



TRANSAT JACQUES VABRE

Le Havre – Costa Rica

2009

9ème édition

Avis de Course

(Edition du 15 mars 2009)



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
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</i>	<i>1</i>
2.	<i>NOM</i>	<i>page</i>	<i>1</i>
3.	<i>OBJET</i>	<i>page</i>	<i>1</i>
4.	<i>REGLEMENTS</i>	<i>page</i>	<i>1</i>
5.	<i>PROGRAMME</i>	<i>page</i>	<i>2</i>
6.	<i>OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DE L'EQUIPAGE</i>	<i>page</i>	<i>3</i>
7.	<i>VOILIERS</i>	<i>page</i>	<i>3</i>
8.	<i>EQUIPAGE</i>	<i>page</i>	<i>4</i>
9.	<i>INSCRIPTION</i>	<i>page</i>	<i>4</i>
10.	<i>MARQUES DE RECONNAISSANCE</i>	<i>page</i>	<i>5</i>
11.	<i>SOURCE D'ENERGIE</i>	<i>page</i>	<i>6</i>
12.	<i>CONTROLE DES VOILIERS</i>	<i>page</i>	<i>6</i>
13.	<i>MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES</i>	<i>page</i>	<i>6</i>
14.	<i>POSITIONNEMENT</i>	<i>page</i>	<i>7</i>
15.	<i>RADIO</i>	<i>page</i>	<i>7</i>
16.	<i>AIDE EXTERIEURE (modification de la RCV41)</i>	<i>page</i>	<i>8</i>
17.	<i>PARCOURS</i>	<i>page</i>	<i>8</i>
18.	<i>CLASSEMENT</i>	<i>page</i>	<i>8</i>
19.	<i>TROPHEES ET PRIX</i>	<i>page</i>	<i>8</i>
20.	<i>RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS</i>	<i>page</i>	<i>9</i>
21.	<i>ARRIVEE</i>	<i>page</i>	<i>10</i>
22.	<i>JURY INTERNATIONAL ISAF</i>	<i>page</i>	<i>11</i>
23.	<i>HORAIRES</i>	<i>page</i>	<i>11</i>
24.	<i>TEXTE</i>	<i>page</i>	<i>11</i>
25.	<i>ADHESION</i>	<i>page</i>	<i>11</i>
26.	<i>UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS</i>	<i>page</i>	<i>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 la ville de Puerto Limon et le ministère du Tourisme pour le Costa Rica pour les opérations d'arrivée, ainsi que leurs Clubs sportifs, en collaboration avec l'Union Nationale pour la Course au Large.

Dans l'ensemble de ce document, le terme « Organisation Sportive » désigne la Direction de Course et/ou le Comité de Course.

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'état du Costa Rica.

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 voiliers de haute mer, du matériel embarqué ainsi que de toutes fournitures et techniques de construction et de développer les relations économiques entre la France, l'Europe et le Costa Rica.

Cette épreuve est inscrite au calendrier de l'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, 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 vendredi 30 octobre 2009 au Havre.
- 4.1.1** Les règles de course de l'International Sailing Fédération (ISAF) 2009/2012, dénommées ci-après RCV, sauf les règles modifiées en § 4.2.
L'épreuve se court conformément au code 20 de publicité de l'ISAF.
- 4.1.2.1** Les règles de Classe Open 60' ISAF INTERNATIONAL CLASSE en cours pour les monocoques IMOCA, ainsi que les règles du Championnat du Monde IMOCA, telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- 4.1.2.2** Les règles RSO (réglementations spéciales offshore ISAF) 2008/2009 catégorie 1 pour les autres classes avec les modifications propres à chaque règle de jauge. (Class 40, Class 50' Open).
- 4.1.2.3** Les règles de jauge Class 50 Open en cours pour les multicoques classe 50' telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- 4.1.2.4** Les règles de jauge Classe 40 pour les monocoques Class 40', telles qu'éventuellement modifiées dans cet Avis de Course.
- 4.1.3** La partie B du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique.
- 4.1.4** Le présent Avis de Course et ses avenants éventuels
- 4.1.5** Les Instructions de Course et ses avenants éventuels
- 4.2** Les RCV suivantes sont modifiées :
- **RCV du Chapitre 2 (quand les voiliers se rencontrent)** : s'appliquent au départ et jusqu'à 20 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l'arrivée à partir de 20 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 16 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 l'Organisation Sportive.
- **RCV 44.1 (Pénalités pour infraction au chapitre 2)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 47.1 (Limitation de l'équipement)** : modifiée par "les voiliers pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Comité de Course".
- **RCV 50.2 (Tangons de spinnaker et de foc)** : ne s'applique pas.
- **RCV 51 (Déplacement de lest)** : 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 11.2 de l'A.C.
- **RCV 54 (Etats avant et point d'amure des focs)** : 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 (Instructions)** : modifiée dans les I.C.

4.3 Seuls les documents énumérés en 4.1 et les notes et prescriptions écrites et signées par la Direction de Course, le Président du Comité de Course et/ou du Jury International ont une valeur officielle.

5- PROGRAMME

- Vendredi 30 octobre 2009 12h00** : Les voiliers doivent être à la disposition de l'Organisation Sportive, dans le port du Havre, Bassin Paul Vatine, sous peine d'être considérés hors course. Cependant, les Organisateurs pourront déroger à cette clause, au cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable, en imposant une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 euros par tranche de 24 heures de retard.
L'Organisation met en place un plan d'amarrage des voiliers que les chefs de bord s'engagent à respecter. Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de l'Organisation Sportive.
- 18h00** : Briefing d'accueil pour les équipages.
- Samedi 31 octobre 2009 9h00** : Début des contrôles,
Régate Exhibition en Bénéteau 7.5 sur le bassin de l'Eure : **Régate de la Ville du Havre Trophée Paul Vatine** : Phase éliminatoire
- Dimanche 1^{er} novembre 2009** : Régate Exhibition en Bénéteau 7.5 sur le bassin de l'Eure : **Régate de la Ville du Havre Trophée Paul Vatine** : Phase finale
- Mercredi 4 novembre 2009 14h30** : Briefing sécurité et Instructions de Course pour les équipages
17H : Briefing semi-rigides assistances (1 par bateau)
- Vendredi 6 novembre 2009 18h00** : Fin des contrôles : Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ.
Heure limite du dépôt de la déclaration de départ.
19H00 : Présentation officielle des équipages suivie de la soirée officielle

Dimanche 8 novembre 2009 09H30 : Briefing final
12H00 : Sortie des bateaux
14H00 : **Départ des multicoques**
14H30 : **Départ des monocoques**

6. OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DE L'EQUIPAGE

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

6.1.1 A Paris : pour la conférence de presse de présentation (fin septembre/début octobre 2009),

6.1.2 Au Havre :

- Pour chaque briefing : voir article 5 du présent Avis de Course.
- Du vendredi 30 octobre 2009 à 18h00 au dimanche 1^{er} novembre 2009 à 19h00 et pour les phases éliminatoires et finales de la Régate de la Ville du Havre Trophée Paul Vatine.
- Du mercredi 4 novembre 2009 14h30 jusqu'au départ de la course.
- Vendredi 6 novembre à 19h00 pour la présentation des Equipages et la soirée officielle.
- A la remise des prix, **faute de quoi, le prix ne sera pas remis.**

6.1.3 A Puerto Limon :

- A la conférence de presse d'arrivée,
- A la remise des prix, **faute de quoi, le prix ne sera pas remis.**

6.2 Responsable technique du bateau :

6.2.1 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 l'Organisateur et de la Direction de Course à son arrivée au Havre.

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

6.3 En cas d'infraction, des pénalités financières pourront être appliquées à la discrétion du Jury International.

7- VOILIERS

7.1 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.

7.2 Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui sont répartis en plusieurs classes :

- Classe IMOCA, Monocoques tels que définis dans les Règles IMOCA,
- Classe 50' Open Multicoques tels que définis dans les Règles Class 50 Open,
- Classe 2 Mono Monocoques dont la longueur Hors Tout est comprise entre 45.1' et 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 Class50 Open, RSO)

7.3 Tous les voiliers doivent être en règle avec leur Classe (cotisation et certificat de jauge 2009).

7.4 Pour former une classe, un minimum de 5 voiliers inscrits avant le 1^{er} juin 2009 est nécessaire. Au 1^{er} juin 2009, l'organisateur confirmera les classes selon les inscriptions.

8- EQUIPAGE

8.1 La course se court en double. Tout voilier doit avoir, en tout temps, deux personnes et toujours les mêmes à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

8.2 Tout Chef de bord qui a embarqué une ou plusieurs personnes assistées, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais et doit se conformer aux instructions de l'Organisation Sportive.

- 8.3** Tout participant doit avoir les documents nécessaires à son entrée au Costa Rica.
- 8.4** 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.
- 8.5** Chaque membre d'équipage doit fournir à l'organisation 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 échocardiographie cardiaque.
 - Le questionnaire médical fourni par l'organisation, rempli et signé par la personne concernée et son médecin traitant.
 - **son brevet de secourisme**
Rappel de la RSO 4.08.4 et la prescription FFVoile « Les 2 skippers doivent posséder un brevet de secourisme récent ou équivalent, et doivent connaître la gestion d'une urgence médicale qui peut arriver en mer, incluant l'hypothermie, et les procédures de communications pour obtenir un avis médical par radio, (sont acceptés l'AFPS datant de moins de 5 ans à cette date et le PSC1).
- 8.6** Age minimum : 18 ans au 30 octobre 2009 à 18h.
- 8.7** Au plus tard le 6 novembre 2009 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.

9- INSCRIPTION

9.1 L'inscription se fait sur invitation.

9.2 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 de frais de dossier non remboursables à valoir sur les droits d'inscription.

Lorsque la limite de 50 bateaux, fixée à l'article 7.1, sera atteinte, les suivants seront enregistrés sur une liste d'attente.

9.3 L'inscription définitive devra être déposée au plus tard, le **1^{er} Juin 2009** 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

9.4 Les droits d'inscription sont fixés à :

- 10 000 euros HT pour les bateaux courant dans la classe IMOCA + TVA en vigueur
- 5 500 euros HT pour les Class 50' Open + TVA en vigueur
- 4 000 euros HT pour les monocoques Classe 2 et 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) :	CCBPPFRPPVER
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 par la Direction de Course, il sera remboursé la moitié des droits d'inscription.

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

9.5 Une inscription tardive (après 1^{er} juin 2009) pourra être examinée par l'Organisateur; en cas d'acceptation, les droits d'inscription seront majorés de 25%.

9.6 L'inscription comprend une balise de positionnement fournie par l'organisation à chaque concurrent. (Une caution de 2000 euros sera demandé).

9.7 Chaque voilier, avec son équipage inscrit, devra réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec l'Organisation Sportive. 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 l'Organisation Sportive.

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^{er} octobre 2009 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 réalisation de banques images.

9.8 La liste définitive des voiliers admis à se présenter à la Transat JACQUES VABRE pour les ultimes vérifications à compter du 30 octobre 2009 à 18H au Havre sera publiée au plus tard à la Conférence de Presse.

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

9.9 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.

10- MARQUES DE RECONNAISSANCE

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

Pour les Mono Classe 2 et les Class 50 Open, dans les voiles et le pont les dimensions des numéros sont données dans RCV G.1.2 et, de chaque côté de la ou les coques, ces dimensions doivent être doublées.

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'organisateur au plus tard le 1^{er} juillet 2009.

10.2 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.

10.3 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 30 octobre 2009 à 18H et jusqu'à la remise des prix. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées.

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

Par ailleurs, les chefs de bord s'engagent à hisser dans le gréement de leur voilier les pavillons de l'Organisateur (au nombre de 5 fournis par l'organisateur au Havre, dont un Jacques Vabre, un Ville du Havre, un pavillon de la destination arrivée, un de l'organisateur). Ils devront être **impérativement** portés au Havre du vendredi 30 octobre 2009 18H et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la

ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix.

- 10.5 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 pourra être pénalisé financièrement par l'Organisation Sportive.

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 A l'arrivée**
A l'arrivée, l'Organisation Sportive pourra vérifier les voiliers, sans préavis, soit de sa propre initiative, soit à la demande 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.
- 13.1.4** Un émetteur AIS actif et logiciel de visualisation des cibles AIS avec une antenne extérieure à une hauteur correcte.
- 13.1.5** 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.
- 13.1.6** 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).
- 13.1.7. 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, les monocoques Classe 2, et les Class 50 Open.
- 13.2 Les matériels de sécurité suivants sont recommandés à bord pendant toute la durée de l'Epreuve :**
- 13.2.1** Un lance amarre ou équivalent.
- 13.2.2** Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » ou équivalent avec détendeur incorporé.
- 13.2.3** 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.
- 13.2.4** Un transpondeur radar actif autonome.

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 en cas d'une défaillance de la balise de positionnement.

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

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

14.1.3 Chaque concurrent devra donner à l'Organisateur 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.

14.2 Système de balise de positionnement

Au Havre, l'organisateur installera sur chaque bateau une balise de positionnement pour effectuer le suivi du voilier.

Un chèque de caution de 2 000 euros sera demandé au Chef de bord, ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura 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 :

L'Organisation Sportive 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.

15- RADIO

Tout bateau doit être équipé :

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

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

16- AIDE EXTERIEURE (modification des RCV 41 et 45)

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

L'Organisation Sportive se réserve le droit d'étudier toute demande particulière d'une classe concernant le routage.

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 à l'Organisation Sportive (VHF, Inmarsat C, téléphone).
- Après accord de l'Organisation Sportive, 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 l'Organisation Sportive, sur une distance convenue avec l'Organisation Sportive, 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 l'Organisation Sportive, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec l'Organisation Sportive. 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 l'Organisation Sportive 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.

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 Puerto Limon (Costa Rica)

Le parcours pour les multicoques sera différent de celui des monocoques.
Les parcours détaillés seront donnés dans les instructions de course.

18- CLASSEMENT

- 18.1 Classement par classes**
Un classement en temps réel dans chacune des classes définies au paragraphe 7.2 est établi par ordre d'arrivée.
- 18.2 Points au classement IMOCA**
Les monocoques IMOCA inscrits au Championnat IMOCA se verront attribuer les points correspondant à leur classement conformément au Règlement du Championnat du Monde IMOCA.

19- TROPHEES ET PRIX

- 19.1** Seuls les voiliers ayant terminé la Transat JACQUES VABRE sont pris en compte pour les prix.
- 19.2 Les principaux trophées sont :**

1er Monocoque IMOCA	: Trophée Jacques Vabre
1er Class50'Open	: Trophée Jacques Vabre
1er Monocoque Classe 2	: Trophée Jacques Vabre
1er Monocoque Class 40'	: Trophée Jacques Vabre
- 19.3** La dotation globale et la répartition des prix de la 9^{ème} Transat Jacques Vabre seront diffusés au plus tard le 15 mai 2009.

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 l'Organisation Sportive, soit de sa 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 le bulletin d'inscription et l'annexe « Renonciation à recours » 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 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 (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 Organisateur 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 bénéfiques, 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- ARRIVEE

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

21.2 Au-delà du 10^{ème} jour après l'arrivée du premier monocoque, et dans le cas où l'organisation ne serait plus sur place pour des raisons logistiques, l'heure d'arrivée des concurrents restant en mer sera déterminée d'une part à l'aide du suivi par satellite et confirmée par l'auto-pointage du concurrent lui-même. L'accueil des bateaux sera assuré par l'organisation locale.

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- HORAIRES

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

A l'arrivée à Puerto Limon (Costa Rica) l'heure est TU- 5.

24- TEXTE

Pour l'Avis de Course et les Instructions de Course, la jauge Monocoques Classe 40 et la jauge Class 50' Open, le texte français prévaut. Pour le Règlement RSO 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^{er} juillet 2009.

UNCL, le 15 mars 2009

L'Organisateur se réserve le droit d'amender le présent Avis de Course si des modifications s'avéraient souhaitables.