



# TRANSAT JACQUES VABRE

**2007**

**8ème édition**

**Avis de Course**

(Edition du 1 décembre 2006)



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

## Table des matières

1.	<i>ORGANISATION</i>	<i>page 1</i>
2.	<i>NOM</i>	<i>page 1</i>
3.	<i>OBJET</i>	<i>page 1</i>
4.	<i>REGLEMENTS</i>	<i>page 1</i>
5.	<i>PROGRAMME</i>	<i>page 2</i>
6.	<i>VOILIERS</i>	<i>page 3</i>
7.	<i>EQUIPAGE</i>	<i>page 3</i>
8.	<i>INSCRIPTION</i>	<i>page 3</i>
9.	<i>MARQUES DE RECONNAISSANCE</i>	<i>page 5</i>
10.	<i>OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DE L'EQUIPAGE</i>	<i>page 5</i>
11.	<i>SOURCE D'ENERGIE</i>	<i>page 6</i>
12.	<i>CONTROLE DES VOILIERS</i>	<i>page 6</i>
13.	<i>MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES</i>	<i>page 6</i>
14.	<i>POSITIONNEMENT</i>	<i>page 7</i>
15.	<i>RADIO</i>	<i>page 7</i>
16.	<i>AIDE EXTERIEURE (modification de la RCV41)</i>	<i>page 7</i>
17.	<i>PARCOURS</i>	<i>page 8</i>
18.	<i>CLASSEMENT</i>	<i>page 8</i>
19.	<i>TROPHEES ET PRIX</i>	<i>page 9</i>
20.	<i>RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS</i>	<i>page 9</i>
21.	<i>TEMPS LIMITE</i>	<i>page 11</i>
22.	<i>JURY INTERNATIONAL ISAF</i>	<i>page 11</i>
23.	<i>HORAIRES</i>	<i>page 11</i>
24.	<i>TEXTE</i>	<i>page 11</i>
25.	<i>ADHESION</i>	<i>page 11</i>
26.	<i>UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS</i>	<i>page 11</i>

## **1- ORGANISATION**

La **Transat JACQUES VABRE** est une épreuve organisée par Pen Duick avec la participation de la ville du Havre pour les opérations de départ et l'Etat de Bahia pour les opérations d'arrivée, ainsi que leurs Clubs sportifs, en collaboration avec l'Union Nationale pour la Course au Large.

## **2- NOM**

L'appellation officielle et seule autorisée est "**La Transat JACQUES VABRE**". La **Transat JACQUES VABRE** est parrainée par le groupe Kraft Foods France, la ville du Havre et l'Etat de Bahia.

## **3- OBJET**

La **Transat JACQUES VABRE** est une épreuve sportive. Elle a pour objet de promouvoir le sport de la voile, de contribuer au développement des multicoques et monocoques de haute mer, du matériel embarqué ainsi que de toutes fournitures et techniques de construction et de développer les relations économiques entre l'Europe et le Brésil.

Cette épreuve est inscrite aux calendriers suivants :

- FICO (Forum International des Courses Océaniques) et donne lieu à l'attribution de points pour le championnat du monde FICO des coureurs et des marques,
- ORMA et donne lieu à l'attribution de points au championnat du monde des Multicoques ORMA,
- IMOCA et donne lieu à l'attribution de points au championnat du monde des Monocoques IMOCA.

Afin de préserver sa pérennité, la promotion et l'encouragement aux progrès de la technologie ainsi que sa participation au championnat du monde FICO, sa périodicité a été fixée à une période biennale.

## **4- REGLEMENTS**

**4.1** L'épreuve est régie par les textes en vigueur des documents ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par les Instructions de Course disponibles au plus tard le 28 octobre 2007 au Havre.

- a) Les règles de course de l'International Sailing Federation (ISAF) 2005/2008, dénommées ci-après RCV, sauf les règles modifiées en § 4.2.  
L'épreuve se court en catégorie C conformément à l'article 20.3.1 (b) du code de publicité de l'ISAF.
- b.1) Les règles de jauge et de sécurité ORMA en cours pour les multicoques Classe ORMA, ainsi que les règles du Championnat ORMA, telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- b.2) Les règles de jauge et de sécurité IMOCA en cours pour les monocoques IMOCA, monocoques de longueur hors tout telle que définie dans le règlement FICO comprise entre 58' et 60' pieds, ainsi que les règles du Championnat IMOCA, telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- b.3) Les règles de jauge des multicoques 50' en cours pour les multicoques classe 50' telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- b.4) Les règles de jauge Classe 40 pour les monocoques Class 40' comprenant le règlement OSR (Offshore Sailing Régulations) 2006/2007 catégorie 1, telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- b.5) Les règles Fico et OSR 2006/2007 pour les monocoques classe 2, telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course
- c) Le règlement FICO en cours tel qu'éventuellement modifié dans cet Avis de Course pour l'attribution des points au Championnat FICO.
- d) La partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).
- e) Le présent Avis de Course et ses avenants éventuels
- f) Les Instructions de Course et ses avenants éventuels

**4.2** Les RCV suivantes sont modifiées :



- Vendredi 2 novembre 2007 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 suivi de la soirée officielle
- Samedi 3 novembre 2007 8H30 :** Briefing final pour les monocoques.,  
**10H00 :** Sortie des monocoques,  
**13H00 : Départ des monocoques.**
- Dimanche 4 novembre 2007 8H30 :** Briefing final pour les multicoques,  
**10H00 :** Sortie des multicoques,  
**13H00 : Départ des multicoques.**

## **6- VOILIERS**

- 6.1** Le nombre de voiliers participant à l'épreuve est limité à 50.  
Toutefois, l'Organisateur se réserve le droit :
- d'inviter des voiliers additionnels à participer à l'épreuve,
  - de refuser une inscription.
- 6.2** Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui sont répartis en plusieurs classes :
- Classe ORMA, Multicoques tels que définis dans les Règles ORMA,
  - Classe IMOCA, Monocoques tels que définis dans les Règles IMOCA,
  - Classe 2 Monocoques Monocoques de 45,1' à 50' tels que définis dans le règlement FICO,
  - Classe 50' Multicoques tels que définis dans les Règles Multicoques 50',
  - Classe 40 Monocoques tels que définis dans les Règles de la Class 40.
- Tous les voiliers devront être équipés d'un moteur de propulsion, notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port (Jauge IMOCA, Jauge ORMA, OSR).
- 6.3** Pour former une classe, un minimum de 3 voiliers partants est nécessaire.

## **7- EQUIPAGE**

- 7.1** La course se court en double. Tout voilier doit avoir, en tout temps, deux personnes et toujours les mêmes à bord, sous réserve de la RCV 41.
- 7.2** Tout chef de bord qui a embarqué une ou plusieurs personnes assistées, dans le cadre de la RCV 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais et doit se conformer aux instructions du Comité de Course.
- 7.3** Tout participant doit avoir les documents nécessaires à son entrée au Brésil.
- 7.4** 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.
- 7.5** Age minimum : 18 ans au 2 novembre 2007 à 18h.
- 7.6** Au plus tard le 2 novembre 2007 à 18 heures, le chef de bord devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ se trouve en annexe dans les Instructions de Course.

## **8- INSCRIPTION**

- 8.1** **L'inscription se fait sur invitation.**
- 8.2** La demande d'inscription d'un voilier sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'y joindre la fiche de renseignement dûment remplie et accompagnée d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire de 1 000 euros à valoir sur les droits d'inscription. Lorsque la limite de 50 bateaux, fixée à l'article 6.1, sera atteinte, les suivants seront enregistrés sur une liste d'attente.
- 8.3** L'inscription définitive devra être déposée au plus tard, le **1er juillet 2007** avec un chèque ou une attestation de virement bancaire représentant le solde du montant des droits d'inscription auprès de :

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

**8.4** Les droits d'inscription sont fixés à :

- 9 000 euros HT pour les bateaux courant dans la classe ORMA et la classe IMOCA + TVA en vigueur,
- 4 500 euros HT pour les monocoques de la classe 2, les multicoques Classe 50' et monocoques de la classe 40+ TVA en vigueur.

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

Titulaire du compte :	STE PEN DUICK SAS
Code Banque :	18707
Code Guichet :	00022
N° de Compte :	02221103837
Clé RIB :	33
IBAN :	FR76 1870 7000 2202 2211 0383 733
Adresse SWIFT (BIC) :	CCBPFPPVER
Domiciliation :	BPVF LE CHESNAY

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

Si, à l'issue du contrôle effectué par le Comité de Course, le voilier n'est pas retenu, il sera remboursé la moitié des droits d'inscription.

En cas de désistement, les droits d'inscription resteront acquis à l'Organisateur.

**8.5** Une inscription tardive (après le 1<sup>er</sup> juillet 2007) pourra être examinée par l'Organisateur; en cas d'acceptation, les droits d'inscription seront majorés de 25%.

**8.6** L'inscription comprend une balise de positionnement fournie par l'organisation à chaque concurrent. (Un chèque de caution de 1 000 euros sera demandé).

**8.7** Chaque voilier, avec son équipage inscrit, devra réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec le Comité 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 le Comité de Course.

Ce parcours d'observation doit être effectué avec le bateau inscrit, dans les mêmes conditions de minima que celles prévues pour la Transat JACQUES VABRE **avec un suivi Inmarsat**. Le parcours d'observation devra être effectué avant le 1<sup>er</sup> octobre 2007 sauf dérogation exceptionnelle. Le chef de bord mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'Organisateur (logos dans la grand voile et pavillon de course) lors de sa qualification et de toutes sorties destinées à la confection de banques images.

**8.8** La liste définitive des voiliers admis à se présenter à la Transat JACQUES VABRE pour les ultimes vérifications à compter du 27 octobre 2007 au Havre sera publiée au plus tard à la Conférence de Presse.

**Seuls les voiliers ayant envoyé à l'Organisation une copie de l'assurance RC auront accès au Bassin Paul Vatine au HAVRE.**

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

## 9- MARQUES DE RECONNAISSANCE

- 9.1 Numéro** : un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la ou les coques et les voiles. Les dimensions sont données dans la Jauge ORMA, la Jauge IMOCA et les Prescriptions FICO.  
**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 ORMA, IMOCA et FICO.) doivent être communiqués à l'organisateur au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2007.
- 9.2 Nom du voilier** : le nom du voilier inscrit peut être marqué sur chaque bord de chaque coque ou flotteur et une fois sur le tableau arrière ou sur les bras de liaison arrière.  
 Pen Duick se réserve le droit de refuser un nom qu'il considère de mauvais goût, choquant, abusif ou en contradiction avec les objets de la course.
- 9.3 Pavillons de course** : Tout voilier inscrit à la course recevra à son arrivée au Havre **deux pavillons de course** qu'il devra arborer dans son gréement à partir du vendredi 26 octobre 2007 et jusqu'à l'heure limite de course ou son départ de Salvador de Bahia. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées.
- 9.4 Flamme ou Pavillon** : à quai, la montée des flammes dans les étais ainsi que les pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan.  
 Par ailleurs, les chefs de bord s'engagent à hisser dans le gréement de leur voilier les pavillons de l'Organisateur (au nombre de 5 fournis par l'organisateur au Havre). Ils devront être **impérativement** portés au Havre du vendredi 26 octobre 2007 et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Salvador de Bahia jusqu'à la remise des prix.
- 9.5 Nom de la course** : tout voilier inscrit devra porter dans la grand-voile le logo de la course. Ce logo sera inscrit dans un cercle de 3 mètres de diamètre pour tous les bateaux sauf pour les Classe 40. Pour ces derniers, le diamètre du logo sera de 1,50 mètre. Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont. Les transferts seront fournis par l'Organisateur, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du chef de bord. Pour toute infraction à cette règle, le voilier fautif sera pénalisé financièrement par le Comité de Course.

## 10- OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DE L'EQUIPAGE

- 10.1** La présence des deux marins constituant l'équipage est **obligatoire** :
- 10.1.1 A Paris** : pour la conférence de presse de présentation (fin septembre/début octobre 2007),
- 10.1.2 Au Havre** :
- Pour chaque briefing : voir article 5 du présent Avis de Course.
  - Du vendredi 26 octobre 2007 à 18h00 au dimanche 28 octobre 2007 à 19h00 et à bord de leur bateau pour les prologues.
  - Du mercredi 31 octobre 2007 10h00 jusqu'au départ de la course.
  - Vendredi 2 novembre à 19h00 pour la présentation des Equipages et la soirée officielle.
  - **Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence au Havre** de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de l'Organisateur et du Comité de Course à son arrivée.
  - A la remise des prix, **faute de quoi, le prix ne sera pas remis.**
- 10.1.3 A Bahia** :
- A la conférence de presse d'arrivée,
  - A la remise des prix, **faute de quoi, le prix ne sera pas remis.**

- 10.2 Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence au Havre et à Salvador de Bahia** de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de l'organisateur et du Comité de Course à son arrivée.
- 10.3** En cas d'infraction, des pénalités financières pourront être appliquées à la discrétion du Jury International.

## **11- SOURCE D'ENERGIE**

- 11.1** Aucun moyen de propulsion autre que la force du vent ne peut être employé en course (RCV 42.1).
- 11.2** Modification de la RCV 52 : les voiliers sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique. Pour les monocoques, cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

## **12- CONTROLE DES VOILIERS**

- 12.1** Un candidat inscrit pourra demander au Comité de Course de lui adresser un contrôleur avant de venir au Havre, de façon à lui permettre de faire les modifications ou compléments exigés par ce dernier en temps voulu. Il devra, dans ce cas, couvrir les frais de déplacement du contrôleur.
- 12.2 Au Havre**  
Il sera procédé à une inspection de chaque voilier au Havre. Le chef de bord ou son équipier devra être présent pour le contrôle de leur bateau. Un voilier non-conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.
- 12.3 Salvador de Bahia**  
A l'arrivée, le Comité de Course pourra vérifier les voiliers, sans préavis, soit de sa propre initiative, soit à la demande de l'autorité organisatrice ou du Jury International.  
Un voilier non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

## **13- MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES**

- 13.1 Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'Epreuve :**
- 13.1.1** Un radar avec alarme.  
**13.1.2** Un Iridium portable étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.  
**13.1.3** Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.
- 13.2 Les matériels de sécurité suivants sont recommandés à bord pendant toute la durée de l'Epreuve :**
- 13.2.1** Un lance amarre de type « Speedline » ou équivalent d'une portée de 250 mètres minimum.  
**13.2.2** Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » ou équivalent d'une capacité minimum de  $48dm^3$  avec détendeur incorporé.  
**13.2.3** Des gilets de sauvetage auto-gonflables par système de pression type Hammar ou équivalent, homologués CE avec plusieurs kits de rechange et munis d'une lampe de type flashlight avec une autonomie minimum de 8 h.  
**13.2.4** Un transpondeur radar actif autonome.  
**13.2.5** Récepteur AIS (obligatoire en ORMA).

## **14- POSITIONNEMENT**

### **14.1 Système INMARSAT**

**14.1.1** La Transat JACQUES VABRE utilisera le système INMARSAT C pour la transmission de messagerie et le suivi des bateaux. Dans le cas d'une défaillance du système Inmarsat C, l'autre système de balise de positionnement sera utilisé.

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

**Cet appareil doit être en parfait état de fonctionnement et installé de façon à empêcher sa détérioration. L'antenne de l'Inmarsat C doit être située sur un support à une hauteur minimum de 55 cm au dessus du pont et de façon à être complètement dégagée de tout obstacle dans un rayon de 60 cm autour de l'antenne quelque soit la position du bateau (gîte ou autre).**

**14.1.3** Chaque concurrent devra donner à l'Organisateur l'autorisation du suivi de son bateau par ce système durant le parcours de qualification et la course. Des essais devront être effectués dès que le bateau sera équipé, au moins un mois avant le départ de la Course.

### **14.2 Système de balise de positionnement**

Au Havre, l'organisateur installera sur chaque bateau une balise de positionnement qui permettra de conserver un suivi du voilier en cas d'avarie Inmarsat C ou de panne d'énergie.

Un chèque de caution de 1 000 euros sera demandé au chef de bord, ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura renvoyé sa balise de positionnement à l'adresse qui lui sera donnée au départ et dans l'emballage d'origine pour éviter sa détérioration.

### **14.3 Autre système de positionnement :**

Le Comité de Course doit être informé 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.

## **15- RADIO**

Tout bateau doit être équipé :

- d'un système de téléphone par satellite type Standard B, F, M ou Iridium avec antenne extérieure fixe. L'antenne extérieure devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée.
- d'une radio VHF 56 canaux de 25 watts minima.

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

## **16- AIDE EXTERIEURE** (modification de la RCV 41)

**16.1** Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés et notamment le routage (modification de la RCV 41).

**16.2** Les voiliers 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 voilier ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

- 16.3** Pendant la course, un voilier peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes :
- Le chef de bord doit en faire la demande au Comité de Course (VHF, Inmarsat C , M, téléphone).
  - Après accord du Comité de Course, sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le voilier peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec le Comité de Course, sur une distance convenue avec le Comité de Course, à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du voilier vers la ligne d'arrivée.
  - Lorsque le voilier est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord,
  - Lorsque le voilier 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 le Comité de Course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec le Comité de Course. L'équipage peut débarquer.
  - Lorsque le voilier a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec le Comité de Course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du voilier vers la ligne d'arrivée.
  - 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.
- 16.4** Toute réception d'informations particulières concernant la marche du voilier, le choix de la route ou la météo, est autorisée.
- 16.5** Une escorte pourra être autorisée pour ouvrir la route du concurrent au départ, sous réserve d'accord écrit préalable du Comité de Course quant aux modalités.

## **17- PARCOURS**

- 17.1 Ligne de départ** : devant Le Havre.
- 17.2 Parcours côtier** : défini dans les Instructions de Course.
- 17.3 Ligne d'arrivée** : devant Salvador de Bahia (Brésil).

## **18- CLASSEMENT**

- 18.1 Classement par classes**  
Un classement en temps réel dans chacune des classes définies au paragraphe 6.2 est établi par ordre d'arrivée avant le temps limite.
- 18.3 Points au classement FICO**  
La Transat JACQUES VABRE donne droit à l'attribution de points au Championnat du Monde FICO des coureurs et des marques 2007.  
Pour chaque chef de bord et chaque équipier ayant terminé la course avant le temps limite, les points sont obtenus suivant le barème de points définis dans le Règlement FICO en cours.
- 18.4 Points au classement IMOCA**  
Les monocoques IMOCA inscrits au Championnat IMOCA se verront attribuer les points correspondant à leur classement conformément au Règlement de la classe IMOCA.

## **19- TROPHEES ET PRIX**

- 19.1** Seuls les voiliers ayant terminé la Transat JACQUES VABRE dans le temps limite sont pris en compte pour les prix.
- 19.2 Les principaux trophées sont :**
- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| 1er Multicoque ORMA     | : Trophée Jacques Vabre |
| 1er Monocoque IMOCA     | : Trophée Jacques Vabre |
| 1er Multicoque 50'      | : Trophée Jacques Vabre |
| 1er Monocoque Classe 2  | : Trophée Jacques Vabre |
| 1er Monocoque Class 40' | : Trophée Jacques Vabre |
- 19.3** Le montant et la répartition des prix offerts par les parrains de la course seront diffusés dans les Instructions de Course.

## **20- RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS**

- 20.1** 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 et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve.
- Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Organisateur ne peut être que contractuelle et explicite.
- En particulier :
- Les vérifications que le Comité de Course ou la Commission de Contrôle, soit de leur propre initiative, soit à la demande 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 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 ne saurait engager civilement l'Organisateur 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.
- 20.2** L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (RCV fondamentale N°3). Par conséquent, les organisateurs 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.
- 20.3** Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du voilier, armateur et chef de bord, seul le chef de bord officiellement indiqué sur la feuille d'engagement est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'organisation.
- 20.4** Chaque chef de bord participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer à 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 (Pen Duick), 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 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.)**

- 20.5** 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 voiliers ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre. En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements associés.

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

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

- 20.6** **Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le chef de bord devront déposer auprès de l'Organisateur à l'inscription, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'organisateur, les mandataires et agents ainsi que les assureurs, tel que rédigé en annexe.** Les Organisateurs ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, 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.

- 20.7** Les Organisateurs 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.

- 20.8** Les Organisateurs 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.

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

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

- Le participant reconnaît qu'il a souscrit, et qu'il gardera, jusqu'à un mois après avoir terminé la course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir ses risques et responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.
- Le participant, l'armateur (si différent de celui-ci), et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que l'Organisateur de la course (Pen Duick), ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejettent toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.

## **21- TEMPS LIMITE**

- 21.1** Un voilier qui n'aura pas franchi la ligne d'arrivée à Salvador de Bahia avant le temps limite doit être classé DNF (modification de la RCV 35).
- 21.2** Le temps limite d'arrivée pour tous les concurrents est **10 jours** pleins après l'arrivée du premier monocoque. Au délai de ces 10 jours, il y a éventuellement lieu d'ajouter le bonus en temps que le Jury International est susceptible d'accorder à un voilier.
- 21.3** Le temps limite pourra être prolongé, si nécessaire, à la discrétion du Directeur de Course.

## **22- JURY INTERNATIONAL ISAF**

Avec l'autorisation de F.F.V., il sera constitué un Jury International dont les décisions ne seront pas susceptibles d'appel.  
Sa composition sera communiquée dans les Instructions de Course.

## **23- HORAIRE**

Tous les horaires donnés dans l'Avis de Course et les Instructions de Course sont en heures locales au Havre soit TU+ 1 et TU-2 au Brésil.

## **24- TEXTE**

Pour l'Avis de Course et les Instructions de Course, la Jauge IMOCA, la Jauge ORMA, la Jauge Moncoques Classe 40 et le Règlement FICO, le texte français prévaut. Pour le Règlement OSR et les Règles ISAF, le texte anglais fait foi.

## **25- ADHESION**

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

## **26- UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELLES**

L'annexe audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

UNCL, le 1 décembre 2006

L'Organisateur se réserve le droit d'amender le présent Avis de Course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.



**ANNEXE**  
**Renonciation à recours**  
**(à joindre au bulletin d'inscription)**

Je soussigné(e) .....  
 skipper du voilier, certifie que les renseignements donnés sur le bulletin d'inscription (joint à ce formulaire) sont exacts et sincères, et demande à inscrire à **La Transat Jacques Vabre 2007**  
 le voilier : .....

Je déclare accepter et assumer l'entière responsabilité de tout dommage et accident qui peuvent survenir du fait de l'état du voilier ou du matériel se trouvant à bord de celui-ci, que le voilier remplit toutes les exigences de sécurité déterminées, aussi bien par les autorités gouvernementales que sportives. Je déclare avoir pris connaissance de l'Avis de Course de **La Transat Jacques Vabre 2007**, l'accepter sans aucune réserve, avoir bien noté le paragraphe 20 concernant la responsabilité des participants, avoir, ainsi que mon équipage, la qualification, la compétence et les connaissances de navigation nécessaires, et que :

Monsieur (Madame) .....  
 ou / et

Monsieur (Madame) .....  
 sont en mesure de me remplacer comme skipper du voilier en cas de besoin pour la course.

Par cette déclaration, tant en ce qui me concerne qu'en ce qui concerne mon équipage, je décharge de toute responsabilité la société Pen Duick, les clubs organisateurs, les fédérations de voile, l'Union Nationale pour la Course au Large (UNCL), les commanditaires de l'événement : Kraft Foods France, les villes du Havre et de Salvador da Bahia, ainsi que le Jury et le Comité de Course et toute autre personne physique ou morale qui participe à l'organisation de cette épreuve à quelque titre que ce soit, assumant moi-même la charge de tout incident pouvant se produire à l'occasion de ma participation à **La Transat Jacques Vabre 2007**.

Si, pour toute raison et/ou circonstance, **La Transat Jacques Vabre 2007** ne devait pas avoir lieu, la société Pen Duick et/ou ses collaborateurs et commanditaires ne seront pas tenus responsables pour tout dommage ou perte subis.

J'autorise l'organisateur à télécharger le DNID sur mon terminal Inmarsat C dans le but de faire le suivi en positions de mon bateau au cours de l'épreuve.

Je joins le chèque correspondant aux droits d'inscription du voilier pour la course (montant : voir paragraphe 8 de l'Avis de Course).

Fait à ..... le .....

Signatures précédées de la mention "Lu et Approuvé"

LE SKIPPER

LE PROPRIETAIRE



# Transat Jacques Vabre - 8ème édition

Départs les 3 et 4 novembre 2007

## BULLETIN D'INSCRIPTION

Nom de Course du Bateau : \_\_\_\_\_

Nom de baptême : \_\_\_\_\_ N° Voile : \_\_\_\_\_

### 1 Identification du Skipper

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

Date Nais. : \_\_\_\_\_ Nat. : \_\_\_\_\_

Lieux de Nais. : \_\_\_\_\_

perso. : \_\_\_\_\_

mobile : \_\_\_\_\_

Bureau : \_\_\_\_\_

Fax : \_\_\_\_\_

Mail : \_\_\_\_\_

Site : \_\_\_\_\_

Licence FFV n° : \_\_\_\_\_

Participations précédantes (Années ?) : \_\_\_\_\_

### 2 Identification du Co-Skipper

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

Date Nais. : \_\_\_\_\_ Nat. : \_\_\_\_\_

Lieux de Nais. : \_\_\_\_\_

perso. : \_\_\_\_\_

mobile : \_\_\_\_\_

Bureau : \_\_\_\_\_

Fax : \_\_\_\_\_

Mail : \_\_\_\_\_

Site : \_\_\_\_\_

Licence FFV n° : \_\_\_\_\_

Participations précédantes (Années ?) : \_\_\_\_\_

### 3 Attaché de presse Skipper

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Société : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

perso. : \_\_\_\_\_

mobile : \_\_\_\_\_

Bureau : \_\_\_\_\_

Fax : \_\_\_\_\_

Mail : \_\_\_\_\_

### 4 Attaché de presse Co-skipper

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Société : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

perso. : \_\_\_\_\_

mobile : \_\_\_\_\_

Bureau : \_\_\_\_\_

Fax : \_\_\_\_\_

Mail : \_\_\_\_\_

### 5 Information sur le bateau

Monocoque : Classe 40  Classe 2  IMOCA

Multicoque : Classe 2  ORMA  Tri  Cata

Architecte : \_\_\_\_\_

LOA : \_\_\_\_\_ Bau maxi. : \_\_\_\_\_ Outrigger

Tirant d'eau mini. : \_\_\_\_\_ Maxi. : \_\_\_\_\_

Hauteur et matériau du mât : \_\_\_\_\_

Historique (année, nom de course, skipper) : \_\_\_\_\_

Date de construction : \_\_\_\_\_

Date de mise à l'eau : \_\_\_\_\_

Matériau de la coque : \_\_\_\_\_

Surface de voile au près : \_\_\_\_\_

Surface de voile au portant : \_\_\_\_\_

Puissance moteur : \_\_\_\_\_

**6 Identification du Sponsor - Armateur**

Nom : \_\_\_\_\_  
 Prénom : \_\_\_\_\_  
 Société : \_\_\_\_\_  
 Adresse : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_  
 Pays : \_\_\_\_\_  
 ☎ perso. : \_\_\_\_\_  
 ☎ mobile : \_\_\_\_\_  
 ☎ Bureau : \_\_\_\_\_  
 Fax : \_\_\_\_\_  
 Mail : \_\_\_\_\_  
 Site : \_\_\_\_\_

**7 Attaché de presse du Sponsor - Armateur**

Nom : \_\_\_\_\_  
 Prénom : \_\_\_\_\_  
 Société : \_\_\_\_\_  
 Adresse : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_  
 Pays : \_\_\_\_\_  
 ☎ perso. : \_\_\_\_\_  
 ☎ mobile : \_\_\_\_\_  
 ☎ Bureau : \_\_\_\_\_  
 Fax : \_\_\_\_\_  
 Mail : \_\_\_\_\_  
 Site : \_\_\_\_\_

**8 Responsable du projet**

Nom : \_\_\_\_\_  
 Prénom : \_\_\_\_\_  
 Société : \_\_\_\_\_  
 Adresse : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_  
 Pays : \_\_\_\_\_  
 ☎ perso. : \_\_\_\_\_  
 ☎ mobile : \_\_\_\_\_  
 ☎ Bureau : \_\_\_\_\_  
 Fax : \_\_\_\_\_  
 Mail : \_\_\_\_\_

**9 Personne à contacter à terre**

Nom : \_\_\_\_\_  
 Prénom : \_\_\_\_\_  
 Société : \_\_\_\_\_  
 Adresse : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 CP : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_  
 Pays : \_\_\_\_\_  
 ☎ perso. : \_\_\_\_\_  
 ☎ mobile : \_\_\_\_\_  
 ☎ Bureau : \_\_\_\_\_  
 Fax : \_\_\_\_\_  
 Mail : \_\_\_\_\_

**10 Pièces à joindre au dossier**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> CV Nautique du skipper                       | <input type="checkbox"/> Attestation d'Assurance RC du bateau |
| <input type="checkbox"/> CV Nautique du Co-skipper                    | <input type="checkbox"/> Attestation stage de survie          |
| <input type="checkbox"/> Photo du skipper (fichier 300 dpi)           | <input type="checkbox"/> Dossier de presse                    |
| <input type="checkbox"/> Photo du co-skipper (fichier 300 dpi)        | <input type="checkbox"/> Chèque de constitution de dossier    |
| <input type="checkbox"/> Photo du bateau sous voile (fichier 300 dpi) |   |

**Tout dossier incomplet ne sera pas pris en compte**

**L'ensemble de ces éléments est à retourner, au plus tard, le 1er juillet 2007 à :**

**Pen Duick**

43bis, rue de Cronstadt

75015 Paris

Tél.: +33/(0)1 48 42 54 90

Fax : +33/(0)1 48 42 52 96

Mail : penduick@penduick.com