



INSTRUCTIONS DE COURSE



SOMMAIRE

1. REGLES	3
2. CENTRES DE COURSE	3
3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	4
4. PROGRAMME	4
5. COMMUNICATIONS [DP]	4
6. PAVILLON DE COURSE - STICKER GRAND VOILE	6
7. ZONE RESTREINTE AUX NAVIRES ACCREDITES PAR L'ORGANISATION	6
8. LE PARCOURS	6
9. LE DEPART	7
10. L'ARRIVEE	8
11. TEMPS LIMITE / ABANDON [DP]	8
12. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS	8
13. RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE	9
14. CLASSEMENT	11
15. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT [DP]	11
16. PUBLICITE [DP]	12
17. BATEAUX OFFICIELS	12
18. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS [DP] [NP]	12
19. PRIX	13
20. EVACUATION DES DETRITUS	13
21. ORGANISATION	13
22. DECISION DE PARTICIPER	14

Incluant l'avenant#1 du 11/06/2022 – Les modifications sont inscrites en rouge dans le texte IC modifiées :

IC 7 : Accès à la zone restreinte aux navires accrédités par l'organisation

IC 8.3.2 : Modification des coordonnées de la ZEA

IC 9.1 : Départ, déclaration de voiles

IC 18 : Semi - rigides d'assistance

Annexe 1 : Transmission de la photo d'auto-plombage

Annexe 3 : Parcours : remplacer bouée par tourelle « La Plate »

Annexe 4 : Zones interdites, ajouter en #5 DST Seven Stones et renuméroter les zones suivantes

Annexe 8 : Déclaration de voiles : samedi 11 juin 2022 à 19h00 locale

Heure officielle :

Les horaires seront exprimés comme suit :

- A terre, y compris pour les opérations de départ et d'arrivées : en heure locale.
- En mer, en heure TU.

La **mention [DP]** (Discretionary Penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

La **mention [NP]** (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1. Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2021-2024 avec les modifications suivantes en addition et/ou en précision de celles prévues dans l'AC et précisées ci-dessous :
 - **RCV 28.1 (Effectuer le parcours)** : modifiée dans IC 9.2 ;
 - **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité)** : modifiée dans IC 12.1.1 et IC12.1.4 ;
 - **RCV 60.1 (Droit de réclamer ; droit de demander réparation)** : IC 13.2 ;
 - **RCV 61 (Exigences pour réclamer)** : modifiée dans IC13.1.1 et IC13.1.3 ;
 - **RCV 62 (Réparation)** : modifiée dans IC 13.3.2 ;
 - **RCV 63 (Instructions)** : modifiée dans IC12.2.5, IC13.4.1, IC13.4.2 et IC13.4.3 ;
 - **RCV 66 (Demande de réouverture)** : modifiée dans IC 13.3.3.
- 1.2. Les règles IMOCA Globe Series.
- 1.3. Les prescriptions de la FFVoile (annexe de l'AC).
- 1.4. La partie B, section II du RIPAM (COLREG) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 des RCV (cf. AC 4.3).
- 1.5. Les Réglementations Spéciales Offshore World Sailing (RSO) catégorie 1 Monocoques.
- 1.6. Complément aux règles de classe :
 - 1.6.1. La quantité d'eau de survie sera de 9 litres au minimum dans un bidon de 10 litres.
 - 1.6.2. La quantité de carburant de secours est celle de la RCC.6.1 (f).
 - 1.6.3. Livres des feux : les bateaux peuvent embarquer les livres des feux des zones concernées par la course sous forme informatique.
 - 1.6.4. Les cartes papier mentionnées en AC 12.3 sont obligatoires à bord (SHOM 6771 / SHOM 3727 ou NO300 / SHOM 6815 ou GB4014). L'embarquement de la carte GB4112 est recommandée.
- 1.7. L'annexe W sur les waypoints virtuels.
- 1.8. Un jury international sera constitué et ses décisions seront sans appel selon la RCV 70.5.
- 1.9. En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2. CENTRES DE COURSE

- 2.1. Les bureaux de l'organisation générale de l'Épreuve, du Comité de Course, Comité Technique, du Jury sont situés à l'École des pêches des Sables d'Olonne, du 2 au 26 juin 2022 inclus.
- 2.2. Le bureau du PC Course est ouvert de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00.
- 2.3. Le tableau officiel d'informations sera publié en ligne sur le site Internet de la course à l'adresse www.vendee-arctique.org. Si possible, ils seront diffusés également par mail aux skippers et aux Teams Managers et/ou sur le groupe **WhatsApp « VA Infoskippers »**.
- 2.4. Il n'y aura pas de signaux faits à terre.

2.5. Pendant tout le déroulement de la course, la Direction de course est joignable 24h/24 :

- Par téléphone au numéro **+33 6 18 18 06 21**
- A l'adresse mail **dc@vendeearctique.fr**

Si besoin, les messages pourront être transmis au Comité de Course, au Comité Technique ou au Jury par la Direction de course elle-même.

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1. Avant le départ, toute modification aux instructions de course sera publiée au plus tard le jour du départ, le 12 Juin 2022, à 12h00 locales (10:00 UTC).

3.2. Quand les bateaux sont en mer, conformément à RCV 90.2(c), des modifications aux Instructions de Course pourront être données verbalement par une communication VHF. Si les bateaux ne sont pas en portée visuelle ou VHF, les modifications seront transmises à chaque bateau par mail, par téléphone satellite ou par messagerie instantanée. Chaque skipper devra accuser réception des modifications.

4. PROGRAMME

Le programme est décrit dans l'annexe « Programme et obligations » de l'avis de course. Les modifications éventuelles seront publiées par avenant.

Les heures et lieux d'autres réunions ou manifestations seront publiés sur le tableau officiel d'information.

Les dispositions particulières aux runs de vitesses sont précisées dans l'annexe 9.

5. COMMUNICATIONS [DP]

5.1. Relations avec les services de communication de l'organisation

Les concurrents doivent entrer en contact régulièrement avec l'Organisation par téléphone ou par mail pour permettre le suivi de l'Epreuve :

- Les messages et vocaux de la nuit doivent être envoyés via WhatsApp à un numéro de téléphone qui sera communiqué ultérieurement. Les questions seront envoyées par le service communication avant 21h00 (heure française) via l'adresse mail digital@vendeearctique.fr.
- Pendant la course, des vacations quotidiennes seront organisées :
 - 12h00 (heure française) : Vacation en français avec 2 ou 3 skippers
 - 12h30 (heure française) : Vacation en anglais avec 1 ou 2 skippers
 - 16h00 (heure française) : Vacations en français avec 2 ou 3 skippers
 - Les vacations seront enregistrées en vidéo via le système Ektacom (ou solution équivalente) ou en audio via WhatsApp via le numéro suivant (+33(0)6 73 11 20 32).
 - Les skippers seront avertis la veille avant 21h00 (heure française) par un mail de la DC.
- Pendant la course, des Lives streaming quotidiens seront organisés :
 - 19h00 (heure française) : Live en langue française avec 1 ou 2 skippers en direct.
 - 19h30 (heure française) : Live en langue anglaise avec 1 ou 2 skippers en direct.
 - Les skippers seront avertis le matin même avant 11h00 (heure française) par un mail de la DC.

- Pendant la course, des échanges en visio quotidiens privés, via Ektacom, avec les médias seront organisés :
 - 10h00 (heure française) : Visio en langue française avec 1 skipper en direct.
 - Le service de relations médias prendra contact avec le Référent Communication et/ou Médias par e-mail afin de confirmer l'intention de visio privée avec le skipper.

Les vidéos et les photos du bord doivent être envoyées sur le FTP du bateau configuré par vos soins. Les informations « Adresse IP / Nom d'utilisateur / Mot de passe » seront communiqués par NEFSEA Productions (Fred Olivier). La veille de réception des fichiers sera effectuée entre 7h00 et 23h00 (heure française)

5.2. Canal de course et veille

Le canal de la course est le 72. Les informations aux concurrents seront données sur ce canal VHF ou par mail de la direction de course lorsqu'ils seront hors de portée VHF.

Pour des raisons de sécurité, les concurrents doivent laisser en veille permanente pendant toute la durée de la course leur téléphone satellite, leur balise de positionnement et leur VHF. **Seule la veille sur le canal 16 est obligatoire.**

5.3. Classements intermédiaires et positions pendant la course :

5.3.1. L'organisateur met en place une procédure de localisation des bateaux par un système de balise Ocean Tracking. Si nécessaire, en cas d'une défaillance de la balise de positionnement de l'AO, la localisation sera faite par la balise de localisation du bord, validée par l'AO.

La position des bateaux est mise à jour sur le site Internet à **7h, 11h, 15h et 19h locales** (sauf au départ et à l'arrivée, voir IC 5.3.2).

Un site FTP sera à disposition des concurrents avec les positions des bateaux aux horaires mentionnés ci-dessus (Posreport). L'adresse, le login et le mot de passe sont les suivants :

FTP : [ftp.geovoile.net](ftp:geovoile.net)
 Login : FTParctique_TEAMS
 Mot de passe : wc1ZFsT8mskh

Les fichiers Posreport pourront être envoyés aux concurrents qui en font la demande sur le mail du bateau. Cette demande devra être faite par mail à la direction de course au plus tard le 10 juin 2022.

5.3.2. Positionnement satellite au départ, lors du passage du Cercle Polaire Arctique et à l'arrivée sur le site de la course

Lors des phases de départ, du passage du Cercle Polaire Arctique et d'arrivée, le positionnement sera accentué selon le rythme ci-dessous :

- Une position toutes les 30 secondes :
 - Le jour du départ de la sortie du chenal jusqu'à la bouée de dégagement
 - Lors des arrivées dans un cercle de 5 NM
- Une position toutes les 5 minutes dans un cercle de 50NM du départ, et de l'arrivée.
- Une position toutes les 15 minutes lors du passage du Cercle Polaire Arctique.

Ces positions seront visibles sur le site officiel de la course.

5.4. AIS [DP]

Les concurrents devront garder leur AIS en marche (émission et réception) de 11h00 locales (09h00 UTC) le jour du départ de la course jusqu'à leur arrivée.

6. PAVILLON DE COURSE – STICKER GRAND VOILE

Les marquages à arborer sont détaillés à l'article IV – D de l'Annexe Marketing et Communication de l'Avis de Course de la Vendée Arctique 2022.

7. ZONE RESTREINTE AUX NAVIRES ACCREDITES PAR L'ORGANISATION

Cette zone est un polygone, délimitée par des droites reliant les points décrits en annexe 2.

Cette zone est strictement réservée :

- Aux concurrents,
- À un seul semi-rigide d'assistance par team (SRA) (jusqu'à 8 mn avant le signal de départ),
- **A un seul semi-rigide complémentaire (SRC) (jusqu'à 15 mn avant le signal de départ),**
- Aux navires chargés de la police de l'arbitrage et de la sécurité du plan d'eau,
- Aux bateaux accrédités (jusqu'à 20 mn avant le signal de départ),
- Aux moyens de production média de l'organisation (jusqu'au départ).

Cette zone sera activée le 12 juin 2022 à partir de 15h00 locales (13h00 UTC).

8. LE PARCOURS

8.1. Parcours de la Vendée-Arctique-Les Sables d'Olonne [DP]

Le parcours est défini en IC Annexe 3.

Les coordonnées des marques sont données en WGS 84 et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 60.1(b)).

8.2. Les concurrents en retard et concurrents de retour aux Sables d'Olonne doivent respecter le départ et le parcours prévus en IC 9.7.

8.3. Zones interdites

Un bateau en course ne doit ni pénétrer ni naviguer dans les zones interdites [DP]

8.3.1. Les coordonnées des zones interdites sont définies en annexe 4

8.3.2. La Zone d'Exclusion Arctique (ZEA) est définie en annexe 4. Un bateau entrant dans la ZEA doit corriger son infraction par la méthode suivante : Le point par lequel il est entré dans la ZEA devient un Waypoint supplémentaire de cette zone pour le bateau ; ce dernier doit laisser ce waypoint du côté correspondant à une trajectoire plus en arrière que la route directe vers ce waypoint, aussitôt que raisonnablement possible. S'il ne le fait pas, un bateau, le comité de course ou le jury pourra réclamer contre lui.

Les coordonnées des waypoints de la ligne de la Zone d'Exclusion Arctique (ZEA) données en annexe 4 pourront être modifiées avant que le premier concurrent franchisse la porte « Islande » définie dans l'annexe parcours. Des waypoints supplémentaires pourront être ajoutés.

8.3.3. La Direction de course pourra définir avant le départ ou pendant la course d'autres zones en fonction de risques identifiés pour la sécurité des bateaux.

8.4. Modification du parcours

8.4.1. Pour affiner la durée de la course, les positions des waypoints pourront être modifiées. De plus, si un événement climatique important survenait durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des concurrents était donnée par un concurrent, un navire, un avion, des radars, des satellites ou toute autre source, les positions de certains points de la zone d'exclusion

arctique pourront être modifiées pendant la course.

- 8.4.2. Pour signaler une modification de parcours, le Comité de course enverra via la Direction de course à tous les concurrents un message écrit sur l'adresse Email du bord. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone ou par messagerie instantanée (Ceci modifie RCV 33 et Signaux de course).
- 8.4.3. Le Comité de course pourra, à la demande de la Direction de course, modifier la position d'une marque, à condition de prévenir tous les bateaux au plus tard avant que le premier bateau arrive à 150NM de la marque qui commence la section de parcours modifiée.
- 8.4.4. Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail ou un message à la Direction de course.

9. LE DEPART

- 9.1. Les déclarations de voiles (IC Annexe 8) devront être envoyées par mail au Président du Comité Technique au plus tard le **11 juin à 19h00** : jlgauthier72@gmail.com. [DP]
 Les déclarations de départ (IC Annexe 7) devront être envoyées par mail à la direction de course au plus tard le 10 juin à 19h00 : dc@vendeearctique.fr. [DP]

9.2. Zone de départ

La zone de départ sera définie par arrêté préfectoral parmi les scénarii définis en annexe 2.

9.3. Ligne de départ

La ligne de départ sera située dans un cercle centré par 46°27,900 N & 001°48,700 W et de rayon 1,2 NM. La position définitive sera fonction du scénario de départ choisi.

La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours d'une bouée cylindrique Orange marquée « Vendée Arctique » à l'extrémité bâbord.

Les coordonnées des extrémités de la ligne de départ et de la bouée de dégagement seront annoncées dès que possible par VHF et, si possible, envoyées par Whatsapp.

9.4. Procédure de départ

Le départ de la course sera donné en utilisant les signaux suivants :

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Envoi du pavillon VALS ; 1 signal sonore	8
Préparatoire	Envoi du pavillon « P », 1 signal sonore	4
	Affalé du pavillon « P », 1 signal sonore long	1
Départ	Affalé du Pavillon VALS, 1 signal sonore	0

9.5. Rappel individuel

Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, quand un bateau ne prend pas le départ conformément à la définition « Prendre le départ », il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne de départ. Un bateau OCS recevra, sans instruction, une **pénalité de 5 heures**.

Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 12.5. Elle devra être effectuée au plus tard 48h après le départ (sauf dérogation exceptionnelle de la direction de course du fait des conditions météorologiques) (Ceci modifie RCV 28.1 et 63.1).

9.6. Départ retardé

Un concurrent qui n'a pas franchi la ligne de départ 30 minutes après son signal de départ sera considéré comme non partant. Il pourra prendre le départ ultérieurement après accord de la Direction de course à l'heure qui lui aura été indiquée par le Comité de course. Aucun départ ne sera possible 48 heures après le départ. Durant cette attente il devra :

- Soit rester ou rentrer au port des Sables d'Olonne ;
- Soit se tenir en zone d'attente par ses propres moyens devant les Sables d'Olonne.

9.7. Parcours d'un bateau ayant pris un départ retardé

La ligne de départ sera une droite orientée nord / sud, et

- Limitée au Nord par la Bouée Nouch Sud située par 46°28,550 N & 001°47,410 W ;
- Limitée au Sud par un waypoint situé par 46°28,270 N & 001°47,410 W.

Les concurrents devront passer cette ligne de l'est vers l'ouest, puis effectuer le parcours défini en annexe.

10. L'ARRIVEE

10.1. Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée sera une droite orientée nord / sud, et

- Limitée au Nord par la Bouée Nouch Sud située par 46°28,550 N & 001°47,410 W ;
- Limitée au Sud par le bateau Comité situé par 46°28,270 N & 001°47,410 W.

En cas d'absence du bateau Comité, le pointage se fera par le système de positionnement.

10.2. Les concurrents sont tenus de garder leur journal informatique ou livre de bord à la disposition du Comité de Course et de la Direction de Course [DP].

10.3. Les bateaux bénéficieront d'une place gratuite au ponton Vendée Globe aux Sables d'Olonne jusqu'au 27 juin ou jusqu'à 3 jours après leur arrivée, en fonction de ce qui est le plus tard.

11. TEMPS LIMITE / ABANDON [DP]

11.1. Il n'y a pas de temps limite pour finir pour le premier bateau. Les bateaux manquant à finir dans un délai correspondant au temps de course du premier bateau ayant effectué le parcours et fini, augmenté de 50%, seront classés « DNF ».

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

Tout concurrent qui déclenchera une balise Sarsat-Cospas devra la désactiver uniquement à la demande des CROSS/MRCC ou de la Direction de Course.

12. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

12.1. Pénalité au moment de l'incident

12.1.1. Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre concurrents sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

12.1.2. Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la

Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 13.3).

- 12.1.3. Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 13.3.

12.2. Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

- 12.2.1. La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.5 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités » (IC Annexe 6).

12.2.2. Pouvoir discrétionnaire du Jury

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

- 12.2.3. Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

12.3. Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive (cf avis de course « Annexe Pénalités financières) les pénalités seront des amendes à régler à l'Autorité Organisatrice.. Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 12.2.1.

12.4. Rupture accidentelle de plomb constatée par le Président du Comité Technique

Dans le cas où le Président du Comité Technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le Jury par l'intermédiaire du Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 63.1) :

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 90 minutes
- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 30 minutes

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, une instruction sera ouverte par le jury via une réclamation du comité technique.

12.5. Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle aura indiqué au concurrent. Au terme de la pénalité, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

13. RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

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

13.1. Informer le réclamé

- 13.1.1. Un bateau en course ou à terre qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course 72 ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.
- 13.1.2. Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront publiés au tableau officiel et transmis aux bateaux et Team manager concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF sur le canal de course 72 ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).
- 13.1.3. Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure décrite en 13.1.1 ci-dessus.

13.2. Contenu d'une réclamation

- 13.2.1. Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.

13.3. Temps limites

- 13.3.1. Pour réclamer
Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de douze heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation. Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de douze heures après son arrivée.
- 13.3.2. Pour demander réparation
Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de douze heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel (Cela modifie la RCV 62.2).
- 13.3.3. Pour demander une réouverture
Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les douze heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 66).
Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 66).
- 13.3.4. Le Jury devra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

13.4. Instruction et décision

- 13.4.1. Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (Cela modifie la RCV 63.2).
- 13.4.2. L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction (Ceci modifie la RCV 63.3).
- 13.4.3. Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions

et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, mail, ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction (Cela modifie la RCV 63.6).

13.4.4. Conformément au préambule de l'IC 13, la procédure prévue dans cette instruction 13.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.

Cependant, et selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV NI.

13.4.5. La décision du Jury sera publiée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

13.4.6. Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

14. CLASSEMENT

Le classement est établi selon le temps réel de course après application des décisions du Jury. Les résultats des « runs de vitesse » ne rentrent pas dans le classement de l'épreuve.

15. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT [DP]

15.1. Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'avis de course et ses avenants, aux règles de classe et aux instructions de course et ses avenants éventuels.

15.2. Scellés

15.2.1. Scellé des moteurs : Le scellé du moteur, à la fois en marche avant et marche arrière, est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 1 « Procédure d'auto-plombage des moteurs ». Le scellé du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la Direction de course puis il doit :

- Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet en utilisant le scellé fourni par le Comité de technique.
- Faire un rapport, aussitôt que possible, au Comité de technique donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position du remplacement du scellé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.
- Transmettre à la Direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la Direction de course.

15.2.2. Autres plombages

- Les mouillages, les radeaux, la réserve d'eau de secours et la réserve de carburant seront scellés avant le départ et les plombs ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

15.2.3. Plombages et contestation de la qualité du plombage

Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages. Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages.

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

Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- Par le Comité Technique après l'arrivée ou,
 - Par le concurrent en approchant de la ligne d'arrivée, après autorisation de la Direction de Course.
- La Direction de Course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

16. PUBLICITE [DP]

Les bateaux doivent arborer les flammes ou pavillons et les marquages demandés par l'Organisation (cf avis de course et ses annexes).

17. BATEAUX OFFICIELS

17.1. Bateaux Arbitres

Le Bateau-Comité arbore le pavillon FFVoile.

Les autres bateaux du Comité de Course arborent le pavillon « STAFF ».

Les bateaux Jury arborent un pavillon jaune, lettrage « JURY ».

Les semi-rigides du Comité Technique arborent un pavillon bleu, lettrage « JAUGE ».

17.2. Bateaux organisation

Les Semi Rigides Team :

flammes « TEAM »

Les semi-rigides surveillance du plan d'eau :

flammes « SAFETY »

Les moyens de Presse et de Production :

flammes « TV » ou « PRESS »

Les moyens accrédités par l'organisation :

flammes « STAFF » ou « GUEST »

18. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS [DP] [NP]

18.1. Conformément à la réglementation des conditions d'intervention des bateaux entraîneurs, l'organisation nautique établit une liste des embarcations autorisées à pénétrer dans la zone de départ dans le respect des autres dispositions de la présente réglementation.

18.2. Un briefing pour les semi-rigides des teams sera organisé :

- Le samedi 4 juin à 10h00 locales pour l'organisation des runs ;
- Le samedi 11 juin à 15h00 locales pour l'organisation du départ.

Ces briefings sont obligatoires pour obtenir le pavillon d'accréditation.

18.3. La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation et particulièrement le jour du départ.

18.4. Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi-rigides des teams devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateur, passager.

18.5. Enregistrement des semi-rigides des teams avant le 2 juin via les liens suivants :

Semi-rigide Assistance : <https://forms.gle/2NkMwrc21srrLsPWA>

Semi-rigide Complémentaire : <https://forms.gle/RiUITtz3ge5VnKwK7>

19. PRIX

Des Trophées seront remis lors de la remise des Trophées le 26 juin à 17h00

20. EVACUATION DES DETRITUS

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

21. ORGANISATION

21.1. Autorité Organisatrice

La SAEM Vendée est l'Autorité Organisatrice de la course selon la réglementation World Sailing et FFVoile.

21.2. Direction de course

La direction de course dispose d'un mail propre : dc@vendearctique.fr

- Francis le Goff Directeur de Course francis.legoff@vendearctique.fr
- Yann Chateau Directeur de course adjoint yann.chateau@vendearctique.fr
- Pierre Hays Directeur de course adjoint pierre.hays@vendearctique.fr
- Claire Renou Directrice de course adjoint claire.renou@vendearctique.fr

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

Pour les opérations de départ, la DC s'appuie notamment sur les Clubs sportifs de la ville des Sables d'Olonne en collaboration avec la Fédération Française de Voile.

21.3. Arbitres

Jean Coadou	Président du Comité de course
Jean-Jacques Clerc	Comité de course adjoint
Jean-Luc Gauthier	Président du Comité Technique
Tetyana Giga	Contrôleur d'équipement
Virginie Trarieux	Contrôleur d'équipement
Romain Gautier	Président du Jury International (IJ-FRA)
Thibault Gridel	Juge (IJ-FRA)
Liz Procter	Juge (IJ-GBR)
Christopher Morales	Juge (IJ-ESP)
Trevor Lewis	Juge (IJ-GBR)

21.4. Médecin de la course

Le médecin officiel de la course, agréé par la FFVoile est :

Thierry Charland (thierrycharland@gmail.com | +33 6 24 56 37 63)

Le numéro d'astreinte joignable 24/24 est le **+33 6 88 80 19 44**

Le mail d'astreinte 24/24 amcalteam@gmail.com

22. DECISION DE PARTICIPER

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

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

ANNEXE 1 : CONTRÔLES PLOMBAGES

RECAPITULATIF DES PLOMBAGES	
Radeau de sauvetage extérieur	Pb en position
Radeau de sauvetage intérieur	Pb en position
Les 2 mouillages	Pb en position
Réserve d'eau de secours	Pb en fermeture et position
Réserve de carburants de secours	Pb en fermeture et position

AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION

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

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le Président du Comité Technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis à la personne responsable du contrôle de sécurité
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion,
- Une photo numérique du scellé numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, **le numéro devra y être lisible.**
- **Cette photo devra être envoyée par mail (ou par sms) au Président du Comité Technique au plus tard à 20h00 TU (22H00 locale) le jour du départ, avec le nom du bateau :**
 - **À l'adresse suivante :** jeanluc.gauthier@ffvoile.fr
 - Ou sur le téléphone portable : **+33 (0)6 81 26 20 91**
- La DC devra accuser réception de l'envoi.
- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le Président du Comité Technique.
- Si la photo n'a pas été reçue dans le temps imparti, le Président du Comité Technique déposera une réclamation.
- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaldra à l'absence de photo.



Rentrer l'extrémité du scellé côté sans numéro

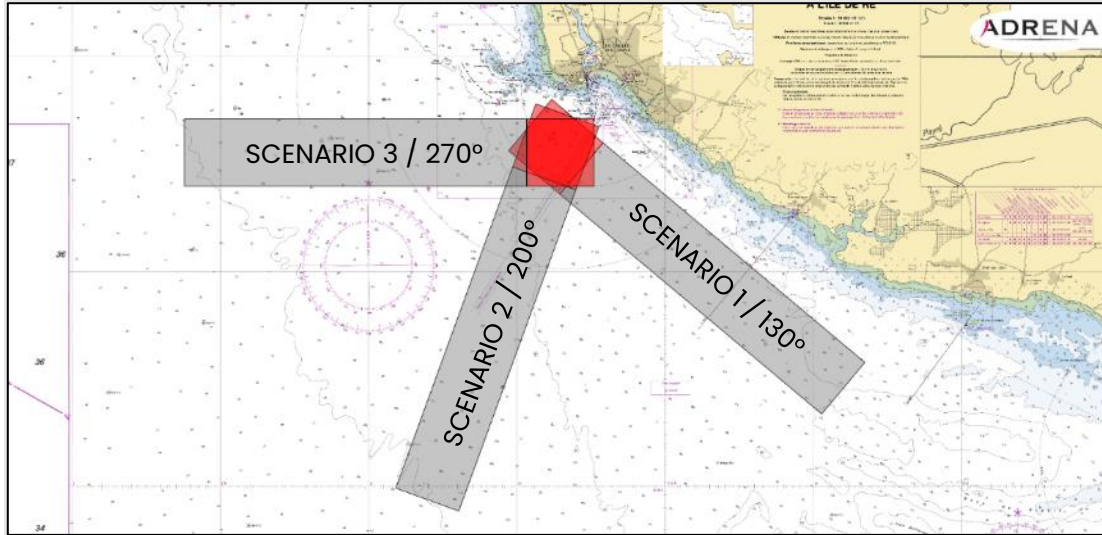
MODE D'EMPLOI DES SCELLES MOTEURS – NOTICE OF THE ENGINE'S SEALS



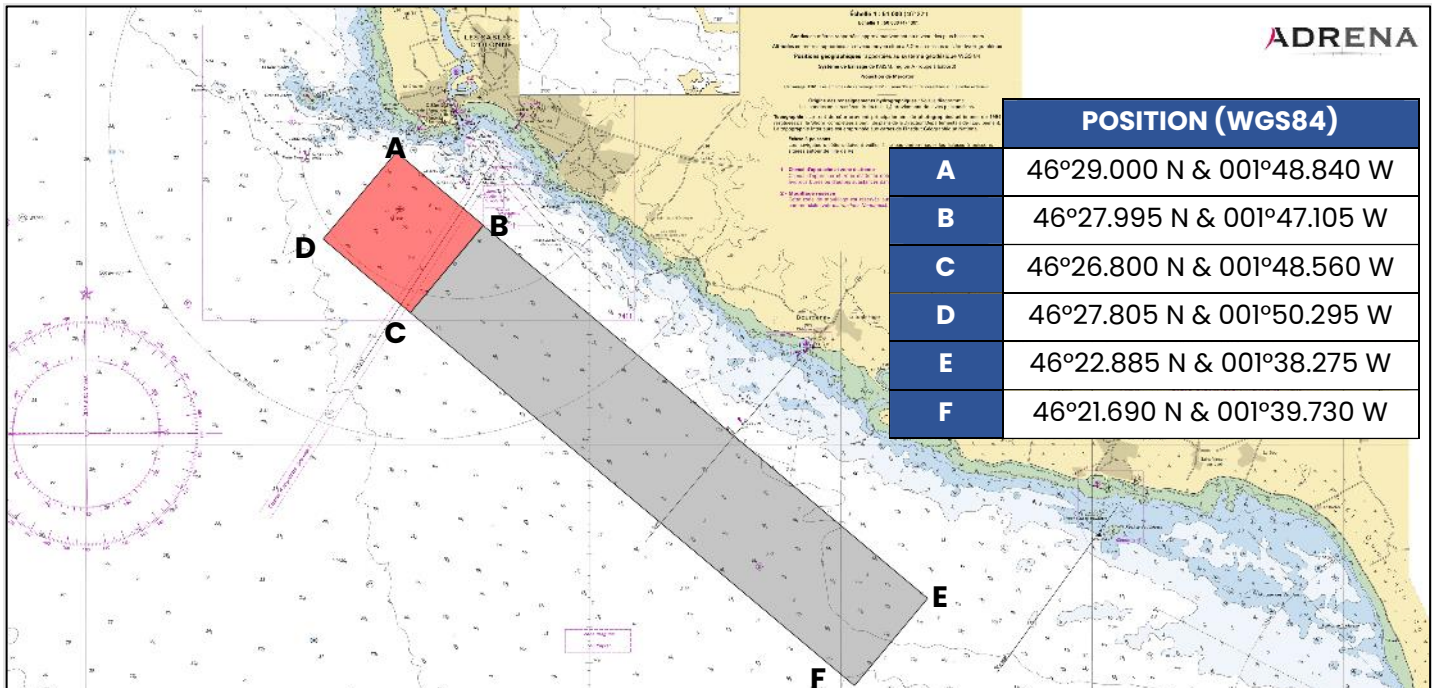
Rentrer l'extrémité du scellé côté numéro, au niveau du dessin de la flèche

ANNEXE 2 : ZONE DE DEPART

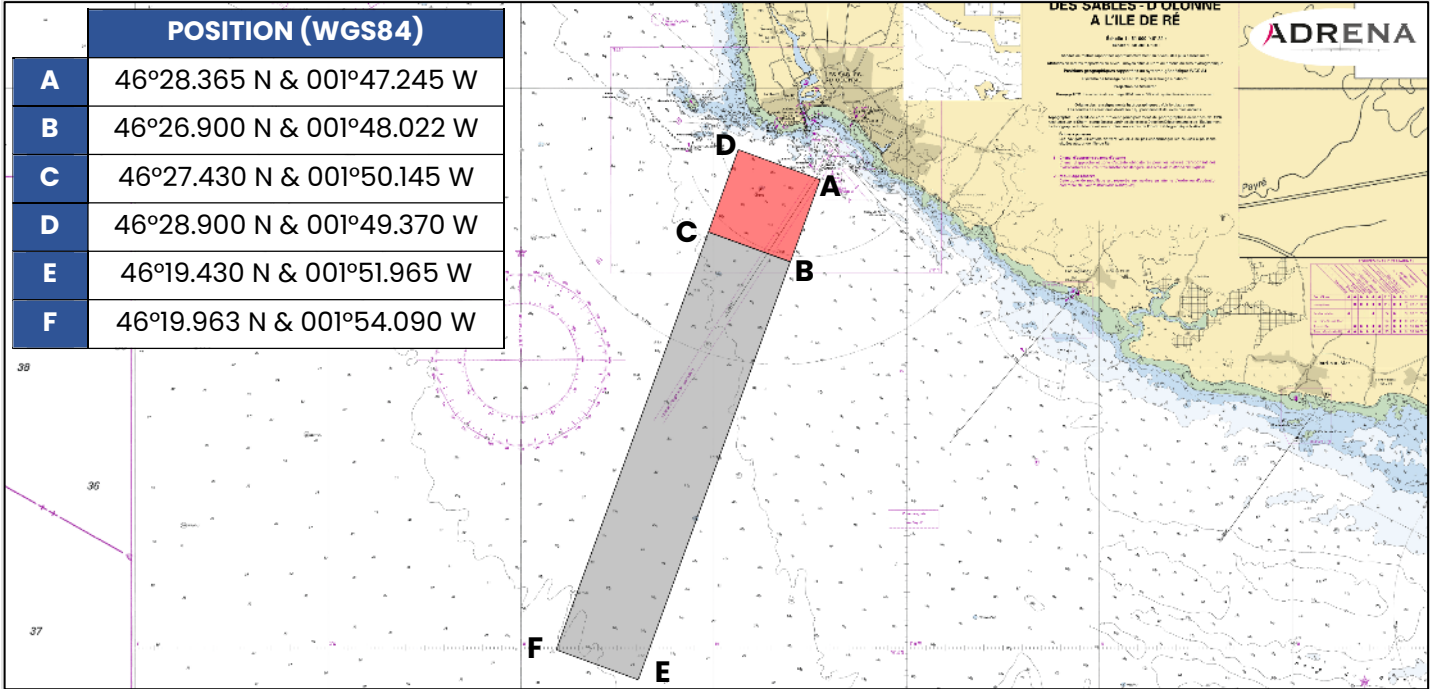
La zone de départ et les zones restreintes seront définies en fonction du choix du scénario et des conditions météorologiques. La zone réservée est définie par le polygone reliant les points A B C D.



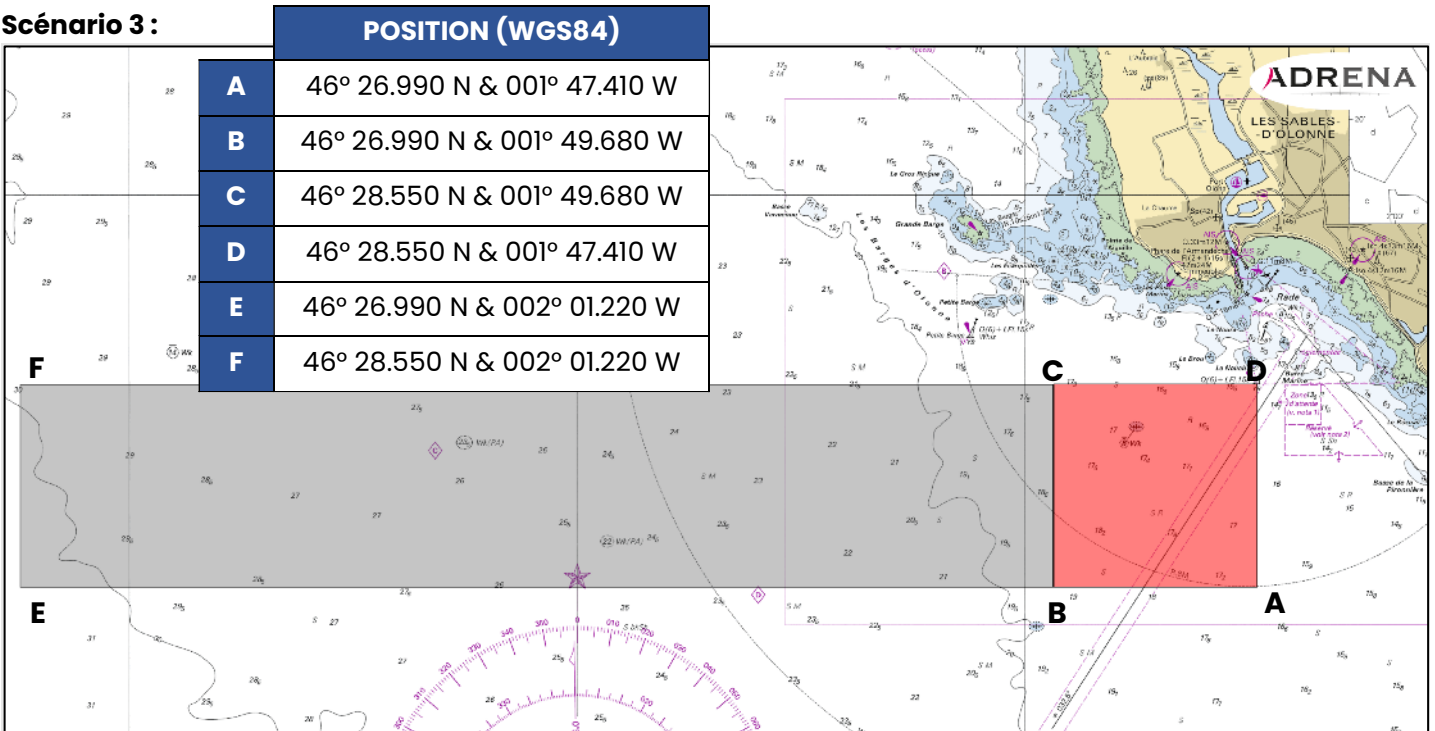
Scénario 1 :



Scénario 2 :



Scénario 3 :



ANNEXE 3 : PARCOURS

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

La Direction de course se réserve le droit de proposer un autre parcours si les conditions sécuritaires n'étaient pas réunies pour réaliser un des parcours proposés. Le choix du parcours sera publié par avenant au plus tard 48 heures avant le départ.

La Direction de Course positionnera une porte en approche de l'Islande afin de pouvoir éventuellement adapter le parcours aux conditions météorologiques. Les coordonnées de cette porte seront mentionnées dans l'avenant parcours. En cas d'utilisation de cette porte pour un changement de parcours, la Direction de Course préviendra les concurrents au plus tard lorsque le premier concurrent se situera à 150 NM de la porte.

Parcours A – Tour de l'Islande sens anti-horaire			
Ordre	Waypoint	Côté requis	Position
	Départ		IC 9.3
	Bouée de dégagement éventuelle	Tribord	
1	Tourelle « La Plate »	Tribord	48°02,370 N & 004°45,574 W
2	Irlande	Tribord	
3	Islande	Bâbord	
4	Waypoint « Atlantique Nord »	Bâbord	46°40,170 N & 022°00,000 W
5	Arrivée		IC 10.1

Parcours A' – Tour de l'Islande sens horaire			
Ordre	Waypoint	Côté requis	Position
	Départ		IC 9.3
	Bouée de dégagement éventuelle	Tribord	
1	Waypoint « Atlantique Nord »	Tribord	46°40,170 N & 022°00,000 W
2	Islande	Tribord	
3	Irlande	Bâbord	
4	Tourelle « La Plate »	Bâbord	48°02,370 N & 004°45,574 W
5	Arrivée		IC 10.1

Parcours B – Waypoint « Cercle polaire » sens anti-horaire			
Ordre	Waypoint	Côté requis	Position
	Départ		IC 9.3
	Bouée de dégagement éventuelle	Tribord	
1	Tourelle « La Plate »	Tribord	48°02,370 N & 004°45,574 W
2	Irlande	Tribord	
3	Waypoint « Cercle polaire »	Bâbord	66°33,800 N & 010°00,000 W
4	Waypoint « Atlantique Nord »	Bâbord	46°40,170 N & 022°00,000 W
5	Arrivée		IC 10.1

Parcours B' – Waypoint « Cercle polaire » sens horaire			
Ordre	Waypoint	Côté requis	Position
	Départ		IC 9.3
	Bouée de dégagement éventuelle	Tribord	
1	Waypoint « Atlantique Nord »	Tribord	46°40,170 N & 022°00,000 W
2	Waypoint « Cercle polaire »	Tribord	66°33,800 N & 010°00,000 W
3	Irlande	Bâbord	
4	Tourelle « La Plate »	Bâbord	48°02,370 N & 004°45,574 W
5	Arrivée		IC 10.1

ANNEXE 4. : ZONES INTERDITES

Pour tous les parcours, les zones définies par les points ci-dessous sont interdites à la navigation en course. Les coordonnées des points sont données en WGS 84

1 Zone interdite d'Ouessant :

Waypoint	Position
DST Ouessant A	49°02,050 N & 005°36,700 W
DST Ouessant B	48°48,600 N & 005°25,000 W
DST Ouessant C	48°37,200 N & 005°11,850 W
DST Ouessant D	48°29,350 N & 005°22,050 W
DST Ouessant E	48°35,000 N & 005°42,500 W
DST Ouessant F	48°42,500 N & 006°03,100 W
DST Ouessant G	48°56,400 N & 005°51,600 W

2 Zone interdite South Scilly :

FFVoile-TSS South Scilly		
1	TSS South Scilly A	49°46,050 N 006°16,550 W
2	TSS South Scilly B	49°35,540 N 006°16,400 W
3	TSS South Scilly C	49°35,550 N 006°34,100 W
4	TSS South Scilly D	49°46,030 N 006°29,550 W

3 Zone interdite West Scilly :

FFVoile-TSS West Scilly		
1	TSS West Scilly A	50°01,070 N 006°32,750 W
2	TSS West Scilly B	49°52,300 N 006°36,600 W
3	TSS West Scilly C	49°52,400 N 006°53,700 W
4	TSS West Scilly D	50°03,950 N 006°48,450 W

4 Zone interdite Fastnet :

FFVoile-TSS Fastnet		
1	TSS Fastnet A	51°22,900 N 009°27,400 W
2	TSS Fastnet B	51°17,150 N 009°24,600 W
3	TSS Fastnet C	51°15,400 N 009°33,900 W
4	TSS Fastnet D	51°21,300 N 009°36,700 W

5 Zone interdite Seven Stones :

FFVoile-TSS Seven Stones		
1	DST Seven Stones A	50°20,000 N 005°49,500 W
2	DST Seven Stones B	50°00,970 N 005°49,600 W
3	DST Seven Stones C	49°53,550 N 006°04,980 W
4	DST Seven Stones D	50°20,000 N 006°05,000 W

6 Zone interdite Sud-West Iceland :

Waypoint	Position
DST SW Iceland A	63°34,225 N & 023°31,220 W
DST SW Iceland B	63°31,995 N & 023°29,490 W
DST SW Iceland C	63°30,880 N & 023°36,070 W
DST SW Iceland D	63°33,380 N & 023°38,000 W

7 Zone interdite West Iceland :

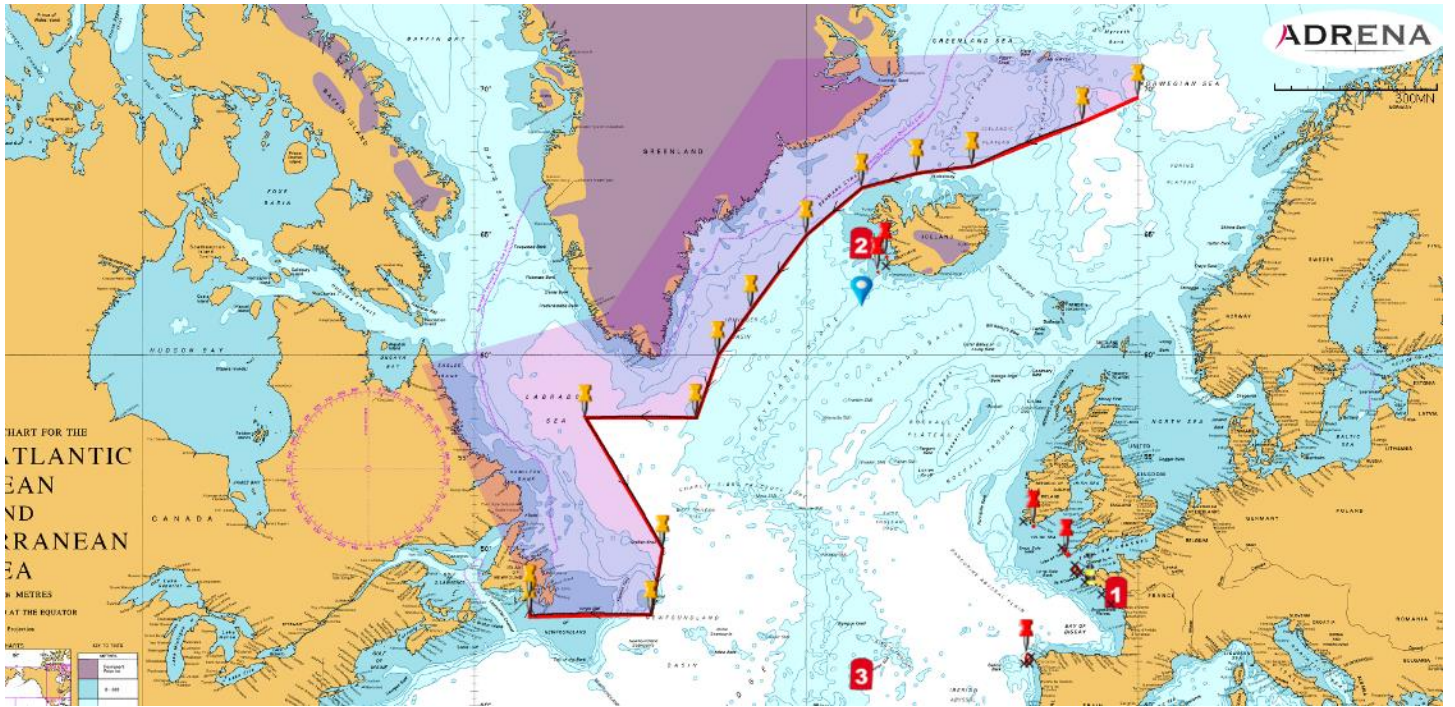
Waypoint	Position
DST Iceland A	64°10,290 N & 022°50,900 W
DST Iceland B	64°10,290 N & 022°41,400 W
DST Iceland C	64°07,190 N & 022°41,400 W
DST Iceland D	64°07,195 N & 022°47,470 W
DST Iceland E	64°05,925 N & 022°50,000 W
DST Iceland F	64°07,810 N & 022°55,460 W

8 Zone interdite Cap Finisterre

FFVoile-TSS Cap Finisterre		
1	TSS Cap Finisterre A	43°31,400 N 010°05,200 W
2	TSS Cap Finisterre B	43°21,000 N 009°36,400 W
3	TSS Cap Finisterre C	43°10,500 N 009°44,000 W
4	TSS Cap Finisterre D	42°52,800 N 009°44,000 W
5	TSS Cap Finisterre E	42°52,800 N 010°13,850 W
6	TSS Cap Finisterre F	43°18,950 N 010°13,850 W

9 Ligne de Zone d'Exclusion Arctique

Waypoint	Position
ZEA 1	69°45,000 N & 000°00,000 W
ZEA 2	69°00,000 N & 005°00,000 W
ZEA 3	67°30,000 N & 015°00,000 W
ZEA 4	67°15,000 N & 020°00,000 W
ZEA 5	66°45,000 N & 025°00,000 W
ZEA 6	65°00,000 N & 030°00,000 W
ZEA 7	62°00,000 N & 035°00,000 W
ZEA 8	60°00,000 N & 038°00,000 W
ZEA 9	57°00,000 N & 040°00,000 W
ZEA 10	57°00,000 N & 050°00,000 W
ZEA 11	50°00,000 N & 043°00,000 W
ZEA 12	46°00,000 N & 044°00,000 W
ZEA 13	46°00,000 N & 055°00,000 W
ZEA 14	47°00,000 N & 055°00,000 W



ANNEXE 5 : GUIDE DES PENALITES

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 0 à DSQ. Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document.

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances. Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes. Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages :

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 6 heures
- Plage 2 : de 2 à 24 heures
- Plage 3 : de 24 heures à DSQ
- Plage 4 : DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnement s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou de changer de plage.

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité :

- Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
- Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
- Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité :

- Est-ce que l'infraction est répétée ?
- Est-ce que l'infraction était délibérée ?
- Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
- Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
- Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a avantaagé le bateau ?

Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	Financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ	DSQ
Avis de course					
AC 3 Actions interdites				X	X
AC 8 Publicité	X				
AC 3 Escale					X
Instructions de Course					
IC 5 Communications		X			
IC 5.4 AIS		X			
IC 6 Pavillons de course et sticker	X				
IC 8.1 Parcours			X	X	
IC 8.3 Zones interdites			X		
IC 9.5 Rappel Individuel		5 heures			
IC 10.2 Livre de bord			X		
IC 11 Abandon			X		
IC12 Infraction chapitre 2 ou RIPAM		X			
IC 12.1.3 Pénalité selon RCV 44.1b			X		
IC 15.2.1 Rupture Plombage moteur			X		
IC 15.2.2 Rupture plombage		X			
IC 18 Semi-rigides d'assistance	X	X			
Règles de classe ou RSO					
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		X	X	X	

Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau ci-dessus, ou si plusieurs plages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial.

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3 ou 4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
Non	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	3 ou 4
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure?	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3 ou 4

ANNEXE 6 – ANNEXE W

Modification aux Règles de Course à la Voile

ANNEXE WP – REGLES POUR WAYPOINTS

Quand cela est précisé dans l'avis de course, les courses seront régies par Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de Marque est modifiée comme suit :

Marque : Un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

Waypoint : Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

Zone : L'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

ANNEXE 7 – DÉCLARATION DE DÉPART

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

N°

Je soussigné(e), *I undersigned* :

chef de bord du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « Vendée Arctique » de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les Règles de Course à la Voile de World Sailing, l'Avis de Course de l'épreuve, les règlements de jauge et de sécurité et les Instructions de course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire. *Skipper of the above boat declare on my honour that I have entered the « Vendée Arctique » race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the World Sailing Racing Rules of Sailing, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.*

Je sais que la course à la voile peut être dangereuse. *I know that sailing competition can be dangerous.*

Je déclare savoir que la sécurité de mon bateau relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que je connais la manière de m'en servir. *I declare that I know that the safety of my boat is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the boat to meet adverse weather conditions, that there is on board the boat all the proper safety gear and that I know how to use it.*

Je désigne à la Direction de Course les personnes suivantes joignable H24 :

I designate to the Race Director the following person(s) may be joined H24:

1er Personne Nom (Name), Prénom (surname) :

Tél domicile :

Tél bureau :

Tél portable :

Phone home :

Phone office :

Mobile phone :

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

Tél domicile :

Tél bureau :

Tél portable :

Phone home :

Phone office :

Mobile phone :

Référent communication :

Nom (Name), Prénom (surname) :

Tél domicile :

Tél bureau :

Tél portable :

Phone home :

Phone office :

Mobile phone :

Je déclare enfin que je prendrai, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il m'appartient de prendre ou non le départ de l'épreuve, ou de la continuer. *I declare that I will, prior to the start, get hold of the weather forecast and that it is my sole decision, to start or not on the race, or to continue the race.*

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette épreuve à quelque titre que ce soit. *I agree that organizers and persons and companies working for or on behalf of the above-mentioned parties have no responsibility for loss of life or injury to skipper or others, or for the loss of, or damage to any vessel or property.*

Fait à (at)

le (on) : / / 2022

Signature du Chef de bord (*Skipper signature*) :

ANNEXE 8 - DECLARATION DE VOILES

Règle de Classe IMOCA G.1(a) : Nombre de voiles embarquées

Nom : Prénom :

Skipper du (nom de course) :

N° de voile :

Déclare embarquer les voiles suivantes :

IMOCA	Nombre	Couleur principale	Observations
GV			
Solent			
ORC			
Gennaker			
Reacher			
Code 0			
Spinnaker léger			
Spinnaker			
Tourmentin Entre 14 et 25 m2		Couleur vive (G.3 (a))	Obligatoire

Total (max 8) :

Je m'engage, pour contrôle inopiné, à mettre mon bateau à disposition de la jauge, sur sa requête, avant l'épreuve et à l'arrivée.

Je certifie exacte cette déclaration. En cas de non-respect de ces règles, j'admets la décision du jury.

A remettre au plus tard le : Le samedi 11 juin 2022 à 19h00 locales (17h00 UTC)

ANNEXE 9 – ORGANISATION DES RUNS

Le principe est un parcours travers au vent dans la Baie des Sables d'Olonne.

2 runs de vitesses sont prévus par bateau.

Sur chacun des IMOCA le nombre maximum de personnes à bord est de 8 personnes, dont 2 invités de l'organisation. Un concurrent pourra choisir de naviguer à 6 personnes maximum pour des raisons de sécurité notamment, dans ce cas, il y aura uniquement 1 invité pour l'organisation.

En outre, la Direction de Course pourra modifier le nombre d'équipiers en fonction des conditions météorologiques.

La liste d'équipage (Annexe 10) est à fournir à la Direction de Course par mail avant le vendredi 3 juin 11h30 (heure locale) avec pour chaque membre d'équipage le numéro de licence FFVoile valide de moins d'un an (licence temporaire acceptée).

L'ordre et l'heure d'appareillage ponton et l'ordre de départ des deux runs seront communiqués au plus tard durant le briefing accueil.

Le port du gilet de sauvetage est obligatoire à bord des bateaux depuis l'appareillage jusqu'au retour au ponton.

La Direction de course accordera aux teams en faisant la demande avant le jeudi 2 juin un 2ème semi-rigide team à condition que ce dernier soit mis à l'eau et sorti de l'eau le jour des runs. Aucune place au Port n'est garantie par l'Autorité Organisatrice pour ce semi-rigide supplémentaire. Le concurrent devra directement effectuer sa demande auprès du Port.

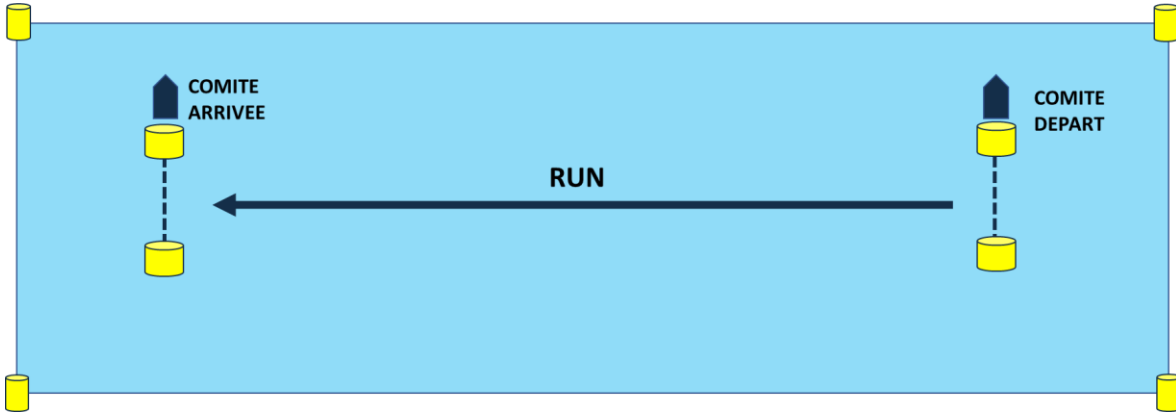
Pour prévenir qu'une course ou une séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'ouverture de la ligne sur le bateau comité.

Chaque concurrent devra se signaler par VHF sur le canal de course (VHF 72) auprès du comité de course 30 secondes avant de franchir la ligne de départ du run. Le comité lui confirmera l'autorisation de prendre le départ.

La ligne d'arrivée sera matérialisée entre deux bouées jaunes. Le bateau comité départ sera positionné au plus près de la marque tribord. Il est interdit de passer entre la marque tribord et le bateau comité.

La ligne d'arrivée sera matérialisée entre deux bouées jaunes. Le bateau comité arrivée sera positionné au plus près de la marque tribord. Il est interdit de passer entre la marque tribord et le bateau comité.

Une fois le run terminé, il est demandé à chacun des bateaux de revenir en passant sous le vent du parcours.



ANNEXE 10 – LISTE D'EQUIPAGE POUR LES RUNS

Nom du bateau en course :

	Nom	Prénom	N° de licence FFVOILE 2022
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7	Places réservées pour l'AO		
8	Places réservées pour l'AO		