisme récent ou équivalent, et doivent connaître la gestion d'une urgence médicale qui peut arriver en mer, incluant l'hypothermie, et les procédures de communications pour obtenir un avis médical par radio, (sont acceptés l'AFPS datant de moins de 5 ans à cette date et le PSC1).**

**6.3.6** Age minimum : 18 ans au 21 octobre 2011 à 18h.

**6.3.7** Au plus tard le vendredi 28 octobre à 18 heures, le Chef de bord devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ se trouve en annexe dans les Instructions de Course.

## **7- MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES**

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

**7.1.1** Un radar avec alarme.

**7.1.2** Un Iridium portable 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 logiciel de visualisation des cibles AIS avec une antenne extérieure à une hauteur correcte.

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

**7.1.6** 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 IMOCA).

**7.1.7. Marquage de coque, couleur fluo :** les règles RSO 4.02.1 b), 4.02.2 et 4.02.3 sont obligatoires pour les Class 40 et les Multi50.

**7.1.8** Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » ou équivalent avec détendeur incorporé.

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

**7.1.10** Un transpondeur radar actif autonome.

**7.2** **Les matériels de sécurité suivants sont recommandés à bord pendant toute la durée de l'Epreuve :**

**7.2.1** Un lance amarre ou équivalent.

## **8- PROGRAMME**

**Vendredi 21 octobre 12h00 :** Les bateaux doivent être à la disposition de l'Organisation de la course, dans le port du Havre, Bassin Paul Vatine, sous peine d'être considérés hors course. Cependant, l'organisation de la course pourra déroger à cette clause, au cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable, en imposant une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 euros par tranche de 24 heures de retard.

L'Organisation de la course met en place un plan d'amarrage des bateaux que les chefs de bord s'engagent à respecter. Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de la direction de course.

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

- Samedi 22 octobre**            **9h00** : Début des contrôles,  
Régate Exhibition en Bénéteau 7.5 sur le bassin de l'Eure :  
Phase éliminatoire  
**18h/20h** : proclamation des résultats du jour en public
- Dimanche 23 octobre**            Régate Exhibition en Bénéteau 7.5 sur le bassin de l'Eure :  
Phase finale  
**17h/18h** : Remise des prix de la Régate Exhibition
- Mercredi 26 octobre**            **14h30** : Briefing sécurité et Instructions de Course pour les équipages  
**17h** : Briefing semi-rigides assistance
- Vendredi 28 octobre**            **18h00** : Fin des contrôles : Les bateaux qui n'auront pas terminé les  
contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ.  
Heure limite du dépôt de la déclaration de départ.  
**19h00**: Présentation officielle des équipages suivie de la soirée  
officielle
- Dimanche 30 octobre**            **9h30** : Briefing départ  
**11h00** : Sortie des bateaux  
**13h02** : **Départ de la Transat Jacques Vabre**

## **9. OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DE L'EQUIPAGE**

### **9.1 La présence du Chef de bord et de son équipier est obligatoire :**

**9.1.1 A Paris** : pour la conférence de presse de présentation qui aura lieu la semaine du 19 au 23 septembre 2011 (jour à préciser)

#### **9.1.2 Au Havre :**

- Pour chaque briefing : voir article 8 du présent Avis de Course.
- Du vendredi 21 octobre 2011 à 18h00 au dimanche 23 octobre 2011 à 19h00 et pour les phases éliminatoires et finales de la Régate exhibition
- Du mercredi 26 octobre 2011 14h30 jusqu'au départ de la course.
- Vendredi 28 octobre à 19h00 pour la présentation des Equipages et la soirée officielle.

#### **9.1.3 A Puerto Limon :**

- A la conférence de presse d'arrivée,
- A la remise des prix suivant l'arrivée de la classe le concernant, **faute de quoi, le prix ne sera pas remis (2 remises des prix sont prévues au Costa Rica).**

### **9.2 Responsable technique du bateau :**

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

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

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

## **10- JAUGE**

### **10.1 Au Havre**

Il sera procédé à une inspection de chaque bateau au Havre. Le Chef de bord ou son équipier devra être présent pour le contrôle de leur bateau. Un bateau non-conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.

### **10.2 A l'arrivée**

A l'arrivée, les bateaux pourront être contrôlés

## **11 – INSTRUCTIONS DE COURSE**

Les instructions de course et les annexes éventuelles seront remises une fois toutes les formalités d'inscription effectuées et au plus tard au briefing d'accueil le vendredi 21 octobre au Havre.

## **12- PARCOURS**

**12.1 Ligne de départ :** devant Le Havre.

**12.2 Parcours côtier :** défini dans les Instructions de Course.

**12.3 Ligne d'arrivée :** devant Puerto Limon (Costa Rica)

Le parcours pour les multicoques sera différent de celui des monocoques :

**Pour les monocoques :** île de Saint Domingue, à laisser à tribord

**Pour les multicoques :** île de Sao Antao, au Cap Vert, à laisser à tribord

## **13- ARRIVEE**

**13.1** Afin de pouvoir classer l'ensemble des participants, il n'y aura pas de temps limite.

**13.2** Dans le cas où l'organisation de la course ne serait plus sur place pour des raisons logistiques au-delà du 10<sup>ème</sup> jour après l'arrivée du premier monocoque, l'heure d'arrivée des concurrents restant en mer sera déterminée d'une part à l'aide du suivi par satellite et confirmée par l'auto-pointage du concurrent lui-même. L'accueil des bateaux sera assuré par l'organisation locale.

## **14- SYSTEME DE PENALITE**

**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 règles 28 et 31 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

## **15- CLASSEMENT**

### **15.1 Classement par classes**

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

### **15.2 Points au classement IMOCA**

Les monocoques IMOCA inscrits au Championnat IMOCA se verront attribuer les points correspondant à leur classement conformément au Règlement du Championnat du Monde IMOCA.

## **16- TROPHEES ET PRIX**

**16.1** Seuls les bateaux ayant terminé la Transat JACQUES VABRE sont pris en compte pour les prix.

**16.2** Les principaux trophées sont :

1 <sup>er</sup> Monocoque IMOCA	: Trophée Jacques Vabre
1 <sup>er</sup> Classe MULTI 50	: Trophée Jacques Vabre
1 <sup>er</sup> Monocoque Class40	: Trophée Jacques Vabre

**16.3** La dotation globale versée par l'organisateur de la course de la 10<sup>ème</sup> Transat Jacques Vabre sera de 147 000 euros répartie de la façon suivante :

IMOCA :	85 000 € (répartis suivant le barème de la classe Imoca) sous réserve de 10 bateaux inscrits
MULTI 50 :	35 000 € (répartis suivant le barème de la classe Multi50) sous réserve de 5 bateaux inscrits
CLASS40 :	27 000 € (répartis suivant le barème de la class40) sous réserve de 10 bateaux inscrits.

## **17- POSITIONNEMENT**

**17.1** **Système de balise de positionnement**

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

Un chèque de caution de 2 000 euros sera demandé au Chef de bord, ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura rendu sa balise avec sa déclaration d'arrivée au PC course au Costa Rica.

**17.2** **Système INMARSAT**

**17.2.1** Chaque bateau devra être équipé d'un terminal INMARSAT C. Celui-ci devra posséder une carte GPS et être équipé d'une version logiciel permettant le polling et le data reporting (transmission des positions longitude et latitude en mode programmable et automatique vers un terminal terrestre).

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

**Il est recommandé que l'antenne de l'Inmarsat C soit située sur un support à une hauteur minimum de 55 cm au dessus du pont et de façon à être complètement dégagée de tout obstacle dans un rayon de 60 cm autour de l'antenne quelque soit la position du bateau (gîte ou autre).**

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

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

**17.3** **Autre système de positionnement :**

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

## **18- RADIO**

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.
- d'une radio VHF 56 canaux de 25 watts minima.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration.

## **19- SOURCE D'ENERGIE**

### **19.1 Rappel de la RCV42.1**

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

- 19.2** Modification de la RCV 52 : les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique. Pour les monocoques, cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

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

- 20.1** Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés et notamment le routage (modification de la RCV 41) pour la classe Multi50.  
Pour les Imoca et la class40 le routage est interdit  
L'organisation de la course se réserve le droit d'étudier toute demande particulière d'une classe concernant le routage.

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

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

- Le Chef de bord doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Inmarsat C, téléphone).
- Après accord de la direction de course, sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course, sur une distance convenue avec la direction de course, à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
- Lorsque le bateau est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord,
- Lorsque le bateau est au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans le port ou l'abri convenu avec la direction de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le

matériel de rechange convenu avec la direction de course. L'équipage peut débarquer.

- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il 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 voilier vers la ligne d'arrivée.
- Rédiger un rapport circonstancié destiné au président du comité de course.
- **Ceci ne s'applique pas au port du Havre** où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à la bouée du chenal du Havre précisée dans les Instructions de Course.

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

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

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

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

En particulier :

- Les vérifications que l'Organisation de la course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du comité de course ou du Jury International ou de toute autre instance, serait amené à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les Instructions de Course et leurs avenants ont été respectés.
- La veille, et spécialement la veille radio et/ou Inmarsat C, que l'Organisateur de la course pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.
- Toute demande faite auprès d'un membre de l'Organisation de la course ne saurait engager civilement l'Organisateur de la course que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit lui-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

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

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

**21.4** Chaque Chef de bord participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque participant de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de

l'état du bateau et de son gréement, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.

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

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

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

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

- 21.6** **Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le Chef de bord devront déposer auprès de l'Organisateur de la course à l'inscription, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'organisateur de la course, les mandataires et agents ainsi que les assureurs, tel que rédigé en annexe.** Les Organisateur de la course ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, participant, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.
- 21.7** Les Organisateur de la course ne seront aucunement tenus pour responsables envers les participants dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.
- 21.8** Les Organisateur de la course n'auront aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

**21.9** Il sera considéré que tous les participants et toute personne impliquée dans la course auront pris connaissance des exclusions et des indemnités. Aucun départ ne sera autorisé avant que le participant, l'armateur (si différent de celui-ci) et tous les partenaires du participant n'aient signé et remis aux organisateurs de la course une attestation écrite fournie par ceux-ci, en déclarant que :

- Le participant 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 participant possédera une couverture adéquate en termes d'assurance accidents/décès pendant toute la durée de la course.
- Le participant 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 participant, l'armateur (si différent de celui-ci), et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que l'Organisateur 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- ADHESION**

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

Les participants reconnaissent avoir pris connaissance des engagements en matière de Développement Durable de la Transat Jacques VABRE.

Ils s'engagent à faciliter, autant que faire se peut, les actions de sensibilisation, et toutes actions en matière de Développement Durable et notamment de réduction de l'empreinte carbone de l'évènement.

Ils s'engagent à faciliter, autant que faire se peut, les études menées, après la course, par l'association Transat Jacques VABRE ou toute société dûment mandatée par elle afin de définir l'empreinte carbone de l'évènement.

## **23- UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS**

L'annexe audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 11 juillet 2011.

L'organisateur de la Course  
Le 1<sup>er</sup> juin 2011

## ANNEXE PRESCRIPTIONS FEDERALES

FFVoile Prescriptions to RRS 2009 – 2012  
Applying to foreign competitors

**RRS 64.3 (\*) :**

Jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a measurement protest.

**RRS 68 (\*) :**

Any claim for damages arising from an incident involving a boat bound by the RRS shall be subject to the appropriate courts and will not be considered by the jury.

**RRS 70.5 (\*) :**

In such circumstances, the written approval of the FFVoile shall be received before publishing the notice of race and shall be posted on the official notice board during the competition.

**RCV 86.3 (\*) :**

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1 in order to develop or test new rules shall beforehand submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the regatta. The authorization of the FFVoile shall be mentioned in the notice of race, in the sailing instructions, and shall be posted on the official notice board during the regatta.

**RRS 88 (\*) :**

Prescriptions of the FFVoile shall be neither changed nor deleted in the sailing instructions, except for competitions for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (\*) shall be neither changed nor deleted in the sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website [www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org), shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

**RRS 91 (\*) :**

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the FFVoile. Such notice of approval shall be posted on the official notice board during the event.