



TRANSAT JACQUES VABRE 2013

Le Havre – Itajaï (Brésil)

11ème édition
Départ le dimanche 3 novembre 2013

Avis de Course

Edition du 8 décembre 2013



Table des matières

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

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 détient les droits de la manifestation et coordonne l'ensemble des directions opérationnelles qui concourent à son organisation: direction sportive, direction bruit média, direction marketing et direction technique.

Organigramme de l'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. Direction sportive

Mandatée par l'Association Transat Jacques VABRE la société **Sirius Evénements** assure la direction sportive de la manifestation en collaboration avec la ville du Havre pour le départ, la ville d'Itajaï pour l'arrivée, et la Ligue de Voile de Haute-Normandie. Cette compétition se déroule sous l'égide et dans le respect du règlement sportif de la Fédération Française de Voile.

La fonction de **directeur sportif** de la manifestation sera assurée par Manfred Ramsbacher, gérant de Sirius Evénements.

La mission de Sirius Evénements est l'organisation de la course et sa sécurité, la gestion des relations avec les classes et l'environnement institutionnel, la coordination avec les autres directions.

Sirius Evénements, établissement affilié FFVoile, est l'autorité organisatrice de la Transat Jacques Vabre 2013 au sens de la réglementation RCV art 88.1.

La direction de course mise en place par Sirius Evénements est dirigée par Sylvie Viant : **directrice de course**.

Elle travaille en relation directe avec le Comité de Course, le Comité de Jauge, la Commission médicale, et le Jury International.

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

1.2. L'équipe d'arbitres

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

Un jury international sera constitué par la FFVoile, conformément à l'annexe N des RCV. Conformément à la RCV 70.5 ses décisions seront sans appel.

1.3. Commission médicale

Une commission d'assistance médicale, présidée par Jean Yves Chauve, sera formée dans le cadre de la régulation 21 de ISAF et de l'annexe 3 bis du règlement médical de la Fédération Française de Voile.

2. **NOM DE LA COURSE**

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 la ville d'Itajaï au Brésil.

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 11ème édition (20 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 ».

L'objet de la course est :

- 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 Brésil,
- 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.

Afin de préserver sa pérennité sa périodicité a été fixée à une période biennale.

L'organisation s'attachera à assurer l'égalité de traitement entre les différentes classes et au sein de chaque classe entre chaque participant.

4. REGLES

4.1. L'épreuve sera régie par :

- les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile 2013/2016,
- Les règles de classe 2013 de chaque classe admissible,
- la partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique,
- les RSO 2012/2013, catégorie 1, Multi ou Mono

En cas de traduction des documents propres à la course, le texte français prévaudra. Pour les 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 26 octobre ; TU+1 à partir du dimanche 27 octobre) ; et en heure locale au Brésil en novembre (TU-2).

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 et en conformité avec les Règles de Classe ».
- **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.

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 seront 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 les 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 12 juillet 2013.

5.2.2. **Nom du bateau** : le nom du bateau inscrit doit être marqué au moins 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 26 octobre 2013 à 12H, jusqu'à 50 milles de la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix à Itajaï. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées.

5.2.4. **Flammes ou Pavillons** : à quai, l'envoi 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 skippers 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 Ville d'Itajaï). Ils devront être **impérativement** arborés au Havre du vendredi 26 octobre 2013 12H et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix.

5.2.5 **Logo 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 2.3 mètres de diamètre pour les Imoca (ou plus suivant accord avec la classe), 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 Skipper. 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 2013 est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui seront répartis en plusieurs classes dont :

- 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.

Toute autre classe homogène souhaitant participer à la manifestation pourra en faire la demande auprès de la direction sportive au plus tard le 1^{er} février 2013, et sous réserve du respect de l'AC 6.1.4.

Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion, notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port, conformément à leur règle de classe et aux RSO.

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.

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 2013).

6.1.4. Pour qu'une classe soit admissible, un minimum de 5 bateaux inscrits avant le 12 juillet 2013 est nécessaire.

A la clôture des inscriptions, l'organisateur de la course confirmera les classes admises à courir en fonction du nombre d'inscriptions.

6.2. Inscription

6.2.1. La demande d'inscription d'un bateau sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'y joindre le bulletin d'inscription dûment rempli et accompagné 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'AC 6.1.2, sera atteinte, les bateaux suivants seront enregistrés sur une liste d'attente.

6.2.2. L'inscription définitive devra être déposée au plus tard, le **12 Juillet 2013** avec un chèque ou une attestation de virement bancaire représentant le solde du montant des droits d'inscription auprès de :

SIRIUS EVENEMENTS SARL
Transat JACQUES VABRE
5 rue de l'Amiral Hamelin – 75016 PARIS

6.2.3. Les droits d'inscription sont fixés à :

- 10 000 euros HT pour les bateaux de 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 l'Association Transat Jacques Vabre, les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

TITULAIRE DU COMPTE	ASSO TRANSAT JACQUES VABRE
Code banque	10107
Code guichet	00365
Numéro de compte	00118030244
Clé RIB	20
DOMICILIATION	BRED LE HAVRE ESPACE COTY
N°du compte bancaire international (IBAN)	FR7610107003650011803024420

Si, à l'issue des contrôles effectués par le Comité de Course, un bateau est jugé non conforme, l'organisateur se réserve le droit de l'exclure (RCV 76). Le bateau sera remboursé de la moitié des droits d'inscription encaissés.

En cas de désistement après la date du 12 juillet 2013, les droits d'inscription resteront acquis à l'Organisateur de la course.

Les organisateurs pourront, pour cause de force majeure ou si la sécurité des participants l'exige, décider d'annuler le déroulement de l'épreuve. Une annulation pour des raisons de force majeure ou pour tout motif indépendant de la volonté des organisateurs, ne donnera lieu à aucun remboursement des frais d'inscription ni dédommagement. Il pourra en être ainsi notamment, mais sans que cette liste soit limitative, en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, de conflit armé, de réquisition, d'incendie, d'inondation, de grève, ou de blocage des installations dont l'origine serait étrangère et totalement indépendante de la volonté des organisateurs.

6.2.4. Une inscription tardive (après le 12 juillet 2013) pourra être examinée par l'Organisateur de la course; en cas d'acceptation, les droits d'inscription seront majorés de 25%.

6.2.5. L'inscription comprend la mise à disposition d'une balise de positionnement fournie par l'organisateur de la course à chaque concurrent, une caution de 2000 euros sera demandée.

6.2.6. Parcours d'observation :

La direction de course se réserve le droit de demander à un équipage, avec son bateau inscrit, de 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**. L'équipage 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.

Pour les Class 40, la Normandy Channel Race 2013 et/ou la course Les Sables-Horta 2013 seront considérés comme parcours d'observation.

6.2.7. La liste définitive des bateaux admis à se présenter à la Transat JACQUES VABRE pour les contrôles de Jauge et d'Equipements à compter du 25 octobre 2013 à 18H au Havre sera publiée à la conférence de presse un mois environ avant le départ.

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.

6.2.8. L'admission ne devient définitive que lorsque le bateau et son équipage ont satisfait aux contrôles de Jauge et d'Equipements 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 Skipper 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 administratifs nécessaires à son entrée au Brésil.

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 2013.

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 ou PSMer de moins de 5 ans (AFPS et PSC1 de moins de 5 ans sont acceptés) (cf RSO 6.05.2)**

6.3.6. Age minimum : 18 ans au 25 octobre 2013 à 18h.

6.3.7. Au plus tard le vendredi 1^{er} novembre à 18 heures, le Skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ se trouvera 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 muni d'une antenne située en tête de mât, enregistré au MMSI du bateau.
- 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 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.
- 7.1.9. Un SART (transpondeur de recherche et de sauvetage) radar autonome dans le container de survie).
- 7.1.10. Deux balises personnelles AIS portée en permanence par chaque skipper et co-skipper.

8. PROGRAMME

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 équipages.

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 en public

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 (présence des 2 skippers)**

Vendredi 1^{er} novembre 10h00 : **Briefing départ réservé aux équipages**
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 : Présentation officielle des équipages suivie de la soirée officielle

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

Dimanche 3 novembre 09h00 : Sortie des bateaux
13h00 : premier départ de la Transat Jacques Vabre

9. OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DE L'EQUIPAGE

9.1. La présence du Skipper et de son équipier est obligatoire :

9.1.1. A Paris : pour la conférence de presse de présentation qui aura lieu 1 mois environ avant le départ de la course.

9.1.2. Au Havre :

- Pour chaque briefing décrit dans l'Avis de Course.
- Du vendredi 25 octobre 2013 à 12h00 au dimanche 28 octobre 2013 à 18h00 pour la Régate exhibition.
- Du mercredi 30 octobre 2013 à 14h30 jusqu'au départ de la course.
- Vendredi 1^{er} novembre 2013 à 19h00 pour la présentation des Equipages et la soirée officielle.

9.1.3. Au port d'arrivée:

- A la conférence de presse d'arrivée,
- A la remise des prix concernant chaque concurrent, **faute de quoi, le prix ne sera pas remis : 2 remises des prix officielles sont prévues dans la ville d'arrivée : une semaine environ après l'arrivée du premier concurrent pour les concurrents arrivés dans ce délai et à l'issue de l'ensemble des arrivées pour les autres concurrents : les dates prévisionnelles de ces deux remises des prix seront précisées dans les Instructions de Course.**
- A la régata promotionnelle organisée au port d'arrivée (date à préciser ultérieurement et antérieure à la remise des prix le concernant)
- Le bateau 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.

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. Au port d'arrivée: 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 par l'organisation.

10. JAUGE-CONTRÔLES D'EQUIPEMENT

10.1. Au Havre

Il sera procédé à une inspection de chaque bateau au Havre. L'équipage 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 seront contrôlés.

11. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les instructions de course seront envoyées aux skippers par mail au plus tard un mois avant le départ puis publiées sur le tableau officiel électronique.

12. PARCOURS

12.1. Ligne de départ : devant Le Cap de la Hève.

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

12.3. Ligne d'arrivée : devant le port d'arrivée

12.4. Les parcours seront différents selon les classes. Des marques supplémentaires à définir seront ajoutés par avenant à l'Avis de Course.
Les parcours seront définis au plus tard dans les Instructions de Course.

13. TEMPS LIMITE

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

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. Championnat du monde IMOCA

Cette compétition compte pour le Championnat du monde IMOCA .

16. TROPHEES ET PRIX

16.1. Seuls les bateaux ayant terminé la Transat JACQUES VABRE sont pris en compte pour l'attribution des prix.

16.2. Les principaux trophées sont :

1 ^{er} Monocoque IMOCA	: Trophée Jacques Vabre
1 ^{er} Classe MULTI 50	: Trophée Jacques Vabre
1 ^{er} Monocoque Class40	: Trophée Jacques Vabre

16.3. L'Association Transat Jacques Vabre versera une dotation correspondant, pour chaque classe, à 60% du montant des inscriptions de la classe. La répartition au sein de cette dotation entre les prix aux skippers et les subventions aux classes fera l'objet d'un accord entre l'organisation et chaque classe.

La répartition détaillée des prix par classe sera faite par chaque classe et annoncée dans les Instructions de Course.

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 à l'ordre de CLS Argos sera demandé au Skipper, ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura rendu sa balise avec sa déclaration d'arrivée au PC course.

17.2. Système INMARSAT

17.2.1. Chaque bateau devra être équipé d'un terminal INMARSAT C opérationnel pour la localisation.

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

17.2.2. La Transat JACQUES VABRE utilisera le système INMARSAT C pour 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. MOYENS DE COMMUNICATIONS

Tout bateau doit être équipé :

- d'un système de téléphone par satellite avec antenne fixe. L'antenne devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée.
- Ce téléphone devra avoir une sonnerie suffisamment audible à l'intérieur du bateau et rester allumé pendant toute la durée de la course.
- d'une radio VHF 56 canaux de 25 watts minima avec antenne en tête de mât.

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

19. SOURCE D'ENERGIE

19.1. Rappel de la RCV 42.1

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. 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 Skipper 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 bateau 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 aux 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 Skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'organisateur de la course.
- 21.4. Chaque Skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque participant de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.
Tout conseil ou renseignement fourni par l'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 Skipper 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 Skipper 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. 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.

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 12 juillet 2013 en concertation avec les Classes..

24. CONTACTS

SIRIUS EVENEMENTS 5 rue de l'Amiral Hamelin 75016 PARIS

Tel : (33) 1 47 04 61 14

Email : course@tjv2013.org

Site internet : www.transat-jacques-vabre.com