



Instructions de course

Départ 3 novembre 2013



INDEX

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

- Annexe 1.a. Déclaration de départ
- Annexe 1.b. Déclaration de non-routage
- Annexe 1.c. Fiche Semi-rigides d'assistance
- Annexe 1.d. Auto-plombage
- Annexe 2. Parcours
- Annexe 3.a. Parcours côtier N°1
- Annexe 3.b Parcours côtier N°2
- Annexe 3.c Suite des parcours côtiers
- Annexe 3.d. Ligne d'arrivée
- Annexe 4. Déclaration d'arrivée
- Annexe 5 Ordre des vacances
- Annexe 6 Prescriptions FFVoile

1 REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 -les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- 1.2 -Les règles en vigueur du Championnat du Monde IMOCA.
- 1.3 Les prescriptions de la FFVoile (annexe 6)
- 1.4 La partie B, section II du RIPAM (COLREG) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 des RCV, entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil

- 1.5 **Heure officielle :**
En France : UTC + 2 jusqu'au samedi 27 octobre et UTC + 1 à partir du dimanche 28 octobre
Au Brésil UTC + 2
Tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course et sur les tableaux d'affichage, seront :
 - A terre, pour les opérations de départ ou d'arrivée, en heure locale,
 - En mer, pour les opérations autres que celles énumérées ci-dessus, en UTC.

- 1.6 Les Réglementations Spéciales Offshore ISAF (RSO) 2010/2013 catégorie 1 Monocoques et Multicoques

- 1.7 **Complément aux règles de classe**
 - 1.7.1 **Non routage pour les IMOCA et les Class 40**
 - 1.7.1.1 **Données météorologiques complémentaires**

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

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

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

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

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique officiel : *Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Météo Consult, Wetterweld.de*.

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

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

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

1.7.1.2 Interventions non autorisées de la part d'une source extérieure au bateau

- a) En aucun cas un concurrent ne pourra disposer d'un serveur de données, ou accéder à un serveur de données, comportant des informations météo ou stratégiques, sous quelque format que ce soit, et accessible par quelque moyen que ce soit, autre que celui autorisé en 5.6.1.

- b) En aucun cas un concurrent ne pourra recevoir, ou se procurer, de façon volontaire ou involontaire, en provenance de la terre, d'une source extérieure, ou d'un autre navire, les informations telles que décrites ci-après.

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

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

Exception :

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

(Ceci modifie la RCV 41)

- 1.7.2** Pour les IMOCA, la quantité d'eau de survie sera de 9 litres au minimum (IMOCA F.3 : RESERVE D'EAU DOUCE DE SECOURS)

1.7.3 Le minimum de gasoil à l'arrivée sera de :

- 15 litres pour les IMOCA
- 10 litres pour les Class40, les Multi50 et les MOD70

1.7.4 Pour les Class40, les Multi50 et les MOD70 :

- 1.7.4.1** Le container de sécurité selon les RSO 4.21.2 sera plombé en position et devra contenir les éléments suivants :

- 1 téléphone iridium portable étanche
- 1 GPS portable étanche avec piles de rechange
- 1 VHF portable étanche ou dans une housse étanche +piles de rechange
- 1 sart radar ou AIS autonome
- 1 lampe à éclats étanche avec piles et ampoule de rechange
- 2 fusées parachutes SOLAS
- 2 feux à mains rouges SOLAS
- des bâtons lumineux à réaction chimique type cyalume
- 1 miroir de signalisation
- des aliments énergétiques
- une trousse de premier secours avec 2 tubes écran solaire et des pansements efficaces
- 2 couvertures de survie

- 1.7.4.2** Chaque bouée de sauvetage définie dans les RSO 4.22.1, doit être équipée d'un sachet de teinture de fluorescéine.

- 1.7.4.3 Modification AC 7.1.9** Le SART (transpondeur de recherche et de sauvetage) autonome dans le container de survie pourra être soit radar, soit AIS.

1.7.4.4 Pour les MOD70

En plus du matossage autorisé et dessiné sur le plan : ANNEXE G3 de la jauge 2012 MOD70, le matossage est autorisé le long et au contact du bras arrière, sur une largeur de 1m et jusqu'au rail de la protection du barreur.

La zone fluo sur le pont de la coque centrale (RSO 4.02.1) sera matérialisable par une bâche fluo de 2,25 m².

- 1.8** En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2 CENTRES DE COURSE

2.1 Au Havre

- 2.1.1** Les bureaux de l'organisation générale de l'Epreuve, du Comité de Course, du Jury et de la Presse sont au **Docks Café, quai de la Réunion –76600 Le Havre**
Les numéros de téléphone et fax seront affichés sur le tableau officiel au Havre.

- 2.1.2** Le bureau du PC Course est ouvert à partir du vendredi 26 octobre 2013 jusqu'au samedi 2 novembre 2013 de 09h00 à 12H30 et de 14H00 à 19H00 et de 07H00 à 10H00 le dimanche 3 novembre 2013.

- 2.1.3** Le tableau d'affichage officiel se trouve au PC Course et sur le site officiel de la course, <http://www.transat-jacques-vabre.com/fr/documents-de-course>

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

2.2 A Paris

Les bureaux des Centres de Course et de Presse sont installés à l'adresse suivante:
Mondelez International (ex-Kraft Foods)
143, boulevard Romain Rolland
75685 Paris Cedex 14

Ils sont ouverts du lundi 4 novembre 2013 jusqu'au 15 novembre 2013

2.3 Au Brésil

Les bureaux des Centre de Course et de Presse seront installés au port d'Itajaí au **Centrevento, Av . Ministro Victor KONDER, 303 CEP 88301 – 700 - Centro – ITAJAÍ / SC - BRASIL**

Ils sont ouverts du samedi 16 novembre 2013 à 09H00 jusqu'au 7 décembre 2013.

2.4 Pendant tout le déroulement de la course

La Direction de course est joignable 24H/24 en cas d'urgence :

(Les numéros de portable seront communiqués sur les fiches sécurité qui seront remises au plus tard au briefing départ du vendredi 1 novembre).

Les skippers peuvent envoyer des messages confidentiels à la Direction de Course, à l'adresse suivante course@tjv2013.com

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

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard à 08h00 le jour du départ

Conformément à la règle 90.2(c) des RCV, des modifications aux Instructions de Course pourront être données quand les concurrents sont en mer, verbalement par une communication VHF. Si les concurrents ne sont pas en portée visuelle ou VHF les modifications seront transmises à chaque concurrent par téléphone satellite et email, chaque concurrent devra accuser réception des modifications.

4 PROGRAMME (modification de l'AC et avenant n°2 et 3)

4.1 LE HAVRE

Vendredi 25 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 de recevoir une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 euros par tranche de 24 heures de retard. Cependant, l'organisation de la course pourra déroger à cette clause, au cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable.

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

18h00 : Briefing d'accueil pour les Skippers.

Samedi 26 octobre 09h00 : Début des contrôles,
09h30 : Régate Exhibition en Bénéteau 7.5 sur le bassin de l'Eure : Phase éliminatoire
18h00 : **Proclamation des résultats du jour** et présentation officielle des équipages

Dimanche 27 octobre 11h00 : Régate Exhibition en Bénéteau 7.5 sur le bassin de l'Eure : Phase finale
17h00 : Remise des prix de la Régate Exhibition

Mercredi 30 octobre 14h30 : **Briefing sécurité pour les skippers (présence des 2 skippers)**

Jeudi 31 octobre 10h00 : Rencontres enfants/skippers
Vendredi 1^{er} novembre 10h00 : **Briefing départ réservé aux Skippers**
14h00: 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.
Heure limite du dépôt de la déclaration de départ.
19h00 : Soirée officielle 20 ans de la Transat Jacques Vabre

Samedi 2 novembre 14h30 : Briefing vedettes accréditées
15H30 : Briefing des vedettes à passagers

Dimanche 3 novembre 08h30 : Sortie des bateaux
13h02 : **Départ officiel de la Transat Jacques Vabre : Départ des monocoques, prologue obligatoire en condition de course pour les multicoques. Le classement de ce parcours déterminera l'heure et l'ordre du départ de chaque multicoque.**

Mardi 5 novembre 13h02 **Prévision de Départ des multi50** (voir AC 12.4 modifié dans l'avenant n°2)

Vendredi 8 novembre 13h02 **Prévision de Départ des MOD70** (voir AC 12.4 modifié dans l'avenant n°2)

4.2 ITAJAÏ (en heure locale ITAJAÏ)

- Samedi 30 novembre** 13h00 Régate inshore à Itajai, en équipage dont des invités de l'organisation (3 sur les MOD70 et IMOCA60, 2 sur les Multi50 et les class40), l'organisation d'Itajai fournira les gilets de sauvetages et les assurances nécessaires pour les invités.
Un avenant précisant le parcours sera remis aux concurrents au plus tard le vendredi 29 novembre.
18h30 1ère remise des prix sur le Village Officiel
20h00 soirée officielle
- Samedi 7 décembre** 20h00 2ème remise des prix et soirée officielle

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

5 COMMUNICATIONS

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

Pour raison de sécurité, les concurrents doivent avoir en veille permanente pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite, leur Inmarsat C et leur VHF, canal 16 (et double veille 16/canal de course au départ et à l'arrivée).

5.1 Radio VHF

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

5.2 Téléphone satellite : Vacances obligatoires

A partir du lundi 3 novembre 2013 pour les monocoques et le lendemain de leur départ pour les multicoques, des vacances quotidiennes obligatoires sont organisées.

Le PC presse appelle les bateaux.

- ✓ 1^{ère} vacation à 04h15 UTC pour les premiers de chaque classe au classement de 04h00 UTC. La dernière vacation aura lieu le 20 novembre 2013.
- ✓ 2^{ème} vacation de 10h30 à 12h15 UTC pour la moitié des bateaux, l'ordre d'appel est indiqué dans l'annexe 5 Vacances. Cette vacation sera retransmise en direct (sur le site). La dernière vacation aura lieu le 4 décembre 2013.

Le numéro de téléphone réservé exclusivement pour les vacances au PC Paris sera communiqué par mail avant le départ.

5.3 Message de la nuit

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

Pendant toute la durée de la course, les messages sont à envoyer au PC PRESSE à l'adresse : redaction@tjv2013.org

5.4 Météo

A la vacation quotidienne de 10h30 UTC, un bulletin météo sera à disposition des concurrents. Ce bulletin sera déposé sur le site FTP des concurrents (IC 5.6.1).

5.5 Balises de positionnement

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

Un chèque de caution de 2000 Euros à l'ordre de CLS est demandé à chaque équipage, ce chèque ne sera pas encaissé, il sera restitué au retour de la balise qui sera remise en même temps que la déclaration d'arrivée au PC course au Brésil après avoir fini, ou aussitôt que possible après avoir abandonné en renvoyant la balise à ses frais à l'adresse suivante:

CLS Argos /Virginie Durand

8-10 rue Hermes - Parc technologique du Canal - 31526 Ramonville-France

5.6 Classements intermédiaires et positions pendant la course :

5.6.1 L'organisateur met en place une procédure de localisation des navires par le système de balise CLS ARGOS et Inmarsat C par polling si nécessaire.

Pendant toute la durée de la course, le terminal Inmarsat C doit être « loggé » sur le satellite Atlantique Est, pour permettre le polling. Le choix « Océan préféré » doit être Atlantique Est.

Des classements intermédiaires sont effectués à 4H, 7H, 10H, 13H, 16H, 19H (UTC) mis sur le site Internet, envoyés à la presse et sur le mail des bateaux, chaque bateau reçoit le classement de sa propre classe. A partir du 17 novembre (ouverture du village officiel à Itajaí) un classement supplémentaire à 22h (UTC) sera publié.

Un site FTP sera à disposition des concurrents avec les positions de tous les bateaux (Posreport) et les classements intermédiaires en Excel. L'adresse, le login et le mot de passe sont donnés aux concurrents individuellement.

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

De la ligne de départ et sur un rayon de 30 milles, les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes.

50 milles avant la ligne d'arrivée, les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes.

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

5.7 AIS

Les concurrents devront garder leur AIS en marche (émission et réception) à partir de 12h00 le jour du départ de la course jusqu'à leur passage de la ligne d'arrivée.

6 PAVILLON DE CLASSE

Le pavillon de classe sera le pavillon Transat Jacques Vabre.

7 ZONES DE COURSE (*annexes 3.a. et 3.b*)

7.1 Les zones A et B décrites ci-dessous sont strictement réservées :

- aux concurrents,
- aux semi rigides d'assistance des concurrents accrédités,
- aux navires chargés de la police et de la sécurité du plan d'eau (pavillons spécifiques ORGANISATION),
- aux bateaux des arbitres,
- aux bateaux des entraîneurs des centres d'excellence FFVoile
- aux bateaux presse accrédités

Aucun bateau à passagers ne sera autorisé à entrer dans ces zones.

7.1.1 Zone A : en cas de parcours côtier en petite rade du Havre (*annexe 3 a*.)

Cette zone est délimitée par des droites reliant les points suivants :

- Bouée Général Metzinger
- Bouée Nord Gnal Metzinger (49°33.15N 000°01.50W)

- Bouée Octeville Ouest
- Point Saint Adresse Est (49°30.22E 000°04.70E)
- Bouées LH16, LH14, LH12 et LH10
- Bouée Grande Rade Sud
- Bouée Général Metzinger

7.1.2 Zone B en cas de départ sans parcours en petite rade du Havre (annexe 3 b.)

Cette zone est délimitée par des droites reliant les points suivants :

- Bouée Général Metzinger,
- Bouée Nord Gnal Metzinger (49°33'15"N 000°01.50"W)
- Bouée Octeville Ouest,
- Point Saint Adresse Ouest (49°30.30N 000°04.12E)
- Bouées LH14, LH12 et LH10
- Bouée Grande Rade Sud
- Bouée Général Metzinger

7.2 La zone reliant les bouées de chenal entre LH16 et LH4 et LH3 et LH 15 représente une zone interdite.

8 LE PARCOURS

8.1 Parcours de la Transat Jacques Vabre 2013

Le parcours est défini en Annexe 2.

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

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

8.2.1 Concurrents en retard

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

Ces concurrents sont alors considérés comme partants.

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

Leur parcours est le suivant :

- Départ entre le phare de la Hève et la bouée LH12 du chenal du Havre
- Passer au Nord des bouées latérales du chenal du Havre jusqu'à la bouée LH4
- Bouée Grand Rade Sud à laisser à bâbord
- Bouée Général Metzinger à laisser à bâbord
- Zone interdite appelée DST des Casquets définie en IC 8.3 et Annexe 2
- Zone interdite appelée DST d'Ouessant définie en IC 8.3 et Annexe 2
- Zone interdite appelée DST du Cap Finistère défini en IC 8.3 et Annexe 2
- Puis parcours défini en annexe

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

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

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

8.3 Dispositif de Séparation de Trafic (DST)

8.3.1 Zone interdite appelée Dispositif de Séparation de Trafic des Casquets

Il est interdit pendant la course de naviguer dans la zone suivante appelée DST des Casquets. La zone interdite est un rectangle A, B, C, D, points dont les coordonnées sont définies dans l'annexe 2 « Parcours »

8.3.2 Zone interdite appelée Dispositif de Séparation de Trafic d'Ouessant

Il est interdit pendant la course de naviguer dans la zone suivante appelée DST d'Ouessant. La zone interdite est un rectangle A, B, C, D, points dont les coordonnées sont définies dans l'annexe 2 « Parcours »

8.3.3 Zone interdite appelée Dispositif de Séparation de Trafic du Finistère

Il est interdit pendant la course de naviguer dans la zone suivante appelée DST du Finistère.

La zone interdite est un polygone A, B, C, D, E, F, points dont les coordonnées sont définies dans l'annexe 2 « Parcours »

9 LE DEPART

9.1 La déclaration de départ pour tous les bateaux et la déclaration de non routage pour les IMOCA et les Class40 doivent être remises au PC Course au plus tard le vendredi 1 novembre 2013 à 18H00. (Annexes 1.a, 1.b).

9.2.1 Le départ des monocoques et du Prologue des multicoques sera donné à 13h02 le dimanche 3 novembre 2013 avec un signal d'avertissement 8 minutes avant le départ.

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

Les signaux visuels sont appuyés par un décompte VHF canal 72

9.2.2 Le départ des multicoques (voir Annexe 2.4)

9.3 Lignes de départ

9.3.1 Pour le départ des monocoques et du prologue des multicoques

- ✓ La ligne de départ est située dans le Nord de LH12
- ✓ Le bateau-comité (bâtiment de la Marine Nationale pour le dimanche 3 novembre) arborant les pavillons FFVoile et Ligue de voile Haute Normandie sera mouillé dans le tiers nord la ligne de départ.
- ✓ La ligne sera orientée approximativement Nord/Sud.
- ✓ La ligne (environ 1 mille) sera formée de deux parties :
 - **Partie nord pour les multicoques**, entre le mât du bateau-comité arborant un pavillon Orange et une bouée gonflable tétraédrique orange mouillée par environ 49°30.77 N et 000°03.13 E
 - **Partie sud pour les monocoques**, entre le mât du bateau-comité arborant un pavillon Orange et une bouée gonflable tétraédrique orange mouillée par environ 49°29.90 N et 000°02.47 E

9.3.2 Pour le départ des multicoques (Voir annexe 2.4 Départ des multicoques)

- ✓ La ligne de départ est située dans le Nord Est de LH14
- ✓ Entre le bateau-comité arborant un pavillon orange et une bouée tétraédrique orange.

9.4 Rappel individuel :

- ✓ Les concurrents OCS seront si possible prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course (72), et/ou par un bateau du comité de course
- ✓ L'absence d'émission ou de réception VHF et/ou de bateau du comité de course ne peut donner lieu à demande de réparation.

- ✓ Un bateau OCS qui ne revient pas pour prendre le départ recevra, sans instruction une pénalité de 1 heure.

Pour effectuer cette pénalité, les bateaux devront :

- Prendre contact avec le Comité de course, puis :
- Le dimanche 03 Novembre : passer la marque de danger isolé « DA » (Antifer), attendre une heure avant de la passer à nouveau
- Les autres jours de départ : passer la marque « Général Metzinger », attendre une heure avant de la passer à nouveau

Cela modifie RCV 28.1 et 63.1

10 L'ARRIVEE

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

La ligne d'arrivée est située au sud du chenal du port d'ITAJAÍ, c'est une ligne définie par un alignement entre la bouée danger isolé Pedra de S Teresa (26°55.28S 048°37.38W, 2 éclats blancs 5 sec) et le mât arborant un pavillon Orange du bateau comité mouillée dans le Nord Ouest de la bouée.

10.2 Déclaration d'arrivée (Annexe 4)

10.2.1 Déclaration d'arrivée

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

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

10.3 Tout concurrent arrivé devra rester au port d'arrivée à la place qui lui aura été désigné au plus tard jusqu'au lendemain de la remise des prix le concernant.

10.4 Les bateaux bénéficieront d'une place jusqu'au 15 décembre. Après cette date, ceux qui souhaitent rester à Itajaí, devront solliciter une autorisation auprès de la direction du port d'Itajaí.

11 TEMPS LIMITE / ABANDON

11.1 Il n'y aura pas de temps limite.

11.2 Au-delà du 8 décembre 2013, et dans le cas où l'organisation ne serait plus sur place pour des raisons logistiques, le passage de la ligne d'arrivée des concurrents restant en mer sera déterminé à l'aide du suivi par satellite et confirmé par l'auto-pointage du concurrent.

11.3 Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le concurrent ou son team manager. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document à la Direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

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

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

12 SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

12.1 Pénalité au moment de l'incident

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

12.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

- 12.2.1** Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, sauf exception, une pénalité en temps. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.2.2 ci-dessous
- 12.2.2** Manière d'effectuer en course une pénalité en temps
Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au skipper concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.
Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le concurrent devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir du waypoint qu'elle aura indiqué au concurrent.
Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le concurrent devra repasser par le waypoint initial, avant de continuer sa course.
- 12.2.3** Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.
- 12.2.4** Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 13.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury.
- 12.2.5** Pouvoir discrétionnaire du Jury
 - (a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.
 - (b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

12.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront des amendes à régler à l'organisation ou déductibles des prix. De telles pénalités seront imposées sans instruction par l'autorité organisatrice (Ceci modifie RCV 63.1).

13 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

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

13.1 Informer le réclamé:

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

13.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis aux concurrents concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF sur le canal de course, ou par email, ou par message Inmarsat C. (Ceci modifie la RCV 61.1(b)).

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

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

13.2 Contenu d'une réclamation

13.2.1 Toute réclamation devra comporter les renseignements prévus à la RCV 61.2 (a), (b) et (c). Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email ou message Inmarsat C) dès que cela sera raisonnablement possible.

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

- programme (IC 4)
- Communications (IC 5)
- plombages et Contrôles de jauge et d'équipements (IC 15)
- Publicité (AC et IC 16)
- Semi rigides d'assistance des concurrents (IC 18)
- Obligation des skippers (IC 20)
- Évacuation des détritiques (IC 21 et RCV 55)

13.3 Temps limite

13.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer sera de **dix-huit heures** après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

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

13.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation sera de six heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury, à partir de l'heure de réception de la décision.

Cependant, lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. Cela modifie la RCV 62.2.

13.3.3 Pour demander une réouverture

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

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

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

13.4 Instruction et décision

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

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

- 13.4.3** Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc..., communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction. Cela modifie la RCV 63.6.
- 13.4.4** Conformément au préambule, la procédure prévue dans cette instruction 13.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.
Cependant, selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.
- 13.4.5** La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.
- 13.4.6** Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

14 CLASSEMENT

Classement de la Transat Jacques Vabre 2013

Le classement se fait en temps réel par Classe suivant l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée à Itajaí.

15 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 15.1** Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'avis de course et ses avenants, aux règles de classe et aux instructions de course et ses avenants éventuels.
- 15.2** **Au Havre**, des contrôles seront effectués avant le départ. Le skipper et le Co-skipper doivent assister au 1er contrôle du bateau. Ensuite l'un ou l'autre ou leur représentant est tenu d'être présent aux différents rendez-vous fixés par un Contrôleur d'équipement course au large jusqu'à ce que le bateau soit conforme. Un bateau non conforme le vendredi 1 novembre 2013 à 18H00 ne pourra pas prendre le départ de l'Epreuve. En cas de circonstances exceptionnelles, s'il termine de se mettre en conformité avant son heure de départ du quai, le Directeur de Course pourra l'autoriser à prendre le départ.
- 15.3** **Sortie des bassins du Havre** : L'ordre de sortie sera communiqué aux concurrents au plus tard le vendredi 1 novembre. Tous les bateaux devront être en configuration course quand ils quitteront le bassin Paul Vatine, Les multicoques pourront embarquer l'avitaillement en nourriture et boissons pour l'ensemble de la course après leur prologue du 03 novembre.
- 15.4** **Retour des Multicoques au Bassin du Havre** : Lorsqu'ils reviennent à quai dans le bassin Paul Vatine après le prologue, les multicoques doivent rester en conformité avec toutes les règles en vigueur. S'ils doivent réparer, débarquer ou changer du matériel après le prologue, ils devront au préalable demander l'autorisation au Jaugeur de l'épreuve. Pour les MOD70, le réglage des foils pourra être refait avant leur départ, et un nouveau plombage réalisé.
- 15.5** **Pour des raisons de sécurité le commandant du Port du Havre souhaite que les bateaux sortent du port avec leur propre moteur.** Les moteurs ne seront pas plombés par l'organisation avant la sortie des bassins.
- 15.6** **Plombages**
- 15.6.1** Pour les bateaux des classes IMOCA, Classe 40 et Multi50, le plombage du moteur se fera après la sortie du port suivant la procédure d'auto-plombage remise lors des contrôles par le contrôleur. (Voir Annexe 1.d.). Pour le prologue, le moteur des Multi50 ne sera pas plombé.

15.6.2 Plombages

Les plombages suivants seront posés par les contrôleurs au Havre avant le départ du quai et ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau soit contrôlé à l'arrivée :

- Radeau de sauvetage,
- Réserve d'eau de survie (en fermeture),
- Les mouillages,
- Le container de survie en position et non en fermeture,
- le bidon de gasoil de 10 litres pour l'arrivée, en fermeture (Class40, Multi50, MOD70)

Pour les MOD70, en plus des matériels ci-dessus, le matériel suivant sera plombé :

- Les 2 dessalinisateurs
- Le safran de flotteur de rechange
- Les lattes de rechange
- Les cales supérieures du foil bâbord et tribord
- Les bas-haubans bâbord et tribord
- Les gueuses coque centrale
- La gueuse au C.G. du mât
- Les 2 extincteurs

15.7 A l'arrivée, des contrôles pourront être effectués par le jaugeur d'épreuve soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de Course, du Comité de Course ou du Jury International.

16 PUBLICITE

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

16.2 Toute vente ou distribution d'objets ne sera autorisée dans les ports et sur les plans d'eau de départ et d'arrivée que par l'organisateur.
Des emplacements pourront être attribués pour permettre les opérations de publicité et commerciales.

17 BATEAUX OFFICIELS

17.1 Bateaux Arbitres

Le Bateau-Comité arbore les pavillons FFVoile et Ligue de Voile Haute Normandie.
Les autres bateaux du Comité de Course arborent le pavillon FFVoile et un pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION».
Les bateaux Jury arborent un pavillon jaune, lettrage JURY et un pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION».
Les semi-rigides Jaugeurs arborent le pavillon bleu, lettrage JAUGE et une flamme rose fluo marquée « ORGANISATION».

17.2 Bateaux organisation

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

18 SEMI RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS

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

18.2 Un briefing pour les semi rigides d'assistance sera organisé au Havre le vendredi 1^{er} novembre à 14h.

- 18.3** Les pilotes de semi rigides devront remplir l'annexe 1.c. et la remettre au PC Course avec un chèque de caution de 50 € à l'ordre de l'Association Transat Jacques Vabre, ou au plus tard avant le briefing semi rigides où leur sera remis la flamme d'accréditation.
- 18.4** La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides pour l'ensemble des journées de départ
- 18.5** Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers.

19 PRIX

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

19.1 Prix pour le parcours de l'épreuve par Classes selon AC 16.4

Les prix seront répartis de la façon suivante en fonction des inscrits au 1^{er} octobre 2013 : si le nombre d'inscrits devait varier d'ici le départ une mise à jour des prix sera diffusée par avenant au plus tard le 1^{er} novembre.

- Monocoques Classe 40

1 ^{er}	8 000 €
2 ^{ème}	5 000 €
3 ^{ème}	3 000 €
4 ^{ème}	2 000 €
5 ^{ème}	1 200 €
6 ^{ème}	800 €
Du 7 ^{ème} au dernier classé	500 €

Pour les bateaux vintage, en plus des primes ci-dessus :

Pour le 1 ^{er} vintage	1000 €
Pour le 2 nd	500 €

(dans l'hypothèse où ils sont au moins 4 inscrits en vintage)

- Multicoques Multi 50

1 ^{er}	7.000 €
2 ^{ème}	5.000 €
3 ^{ème}	3.500 €
4 ^{ème}	2.000 €
5 ^{ème}	1.300 €
6 ^{ème}	1.000 €

- Monocoques 60 IMOCA

1 ^{er}	15 600 €
2 ^{ème}	12 000 €
3 ^{ème}	9 000 €
4 ^{ème}	6 600 €
5 ^{ème}	4 800 €
6 ^{ème}	3 600 €
7 ^{ème}	3 000 €
8 ^{ème}	2 400 €
9 ^{ème}	1 800 €
10 ^{ème}	1 200 €

- Multicoques MOD70

Le vainqueur	21 600 €
--------------	----------

19.2 Remises des prix

Les prix seront remis lors des remises des prix au Brésil.

19.2.1 Au Brésil

La première remise des prix aura lieu le samedi 30 novembre 2013 à 18h30 heure locale, sur le village officiel.

La deuxième remise des prix, pour les bateaux arrivés après le 30 novembre 17H00 heure locale, aura lieu le samedi 7 décembre 2013 vers 20h00 heure locale.

La présence des skippers arrivés est obligatoire. Les prix ne seront remis qu'aux skippers présents.

20 OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DU CO-SKIPPER

La présence du skipper et du co-skipper est obligatoire :

20.1. Au Havre :

- Pour chaque briefing Skipper décrit dans l'avenant n°2 à l'Avis de Course article 8.
- Du vendredi 25 octobre 2013 à 12h00 au dimanche 28 octobre 2013 à 18h00 pour la Régate exhibition.
- Le samedi 26 octobre à 18h00 pour la présentation officielle des skippers.
- Du mercredi 30 octobre 2013 à 14h30 jusqu'au départ de la course.
- Vendredi 1^{er} novembre 2013 à 19h00 la Soirée Officielle 20 ans de la Transat Jacques Vabre.

20.2. A Itajaï:

- A la conférence de presse d'arrivée
- A la remise des prix les concernant,
- A la régates promotionnelle organisée au port d'arrivée le 30 novembre 2013
- Le bateau devra rester à la place qui lui aura été affectée à Itajaï, au plus tard jusqu'au lendemain de la remise des prix le concernant.

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

21 EVACUATION DES DETRITUS

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage. Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile. Ceci modifie la RCV 55.

22 ORGANISATION

22.1 Organisation Générale

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)

22.2 Organisation sportive

Mandatée par l'Association Transat Jacques VABRE, la société SIRIUS Evénements, représentée par Manfred Ramspacher, directeur sportif, organise la course, avec la ville du Havre pour les opérations de départ et la ville d'Itajaï pour les opérations d'arrivée, ainsi que leurs Clubs sportifs et la ligue de voile de Normandie, en collaboration avec la Fédération Française de Voile.

22.3 Direction de course

Mandatée par Sirius Evénement, la direction de course est composée de :

- ✓ Sylvie Viant: Directrice de Course habilitée par la FFVoile course@tjv2013.org
 - Vanessa Boulaire : Assistante Direction de course
 - Assistés de :
- ✓ Francis Le Goff, Guillaume Got, et Joseph Norroy : surveillance des plans d'eau départ et arrivée
- ✓ René Boulaire : positionnement et classements intermédiaires

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

22.4 Arbitres

- ✓ Christophe Gaumont, Président du Comité de course
- ✓ Anne Mallédant-Vadré, Adjoint Comité de Course
- ✓ Jean Luc Gauthier, Jaugeur d'épreuve
- ✓ Jean Luc Laurent, Contrôleur d'équipement Course au large
- ✓ Philippe Cousin, Contrôleur d'équipement Course au large
- ✓ Olivier Maréchal, Contrôleur d'équipement Course au large
- ✓ Daniel Merle, Contrôleur d'équipement Course au large

- ✓ Georges Priol (IJ-FRA), Président du Jury
- ✓ Patrick Bréhier (NJ-FRA), Juge
- ✓ Gordon Davies (NJ-IRL), Juge
- ✓ Trevor Lewis (IJ-GBR), Juge
- ✓ Ricardo Lobato (IJ-BRA), Juge

22.5 Commission Médicale

Une commission d'assistance Médicale a été formée sous la responsabilité du médecin officiel de la course, Jean Yves Chauve.

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

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

23 DECISION DE PARTICIPER

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

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

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 1.a. – APPENDIX 1.a.

DECLARATION DE DEPART / DEPARTURE FORM

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

N°

Je soussigné(e) *I undersigned*, :

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

Skipper of the above boat declare on my honour that I have entered the « Transat Jacques Vabre 2013 » race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the International Sailing Rules, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.

Je sais que la course à la voile peut être dangereuse.

I understand that yacht racing can be dangerous.

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

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

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

I designate to the Race Director the following person(s) may be joined 24h on 24 hours :

1^{er} Personne Nom (Name), Prénom (surname) :.....

Tel portable H24

Tél domicile :

Tél bureau :

Mobile Phone H24:

Office phone :

Home phone :

2nd Personne Nom (Name), Prénom (Surname) :.....

Tel portable H24 :

Tél bureau :

Tél domicile :

Mobile phone H24 :

Office phone :

Home phone :

Référent communication Nom (Name), Prénom (surname) :.....

Tel portable H24 :

Tél bureau :

Tél domicile :

Mobile phone H24 :

Office phone :

Home phone :

Je déclare enfin que je prendrai, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il m'appartient de prendre ou non le départ de l'épreuve, ou de la continuer.

I declare that I will, prior to the start, get hold of the weather forecast and that it is my sole decision, to start or not on the race, or to continue the race.

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs, Sirius Evénements, et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette épreuve à quelque titre que ce soit.

I agree that organizers, Sirius Evénements, and persons and companies working for or on behalf of the above mentioned parties have no responsibility for loss of life or injury to skipper or others, or for the loss of, or damage to any vessel or property.

Fait à (at) : Le Havre le (on) :..... 2013 (date)

Signature du skipper (*Skipper signature*) :

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

:

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 1.b./APPENDIX 1.b.

**DECLARATION DE NON-ROUTAGE IMOCA et CLASS40
NON-ROUTING DECLARATION FORM FOR IMOCA AND CLASS40**

NOM DU BATEAU (Name of boat):.....N°.....

Nous, soussignés(es)/I, *the undersigned*

....., **Skipper du bateau ci-dessus désigné,
Skipper of the boat named above**

....., **co-skipper du bateau ci-dessus désigné
Co-skipper of the boat named above**

déclarons sur l'honneur que nous respecterons les règles de non-routage sur la Transat Jacques Vabre 2013, IC 1.5.1

declare upon our honor that we will abide by rules of non-routing on the Transat Jacques Vabre 2013, SI rule 1.5.1.

Fait au Havre, le2013
Location Havre, on 2013

Signature du Skipper
Skipper Signature

Signature du Co Skipper
Co Skipper Signature

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 1.c./APPENDIX 1.c.

SEMI-RIGIDE ASSISTANCE

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

NOM DU PILOTE :
(PILOT NAME)

NUMERO DE TELEPHONE :
(PHONE NUMBER)

TYPE BATEAU (TYPE OF BOAT) :
LONGUEUR (LENGTH) :

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

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

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

Rappel IC 18.4 / 18.5

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

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

REMINDER SI18.4/18.5

18.4 Radio VHF is mandatory (double watch 16/72)

18.5 In accordance with the lax, the assistance boats shall give assistance, if necessary, to every boats, spectators, passagers...

SIGNATURE DU PILOTE
PILOT SIGNATURE

SIGNATURE DU TEAM MANAGER
Team Manager signature

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 1.d. : AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION pour les IMOCA, Class 40, Multi50

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

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le jugeur le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis au préparateur référent et/ou au skipper le vendredi 1^{er} novembre 2013 au briefing,

Après la sortie du port, une fois le bateau en mer le jour du départ, le préparateur référent et/ou le skipper procède lui-même au plombage du moyen de propulsion **au plus tard à 12h**.

Il doit maintenir l'accessibilité pour un éventuel contrôle par un jugeur ou toute personne diligente (capot ouvert, par exemple) jusqu'au signal préparatoire,

- Une photo numérique du plomb-collier numéroté devra être réalisée par le préparateur référent et/ou le skipper, **le numéro devra y être lisible**.
- **Elle sera envoyée par mail par le skipper lui-même ou par le préparateur référent à la Direction de Course** avant 23H le jour du départ sur l'adresse suivante avec le nom du bateau :
 - course@tjv2013.org

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 2.1 : PARCOURS MONOCOQUES

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

La zone reliant les bouées de chenal entre LH16 et LH4 et LH3 et LH 15 représente une zone interdite. En aucun cas le chenal du Havre ne pourra être traversé par les concurrents

PARCOURS DES MONOCOQUES (Flamme numérique sur le bateau-comité, annonce VHF)

Parcours n° 1: (Flamme 1)

- **Ligne de départ définie selon IC 9.3.1**
- Bouée A (49°31.8N 000°00.2 E) à contourner en la laissant bâbord
- Bouée B mouillée à environ 200m dans le SW de A à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée C (49°29.8N 000°03.8 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée D mouillée à environ 200m dans le NNE de D à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée E (49°32.4N 000°01.3 W) à laisser à tribord
- Bouée Général Metzinger (49°32.61N 000°01.95W) à laisser à bâbord
- Bouée DA (Antifer 49°40.96N 000°01.71 E) à laisser à tribord
- Bouée Etretat 1 (49°42.7N 000°11.63 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée Etretat 2 (49°42.86N 000°11.83 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée A16 (Antifer 49°42.96N 000°00.48W) à laisser à bâbord

3 zones interdites (Annexe 2.3) : DST Les Casquets, DST Ouessant, DST Finistère

- Bouée cardinale verte n°2 du chenal d'Itajai (26°54.62S 048°35.85W° à laisser à tribord
- Bouée cardinal verte n° 4 du chenal d'Itajai (26°54.72S 048°36.67W) à laisser à tribord
- Ligne d'arrivée selon IC 10.1 et annexe 3.d

Parcours n° 2: (Flamme 2)

- **Ligne de départ définie selon IC 9.3.1**
- Bouée E (49°32.4N 000°01.3 W) à contourner en la laissant tribord
- Bouée Général Metzinger (49°32.61N 000°01.95W) à laisser à bâbord
- Bouée DA (Antifer 49°40.96N 000°01.71 E) à laisser à tribord
- Bouée Etretat 1 (49°42.7N 000°11.63 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée Etretat 2 (49°42.86N 000°11.83 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée A16 (Antifer 49°42.96N 000°00.48W) à laisser à bâbord

3 zones interdites (Annexe 2.3) : DST Les Casquets, DST Ouessant, DST Finistère

- Bouée cardinale verte n°2 du chenal d'Itajai (26°54.62S 048°35.85W° à laisser à tribord
- Bouée cardinal verte n° 4 du chenal d'Itajai (26°54.72S 048°36.67W) à laisser à tribord
- Ligne d'arrivée selon IC 10.1 et annexe 3d

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 2.2. : PARCOURS MULTICOQUES

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

La zone reliant les bouées de chenal entre LH16 et LH4 et LH3 et LH 15 représente une zone interdite. En aucun cas le chenal du Havre ne pourra être traversé par les concurrents

A. PARCOURS DU PROLOGUE POUR LES MULTICOQUES

Flamme numérique sur le bateau-comité et annonce VHF

Parcours n° 1: (Flamme 1)

- **Ligne de départ définie selon IC 9.3.1**
- Bouée A (49°31.8N 000°00.2 E) à contourner en la laissant bâbord
- Bouée B mouillée à environ 200m dans le SW de A à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée C (49°29.8N 000°03.8 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée D mouillée à environ 200m dans le NNE de C à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée E (49°32.4N 000°01.3 W) à laisser à tribord
- Bouée Général Metzinger (49°32.61N 000°01.95W) à laisser à bâbord
- Bouée DA (Antifer 49°40.96N 000°01.71 E) à laisser à tribord
- Bouée Etretat 1 (49°42.7N 000°11.63 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée Etretat 2 (49°42.86N 000°11.83 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée A22 (Antifer 49°40.64N 000°04.90 E) à laisser à tribord
- Bouée A21 (Antifer 49°40.31N 000°04.53 E) à laisser à bâbord
- Bouée Octeville Ouest (49°31.54N 000°01.72W) à laisser à bâbord
- Ligne d'arrivée : entre les mâts de pavillon arborant un pavillon orange de 2 bateaux commissaires mouillés par environ 49°30.5N 000°01.00 E, la ligne sera orientée Est-Ouest

Parcours n° 2: (Flamme 2)

- **Ligne de départ définie selon IC 9.3.1**
- Bouée E (49°32.40N 000°01.3W) à contourner en la laissant tribord
- Bouée Général Metzinger (49°32.61N 000°01.95W) à laisser à bâbord
- Bouée DA (Antifer 49°40.96N 000°01.71 E) à laisser à tribord
- Bouée Etretat 1 (49°42.7N 000°11.63 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée Etretat 2 (49°42.86N 000°11.83 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée A22 (Antifer 49°40.64N 000°04.90 E) à laisser à tribord
- Bouée A21 (Antifer 49°40.31N 000°04.53 E) à laisser à bâbord
- Bouée Octeville Ouest (49°31.54N 000°01.72W) à laisser à bâbord
- Ligne d'arrivée : entre les mâts de pavillon arborant un pavillon orange de 2 bateaux commissaires mouillés par environ 49°30.5N 000°01.00 E, la ligne sera orientée Est Ouest

B. PARCOURS DE LA TRANSAT JACQUES VABRE POUR LES MULTICOQUES

- **Ligne de départ définie selon IC 9.3.2 et annexe 2.4**
- Bouée Général Metzinger (49°32.61N 000°01.95W) à laisser à bâbord
- Bouée LH4 (49°31.10N 000°03.87W) à laisser à bâbord

3 zones interdites (Annexe 2.3) : DST Les Casquets, DST Ouessant, DST Finistère

- Bouée cardinal rouge n°1 du chenal d'Itajai (26°54.57S 048°35.86W) à laisser à tribord
- Bouée cardinale verte n°2 du chenal d'Itajai (26°54.62S 048°35.85W) à laisser à tribord
- Ligne d'arrivée selon IC 10.1

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 2.3. : ZONES INTERDITES POUR TOUTES LES CLASSES

1. Rappel de I.C. 7.3

La zone reliant les bouées de chenal entre LH16 et LH4 et LH3 et LH 15 représente une zone interdite.

En aucun cas le chenal du Havre ne pourra être traversé par les concurrents

2 Rappel des IC 8.3.1, 8.3.2 et 8.3.3

Pour tous les parcours , les zones appelées DST des Casquets, DST d' Ouessant et DST du Cap Finistère sont interdites aux concurrents

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

1. DST des Casquets :

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

- Point A : 50° 02.65N 002° 57.01W
- Point B : 50° 07.70N 002° 27.80W
- Point C : 49° 51.80N 002° 21.24W
- Point D : 49° 46.80N 002°50.41W

2 DST d'Ouessant

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

- Point A : 48°42.81N 006°03W
- Point B : 49°01.88N 005°37.17W
- Point C : 48°38.86N 005°11.90W
- Point D : 48°29.37N 005°22.22W

3 DST du Cap Finistère

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

- Point A : 43°31.1N 010°05.2W
- Point B : 43°20.9N 009°36.5W
- Point C : 43°10.4N 009°44.1W
- Point D : 42°52.8N 009°44.07W
- Point E : 42°52.8N 010°13.8W
- Point F : 43°18.8N 010°13.7W

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 2.4 : DEPARTS DES MULTICOQUES

LIGNE DE DEPART DES MULTICOQUES

- ✓ La ligne de départ est située dans le Nord Est de LH14
- ✓ Entre le bateau-comité arborant un pavillon orange et une bouée tétraédrique orange.

Multi 50

Le départ sera donné à 13h02, le mardi 5 novembre (sauf modification prévue à l'avenant n°2 à l'A.C.) pour le vainqueur Multi50 du prologue, avec un signal d'avertissement 8 minutes avant le départ.

Le Signal d'avertissement est le pavillon **TRANSAT JACQUES VABRE**

Les signaux de départ sont effectués à partir du bateau-comité
Les signaux visuels sont appuyés par un décompte VHF canal 72

Pour les autres multi50, chaque heure de départ est calculée à partir de leur écart d'arrivée avec le vainqueur du prologue. Elles seront affichées sur les tableaux officiels et remises à chaque Multi50.

Le jour du départ, après la procédure de départ pour le premier multi50, le Comité de course annoncera le top départ de chaque Multi 50 par VHF (canal 72).

Le temps de course sera calculé pour tous à partir de 13h02 le jour de leur départ.

MOD70

Le départ sera donné à 13h02, le vendredi 8 novembre (sauf modification prévue par l'avenant n°2 à l'AC) pour le vainqueur MOD70 du prologue, avec un signal d'avertissement 8 minutes avant le départ.

Le Signal d'avertissement est le pavillon **TRANSAT JACQUES VABRE**

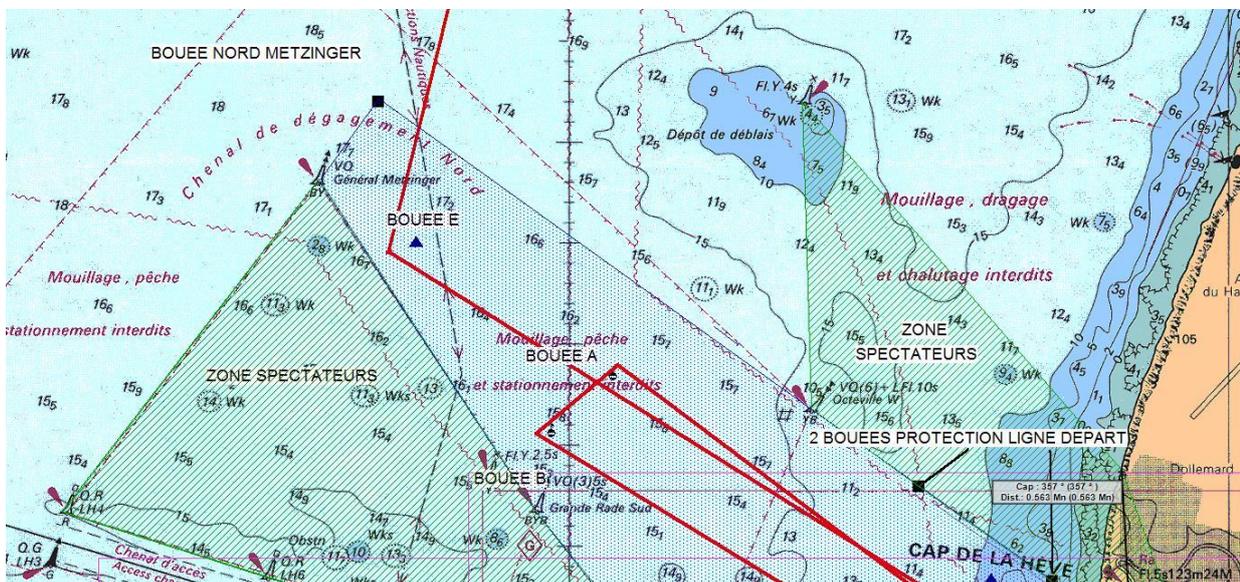
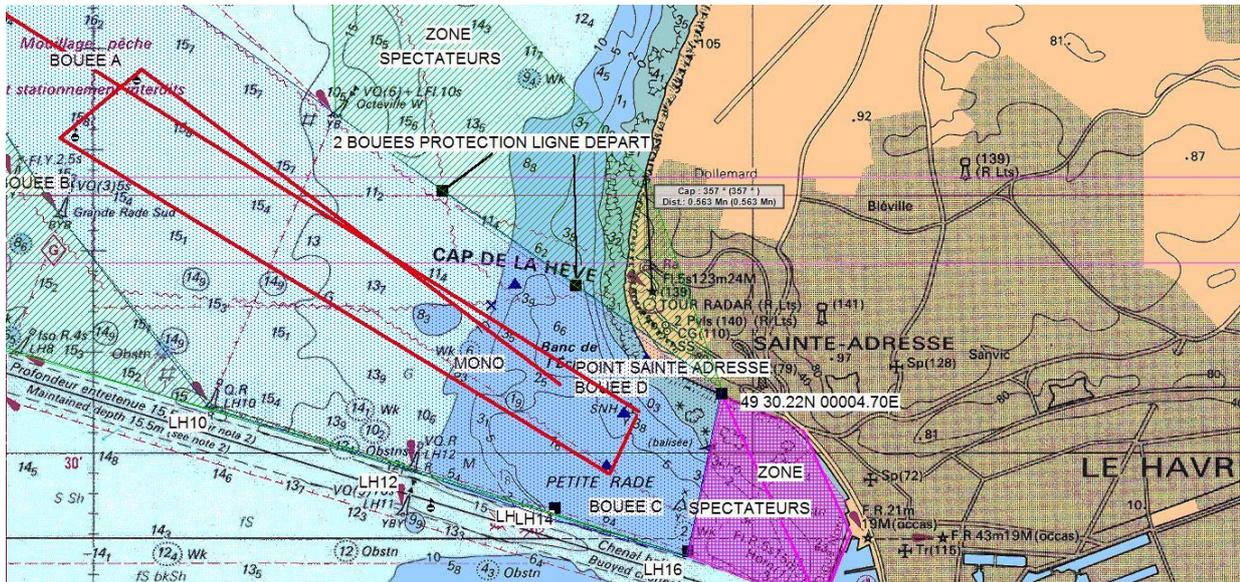
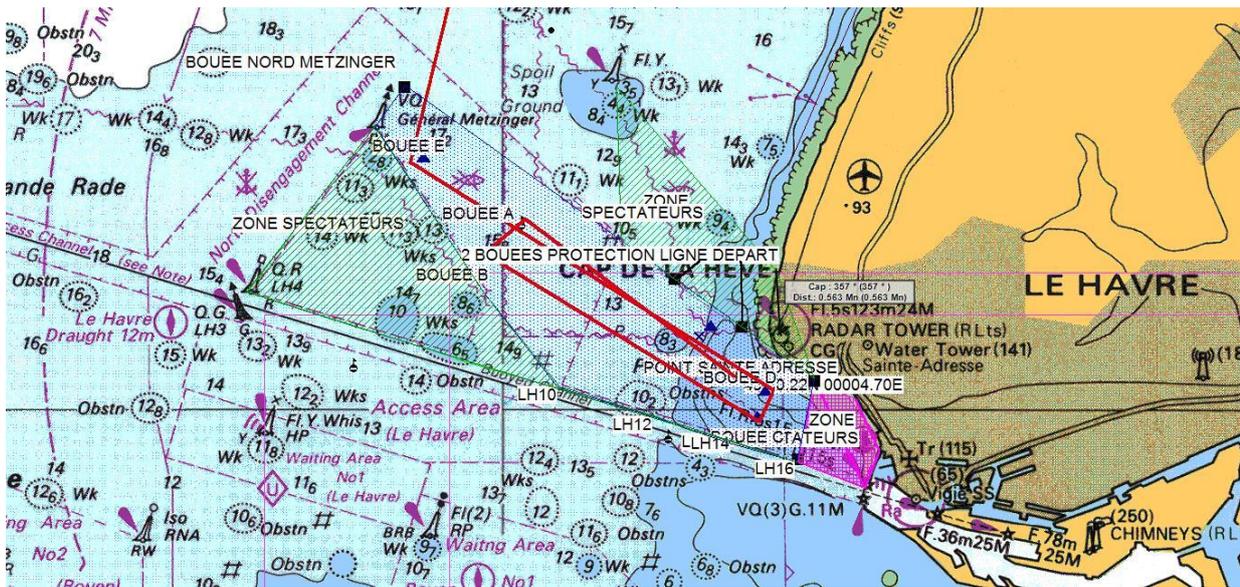
Les signaux de départ sont effectués à partir du bateau-comité
Les signaux visuels sont appuyés par un décompte VHF canal 72

Pour les autres MOD70, chaque heure de départ est calculée à partir de l'écart d'arrivée avec le vainqueur du prologue. Elles seront affichées sur les tableaux officiels et remises à chaque MOD70.

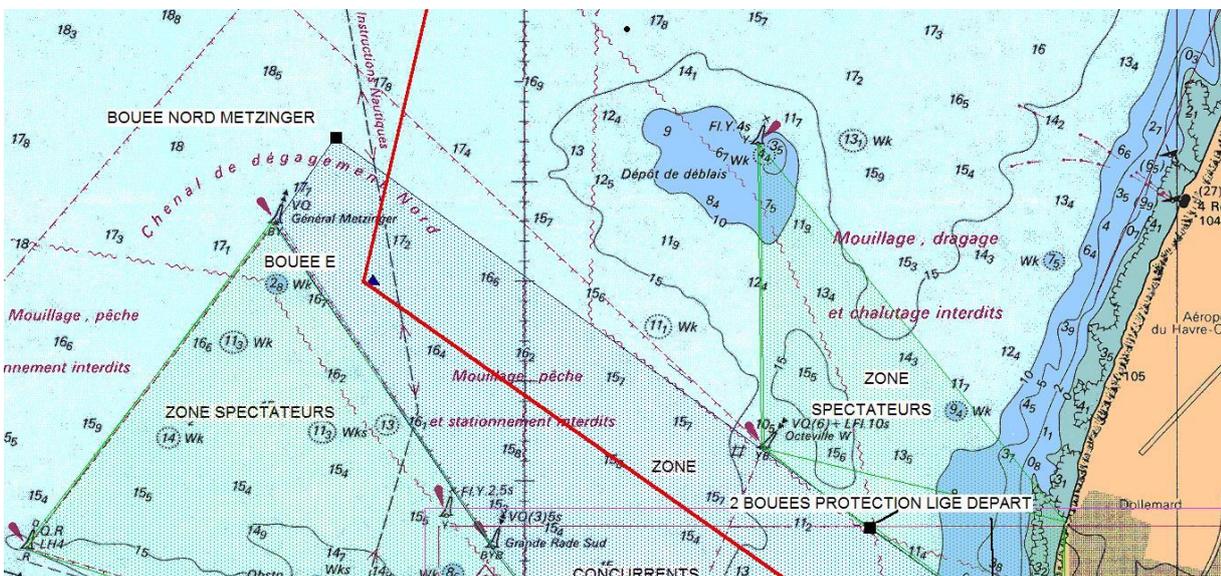
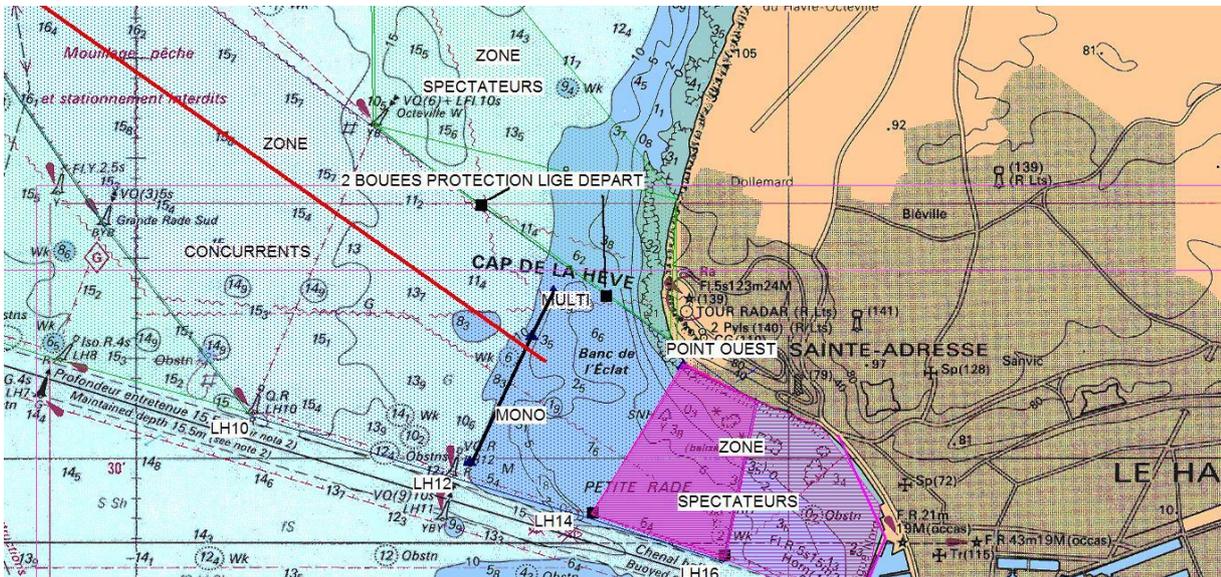
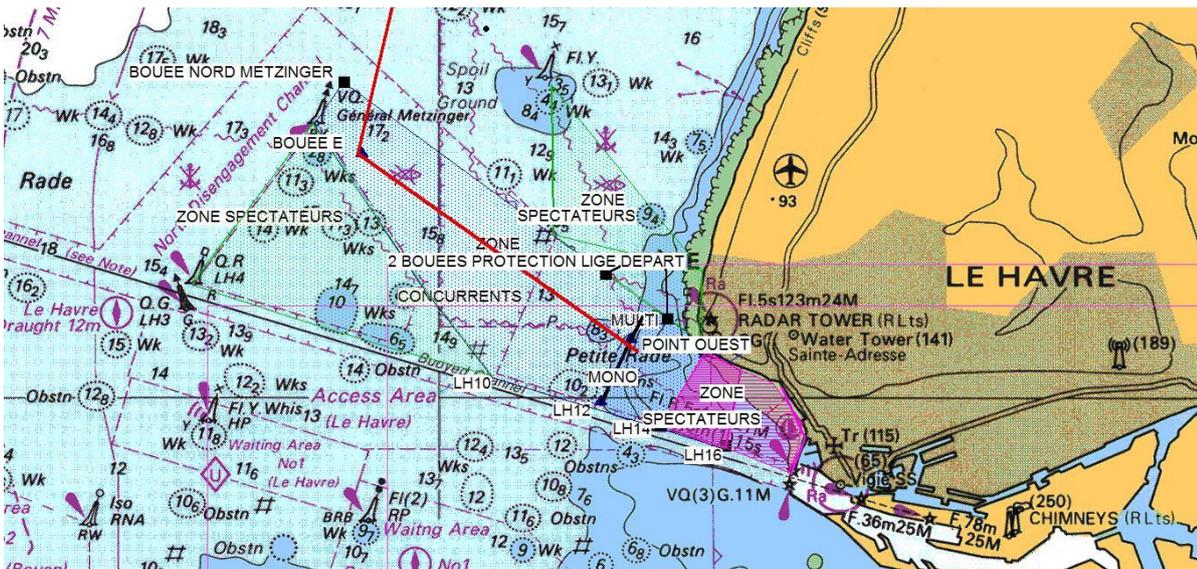
Le jour du départ, après la procédure de départ pour le premier MOD70, le Comité de course annoncera le top départ de chaque MOD 70 par VHF (canal 72).

Le temps de course sera calculé pour tous à partir de 13h02 le jour de leur départ.

ANNEXE 3.a CARTES DU PARCOURS N°1 Monocoques et prologue multicoques



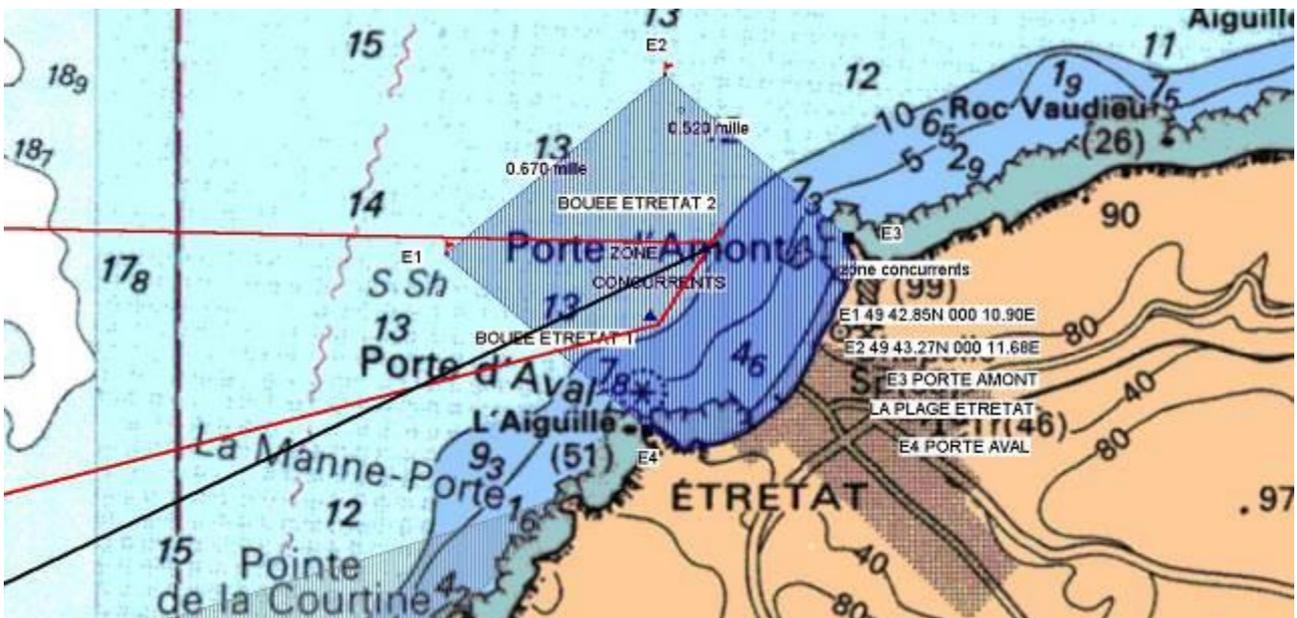
Annexe 3.b ; CARTES DU PARCOURS N°2 MONOCOQUES ET DU PROLOGUE MULTICOQUES



SUITE DES PARCOURS 1 ET 2 ANTIFER



SUITE DES PARCOURS 1 ET 2 ETRETAT



TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 3.d. – APPENDIX 3.d. Zone et ligne d'arrivée / Finishing area and line



TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 4/APPENDIX 4

DECLARATION D'ARRIVEE/FINISHING FORM

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

N° de course/*race number* :.....

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

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

- Avoir effectué régulièrement le parcours de l'épreuve.
- Having completed normally the course of the race.

- Avoir respecté l'Avis de course et des Instructions de Course de l'épreuve.
- Having followed the Notice of Race and the Sailing Instructions.

- Avoir franchi la ligne d'arrivée à Itajaí :
- Having finished at Itajaí

le àTU.(heure/min/sec)
on atUT (hour/min/sec)

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

Fait à Itajaí, le 2013/ *Itajaí on* 2013

Signature du skipper/*Skipper 's signature*

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

TRANSAT JACQUES VABRE 2013**ANNEXE 5/APPENDIX 5****ORDRE D'APPEL DES BATEAUX POUR LES VACATIONS**

	JOURS PAIRS		JOURS IMPAIRS
1	1 ^{er} Class40	1	1 ^{er} Class40
2	1 ^{er} Multi50	2	1 ^{er} Multi50
3	1 ^{er} IMOCA	3	1 ^{er} IMOCA
4	1 ^{er} MOD70	4	1 ^{er} MOD70
5	11TH HOUR RACING	5	APRIL / DELTACOLOR
6	CAMPAGNE DE FRANCE	6	BET 1128
7	CONCISE 8	7	CATERHAM CHALLENGE
8	CROIX DU SUD	8	EARWEN
9	Dunkerque Planète Enfants	9	ECOIEC
10	ERDF-DES PIEDS ET DES MAINS	10	FANTASTICA
11	GDF SUEZ	11	GROUPE PICOTY
12	MARE	12	MARIE-GALANTE
13	MATOUBA	13	MR BRICOLAGE
14	OBPORTUS 3	14	PARTOUCHE
15	PHOENIX EUROPE	15	PROXIMEDIA
16	SOLIDAIRES EN PELOTON	16	TALES SANTANDER 2014
17	VAQUITA	17	ZED 4
18	BESTAVEN YANNICK	18	ACTUAL
18	ARKEMA – REGION AQUITAINE	18	FENETREA CARDINAL
20	MAITRE JACQUES	20	RENNES METROPOLE / SAINT-MALO AGGLOMERATION
21	VERS UN MONDE SANS SIDA	21	CHEMINEES POUJOLAT
22	BUREAU VALLEE	22	INITIATIVES CŒUR
23	ENERGA	23	MACIF
24	MAITRE COQ	24	PRB
25	SAFRAN	25	TEAM PLASTIQUE
26	VOTRE NOM AUTOUR DU MONDE	26	EDMOND DE ROTHSCHILD
27	OMAN AIR MUSANDAM	27	VIRBAC-PAPREC 70

TRANSAT JACQUES VABRE 2013

ANNEXE 6/APPENDIX 6

« PRESCRIPTIONS OF FFVoile »

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, 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.

Appendix F (*) :

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