

VENDÉE ARCTIQUE

LES SABLES D'OLONNE



AVIS DE COURSE

VENDÉE ARCTIQUE

LES SABLES D'OLONNE 2026

Départ le 7 Juin 2026 des Sables d'Olonne

SOMMAIRE

PREAMBULE : DEFINITIONS ET ABREVIATIONS	3
1. ORGANISATION	4
2. NOM ET OBJET DE LA COURSE	5
3. FONDAMENTAUX	5
4. REGLES.....	7
5. INSTRUCTIONS DE COURSE	10
6. ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION	10
7. DROITS A PAYER	13
8. PUBLICITE [DP] [NP]	15
9. PROGRAMME ET OBLIGATIONS [DP] [NP]	16
10. PARCOURS ET TEMPS LIMITE	16
11. RETOUR AU PORT APRES LE DEPART	16
12. OBLIGATIONS DES MATERIELS [DP]	17
13. CONTROLES DE JAUGE ET DES EQUIPEMENTS [DP]	17
14. PENALITES	18
15. EMBLEMES AU PORT DES SABLES D'OLONNE [DP].....	18
16. CLASSEMENT DE LA COURSE.....	18
17. DROITS D'UTILISATION.....	19
18. COMMUNICATION	19
19. ASSURANCES	19
20. RESPONSABILITES.....	19
21. CONTACTS	21
ANNEXE « MARKETING ET COMMUNICATION »	22
ANNEXE « PROGRAMME ET OBLIGATIONS ».....	23
ANNEXE « PENALITES FINANCIERES ».....	25
ANNEXE « PRESCRIPTIONS FFVOILE ».....	27

PREAMBULE : DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

PREAMBULE : DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

La mention [DP] dans une règle de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

La mention [NP] dans une règle de l'AC signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

AVIS DE COURSE

L'Avis de course et les Instructions de Course, ainsi que leurs avenants, leurs annexes, constituent les règles applicables à la Vendée Arctique 2026. En signant leur attestation de déclaration d'inscription dans le dossier et le formulaire d'inscription, les Skippers s'engagent à en respecter les règles.

BATEAU

Un bateau sera un monocoque IMOCA disposant d'un Certificat de Jauge IMOCA valide pour la Vendée Arctique 2026.

PARTICIPANT

Un Participant sera composé de plusieurs entités :

- **Un Skipper**
- **Son Skipper remplaçant le cas échéant,**
- **Team Manager** : il sera l'interlocuteur de :
 - ✓ L'Autorité Organisatrice pour tous les sujets liés à l'organisation de la course.
 - ✓ La Direction de Course, pour tous les aspects nautiques, sportifs et de sécurité, en remplacement du Skipper, lorsque cela sera nécessaire.
 - ✓ Les arbitres pour les aspects sportifs et règlementaires
- **Sponsors** : ensemble des partenaires financiers, logistiques et/ou techniques du Skipper/bateau.
- **Équipe à terre** : ensemble des personnes agissant à terre pour le Skipper et son bateau, avant, pendant et après la course. Elle sera représentée par le Team manager.
- **Référent communication** : Point d'entrée des demandes de communication de l'AO
- **Référent multimédia** : Interlocuteur(trice) permanent(e) de l'AO sur les questions audiovisuelles. Pendant la course, il/elle aura pour mission, avec présence astreinte, de valider dès réception les images vidéo et photos envoyées par le Skipper avant distribution et diffusion. Il pourra être assisté par un ou deux suppléants.
- **Référent(e) Communication de Crise** : Contact de l'AO en cas de Crise
- **Référent(e) Presse** : Point d'entrée des demandes presse de l'AO et des médias approchant l'AO
- **Référent(e) Digital** : Point d'entrée des demandes relatives aux plateformes digitales du Skipper (Site web, Réseaux Sociaux, etc.)

TABLEAU OFFICIEL

Le Tableau officiel sera disponible en ligne sur le Site internet de la course <http://www.vendee-arctique.org/>
Les abréviations utilisées dans le présent AC et les documents officiels seront les suivantes :

AC	Avis de Course
AO	Autorité Organisatrice
DC	Direction de Course
TM	Team Manager
DST	Dispositif de Séparation de Trafic
FFVoile	Fédération Française de Voile
IC	Instructions de Course
RC	Règles de Classe
IMOCA	International Monohull Open Class Association
WS	World Sailing

PSMer	Premiers Secours en Mer
FMH	Formation Médicale Hauturière
REV	Règles d'Équipement des Voiliers
RSO	Règlementations Spéciales Offshore
RIPAM	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
RCV	Règles de Course à la Voile
SAEM	Société Anonyme d'Economie Mixte
Vendée Arctique	Vendée Arctique Les Sables d'Olonne
TU	Temps Universel

1. ORGANISATION

1.1 Autorité Organisatrice

La Vendée Arctique est une course organisée par la SAEM Vendée, au capital de 3.000.000€, dont le siège est situé au 38 Rue du Maréchal Foch 85923 la Roche sur Yon cedex (Vendée, France), représentée par sa Directrice Générale, Madame Laura Le Goff, dûment habilitée par décision du conseil d'administration en date du 17 mai 2016.

Le site internet de la course est : <http://www.vendee-arctique.org/>

L'Autorité Organisatrice pourra être nommée « l'Organisateur ou SAEM Vendée, ou **AO** » dans les documents officiels.

1.2 Direction de Course (DC)

Le Directeur de Course missionné par la SAEM Vendée et habilité par la FFVoile, gère l'ensemble des aspects nautiques et de sécurité de la course. Il collabore avec la FFVoile et les arbitres désignés pour l'ensemble des aspects sportifs et réglementaires de la course ainsi qu'avec la SAEM Vendée et ses prestataires et la classe IMOCA.

Le Directeur de Course agit sous l'autorité de la SAEM Vendée.

Le nom du directeur de course et de son équipe seront communiqués ultérieurement par note d'information et/ou par avenant au présent AC.

1.3 Prestataires en relation avec la Direction de Course

La DC assure la coordination du suivi des prestations suivantes :

- Météo
- Classements pendant la course
- Localisation des Skippers
- Logiciel de suivi
- Logistique nautique

1.4 Equipe d'arbitrage

L'équipe d'arbitrage est désignée par la FFVoile. Conformément à la réglementation sportive et à l'annexe N des RCV un Jury international sera constitué. Conformément à la RCV 70.3 (a) ses décisions seront sans appel.

1.5 Médecin référent / médecin de course

Conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, le médecin référent/médecin de course nommé ultérieurement par note d'information et/ou par avenant au présent AC, est en charge d'étudier le dossier médical de chaque Skipper ainsi que leur suivi médical pendant la course pour le compte de l'**AO**.

1.6 Services de communication de l'AO

Les noms et coordonnées des prestataires en charge des contenus éditoriaux et digitaux, des relations presse, de la production audiovisuelle, de la photographie et du web seront communiqués ultérieurement par note d'information et/ou par avenant au présent AC.

2. NOM ET OBJET DE LA COURSE

2.1 Nom

L'appellation officielle de la course est « **VENDEE ARCTIQUE - LES SABLES D'OLONNE** ».

Le nom « **VENDEE ARCTIQUE** » est une marque déposée à l'INPI par la SAEM Vendée qui est seule détentrice du nom et des droits de la marque et de son logo, en France et à l'étranger.

2.2 Objet

La **VENDEE ARCTIQUE** est une course à la voile, courue tous les quatre ans. Elle est ouverte exclusivement aux monocoques en conformité avec les règles en vigueur de la classe IMOCA.

2.3 Date de départ

Le départ de la course sera donné le **dimanche 7 Juin 2026**. En cas de circonstances exceptionnelles, l'**AO** pourra avancer, reporter, voir annuler la course. Une telle décision ne sera pas motif à demande de réparation d'un Participant. (Ceci modifie la RCV 60.1).

2.4 Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de participants est de 40 (quarante).

3. FONDAMENTAUX

Principe général : la Vendée Arctique est une course **en solitaire, sans escale et sans assistance**.

3.1 En solitaire

Le Skipper s'engage à naviguer en solitaire, et à faire face, seul, à tous les événements survenant pendant la Vendée Arctique. En outre, il ne peut embarquer aucun animal à bord de son bateau.

3.2 Sans escale

Aucune escale n'est autorisée.

3.3 Sans assistance

Toute action non explicitement autorisée dans cet article 3.3 est interdite. Les interdictions mentionnées au titre du présent AC ne sont donc pas limitatives.

3.3.1 Généralités

L'assistance d'une tierce personne, qu'elle soit à terre, embarquée sur un bateau ou dans un aéronef est interdite.

L'aide ou assistance « à distance » (mail, téléphonie, message texte, échange de données, vidéo call ...) est encadrée comme défini ci-dessous.

3.3.2 Routage et météo

En complément de l'article 4.4.

Sont interdits :

Une assistance météorologique personnalisée ;

- Routage : Un routage est défini comme l'élaboration d'une route optimale entre plusieurs routes sur un trajet déterminé en tenant compte des prévisions météorologiques, courants, vagues, et tout autres paramètres reliés aux performances du bateau. Seul le skipper devra effectuer des routages en complète autonomie (sans aucune information apportée par une source extérieure au bateau) ;

Sont autorisés :

- Les requêtes de données météo, avec routage déporté sur les plateformes autorisées par l'article 4.4.2

3.3.3 Aide à la performance [DP]

Sont interdits :

- L'aide, le conseil ou tout apport d'information météo, tactique, stratégique ou technique utile à la prise de décision dans le but d'améliorer la performance du bateau ou du Skipper, ou d'influencer ses choix de route ;
- L'envoi de données entre le bateau et son équipe, dans un sens comme dans l'autre, pouvant servir à analyser et améliorer le choix de la trajectoire du bateau ;
- L'accès à tout logiciel ou mise à jour qui n'aurait pas été embarqués aux Sables d'Olonne (sauf autorisation de l'AO).
- Tout envoi automatisé de données, en temps réel ou en différé, en dehors de ceux spécifiquement autorisés par la DC ;
- La réception de tout calcul destiné à l'amélioration de la performance ou à l'optimisation de la trajectoire effectuée sur un ordinateur n'étant pas à bord du bateau (A l'exception de la règle 3.3.2, routage déporté)
- L'accès à des serveurs avec des accès privés dans le cloud La prise de contrôle, définie comme « toute intervention humaine et/ou technologique extérieure au bateau » ;
- L'aide ou l'assistance psychologique organisée par un professionnel dans ce domaine.

Sont autorisés :

- L'envoi des positions destinées à l'AO depuis les balises de positionnement, sans modifier le pas de temps de transmission ni le type de données transmises ;
- Les échanges sur les ETA et sur la logistique avec l'équipe à terre et la DC ;
- L'envoi de données depuis le bateau vers des organismes de collecte de data scientifiques à terre en temps réel. Ces organismes devant faire l'objet d'une validation préalable par l'AO. Les demandes devront être soumises avant le 1^{er} avril 2026 par email à L'AO. La validation sera donnée aux teams avant le 30 avril 2026 à 12h00.
- L'enregistrement de données destinées à la communication publique par le bateau avec un décalage de 4h entre l'acquisition depuis le bord et l'envoi à terre au site. Ce site sera public et référencé dans les moteurs de recherche et devra être déclaré à l'AO avant le 1er avril.
 - Données autorisées :
 - Nombre de tours effectués sur la colonne de winch ;
 - Température ;
 - Niveau sonore à bord ;
 - Humeur du skipper ;
 - Temps de sommeil ;
 - Quantité d'énergie fournie par les moyens de production (panneaux solaires, hydro générateurs, éoliennes...);
 - Quantité d'eau produite par les dessalinisateurs ;
 - Données émanant des instruments scientifiques embarqués à bord, sous réserve de validation de l'instrument embarqué préalable par l'Organisation

Tout autre type de donnée devra faire l'objet d'une validation préalable par l'AO.

Toute demande sera envoyée par email à l'AO au plus tard le 1^{er} avril à 12h00 ;

- L'enregistrement de données stockées par le bateau. Ces données seront mises à disposition par le Participant à la fin de la course.

3.3.4 Aide et suivi médical

L'aide médicale doit être réalisée par le médecin référent de la course ou par le médecin du Skipper indiqué dans le dossier d'inscription ou via le Centre de Consultation Médicale Maritime de Toulouse. Dans le

respect du secret médical, l'aide et le suivi médicaux devront être déclarés et détaillés auprès du médecin de course.

3.3.5 Conseil technique à distance

Le Conseil technique à distance est autorisé.

Ce dernier est défini comme toute information émanant d'un accompagnateur (au sens des RCV) pour permettre au Skipper de résoudre seul, avec les moyens présents à bord, un problème technique sur le bateau.

Si le problème technique remplit au moins une des conditions suivantes, la DC devra être en copie des échanges mis en place entre l'équipe et le bateau :

- Problème qui influence la trajectoire, la vitesse,
- Problème qui pourrait tendre vers une situation à risque
- Problème sur des éléments monotype.

Le conseil technique à distance devra se limiter strictement aux actions de réparations.

3.3.6 Communication [DP]

De manière générale, toute communication entre le bateau et la terre (mail, téléphonie, messages, video call ou autre) est autorisée dans les limitations décrites dans les articles AC 3.3 et 4.4.

L'**AO** se réserve le droit de demander à tout moment le contenu des échanges des Skippers avec la terre et les autres concurrents en mer et ce, quels qu'ils soient. Les historiques de navigation ne devront pas être supprimés et ils pourront faire l'objet d'une vérification dans les 96 heures suivant l'arrivée du bateau.

Le refus d'un concurrent de donner le contenu de ses communications pourra être transmis au Jury pour pénalités.

Par ailleurs l'**AO** se réserve le droit de mettre en place un système de contrôle des dites communications dont les caractéristiques pourront être données par avenant au présent AC.

3.3.7 Accès à Mouillage [DP]

Un Skipper pourra relâcher, au mouillage ou sur un coffre, par ses propres moyens, et sans aucune assistance extérieure, pour effectuer des réparations nécessaires à sa sécurité ou à celle de son bateau, afin de poursuivre la course. Un Skipper ne sera pas autorisé à accoster ou à s'amarrer à un quai ou à un navire, ni à débarquer à terre, au-delà de la limite de la plus grande marée haute.

4. REGLES

4.1 Langue officielle

La langue officielle de la course est le Français. L'**AO** mettra à la disposition des Participants une version en langue anglaise de chaque texte (règles, annexes etc...). En cas de conflit dans la traduction, le texte français prévaudra.

4.2 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.

4.3 Règles

L'épreuve est régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile 2025-2028 pendant toute la durée de la course ;

- Les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones précisées en annexe « Prescriptions de la FFVoile » ;
- La partie B du règlement international pour prévenir des abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique ;
- Les Règlementations Spéciales Offshore (RSO) Catégorie 1 et telles qu'éventuellement modifiées par la FFVoile. Le règlement médical FFVoile RSO 1 s'applique ;
- Le Skipper reconnaît avoir pris connaissance de la Prescription FFVoile (RSO - FFVoile n°3 Bis 2022/23) : RSO 3.02 : La décision de mener ou de faire mener une inspection telle que décrite dans l'annexe L des RSO relève de la seule et entière responsabilité du skipper
- Les règles de classe IMOCA en vigueur ;
- Les règles du Championnat IMOCA Globe Series 2025-2029 ;
- Les règles d'Équipement des Voiliers lorsqu'elles n'entrent pas en conflit avec les règles de Classe IMOCA.
- La règle expérimentale DR21-01 de World Sailing s'applique et modifie la définition Prendre le départ comme suit :
Prendre le départ :
Un bateau prend le départ quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit :
 - à ou après son signal de départ, ou
 - pendant la dernière minute avant son signal de départ
- Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ, il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne, et la pénalité de départ sera une pénalité de 1 heure sans instruction.
- Les règles de l'**AO** liées à l'application du présent AC ainsi que ses annexes.

Modifications des RCV

- RCV du chapitre 2 : Les RCV du chapitre 2 s'appliquent de jour jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée. Elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours de jour comme de nuit.
- RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage) : modifiées à l'AC 4
- RCV 48 (Limitation sur l'équipement) : modifiée de la manière suivante : « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Directeur de Course ».
- RCV 51 (Lest Mobile) : les 2 premières phrases sont supprimées et remplacées 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, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
- RCV 52 (Energie manuelle) : modifiée Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille ou toute autre action autorisée dans les règles de Classe.
- RCV 54 (Etats et amure des voiles d'avant) : ne s'applique pas.
- RCV 55.2 (Tangons de spinnaker, tangons de foc) : ne s'applique pas.
- Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC : RCV 28 (Effectuer la Course), RCV 44.1 (Effectuer une pénalité), RCV 61 (Exigences pour réclamer), RCV 62 (Réparation), RCV 63 (Instructions), RCV 64 (Pénalités discrétionnaires), les RCV 5.1 et 5.2.
- Les RCV modifiées dans les IC apparaîtront en entier dans les IC.

4.4 Les engagements de l'AO envers les Skippers

4.4.1 Données météorologiques principales

Les informations « de sécurité » seront éditées chaque jour par le prestataire météo retenu par l'AO et seront transmises aux Skippers par la DC. Elles seront éditées en français et en anglais.

4.4.2 Données météorologiques complémentaires [DP] (ceci modifie la RCV 41(c))

En complément des informations météo du prestataire retenu par l'AO, les Skippers seront autorisés à acquérir des données météorologiques dans les conditions suivantes :

- Si elles sont gratuites et librement accessibles
- Pour les données accessibles depuis un site payant, si elles sont autorisées dans la liste fournisseurs mentionnées ci-dessous

L'accès à ces informations numériques ou graphiques ne sera autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique gouvernemental officiel ou d'une société de météo privée : Squid, Predictwind, Sailgrib, Weather 4D, Windy, Saildocs, Tidetech, Adrena, Expedition, Gradient, Meteo Consult, Dorado.

Pour ces fournisseurs de météo et routage, il est strictement interdit de partager le même compte (nom d'utilisateur et mot de passe) entre le skipper et toute personne à terre. Le compte utilisé par le skipper est accessible uniquement depuis le bateau.

Les fournisseurs de routage web doivent être en mesure, à tout moment, de fournir l'historique d'utilisation du compte à la direction de course.

Toute demande d'extension de la liste des plateformes autorisées devra parvenir à la DC avant le 1^{er} avril 2026 à 12h00. La DC se réserve le droit d'interdire à un Skipper l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit des règles applicables à la course.

Les Skippers pourront alors acquérir :

- Des images provenant de satellites d'observation,
- Des cartes d'observation et de prévision,
- Des fichiers numériques de données.

Toutefois, ces données pourront éventuellement être compressées pour en accélérer l'accès.

A la demande de la DC, chaque Skipper devra fournir les sources météorologiques qu'il utilisera, ainsi que les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et d'exploiter ces informations. Il devra, de plus, faire la démonstration complète de l'utilisation de ces données.

La DC se réserve le droit d'interdire à un Skipper l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit des règles applicables à la course.

4.4.3 Classements quotidiens pendant la course

La fréquence et les horaires de publication sont indiqués dans l'annexe marketing et communication.

Les classements seront publiés sur le site web : vendearctique.org.

4.4.4 Zones interdites [DP]

Des zones interdites seront définies dans les instructions de course. Elles pourront être de différentes natures dont :

- Des Dispositifs de Séparation de Traffic (DST / TSS)
- Des Zones interdites réglementées (Parc éoliens, turbines marémotrices, pisciculture, ...)
- Des Zones interdites définies par l'AO pour, par exemple, prévenir des collisions avec des cétacés ou des glaces, dont les coordonnées pourront être modifiées, en fonction des évolutions, au cours de la course, par avenant aux IC.

4.4.5 Suivi de course

La DC assurera une veille de l'ensemble de la flotte 24h/24h et 7J/7J.

Circonstances exceptionnelles :

En cas de circonstances exceptionnelles, et dans des situations qui pourraient engager la sécurité des Skippers (conditions météorologiques, conflit international...), la DC pourra être amenée à formuler des directives spécifiques auxquelles les Skippers devront se conformer. Une demande de déroutage formulée par la DC sera appliquée selon les règles du RIPAM.

Dans le cas où un Skipper demanderait assistance, ou si un bateau était en danger, la DC pourra router un Skipper ou un groupe de Skippers pour rejoindre au plus vite le Skipper demandant assistance ou le bateau en danger.

Ces nouvelles directives seront émises pour faire face, dans les meilleures conditions, aux circonstances rencontrées. Elles pourront donc modifier un ou plusieurs articles de l'AC, des IC ou des autres règles applicables citées ci-dessus. Dans ce cas, elles feront l'objet d'un rapport circonstancié au jury par la DC.

4.4.6 Les jeux d'argent

La Vendée Arctique est un bien public, au service d'une aventure humaine et sportive à haut risque. Aussi l'AO se réserve le droit d'interdire toute forme de jeu d'argent ou pari en relation directe ou indirecte avec la Vendée Arctique. Elle assurera le cas échéant une surveillance scrupuleuse du respect de cette interdiction et engagera des poursuites immédiates à l'encontre de tout contrevenant, quelle que soit son origine géographique.

4.5 Les engagements des Participants envers l'AO [DP]

En s'inscrivant à la course, les Participants s'engagent à :

- Respecter les règles applicables dans le présent AC, les IC, leurs annexes et avenants.
- Fournir, à la demande de la DC ou des arbitres, toute information concernant :
 - La navigation du Skipper, son parcours et ses choix de route, les informations météo utilisées, les incidents de course ou tout autre élément lié à la course.
 - La liste complète des correspondants contactés au cours de communications entre le Skipper et son Equipe à terre, ou avec toute autre personne, durant la course.
 - Les contenus de ces communications : ce que ces informations et/ou communications aient été données ou établies sous la forme d'e-mails échangés entre le Skipper et un ou des correspondants à terre, d'appels téléphoniques, ou sous toute autre forme.

L'AO pourra effectuer des contrôles aléatoires aux arrivées.

5. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les Instructions de Course (IC) seront publiées au plus tard le 4 mai 2026. Elles seront disponibles en version électronique sur le tableau officiel du site: <http://www.vendearctique.org/>

6. ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION

L'âge requis pour participer à la course est de 18 ans au jour du départ.

Le contenu du dossier d'inscription sera en ligne sur le site internet de la course (<http://www.vendearctique.org>) au plus tard le 1^{er} Décembre 2025, dans « espace Skippers - dossier inscription ».

L'inscription s'effectuera en ligne sur ce même site. Certains documents devront également être envoyés en original par courrier à la SAEM Vendée. L'inscription sera clôturée le 11 mai 2026 à midi heure française.

6.1 Inscription

Lorsqu'un Skipper aura complété son dossier d'inscription (validé par l'**AO**) et qu'il aura réalisé sa qualification (validée par la DC), il deviendra officiellement inscrit, **sous réserve de transmission du dossier administratif et technique au plus tard le 11 mai 2026 à midi heure française.**

6.1.1 Dossier d'inscription à renseigner (avant le 11 mai 2026) :

Le dossier d'inscription doit être complété sur le site internet de la course (<http://www.vendearctique.org>) le 11 mai 2026 à midi heure française au plus tard.

- Formulaire d'inscription : à télécharger, renseigner, signer et télécharger de nouveau sur le site internet de la course. Il est indispensable de renvoyer l'original du dossier d'inscription signé par courrier à la SAEM Vendée.
- Contacts, fiche bateau, fiche Skipper, Skipper remplaçant : à renseigner sur le site.
- Acte de propriété ou de location du bateau : à télécharger sur la plateforme d'inscription
- Documents complémentaires :
 - Attestation d'une assurance Responsabilité Civile valable pour la course de la Vendée Arctique 2026.
 - Attestation de renonciation à recours.

Ces deux attestations sont à télécharger, renseigner, signer et télécharger de nouveau sur le site internet de la course. L'original signé des attestations d'engagement et de renonciation à recours, doit impérativement être renvoyé par courrier à la SAEM Vendée.

- Droits d'inscription : Cocher la case de confirmation d'envoi sur le formulaire d'inscription, après envoi effectif à la SAEM Vendée.
- Pour le skipper en possession d'une Licence Club FFVoile :
 - Soit la licence Club FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition
 - Soit la licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratiquant » accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.
- Pour le skipper n'étant pas en possession d'une Licence Club FFVoile :
 - Un justificatif d'appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing
 - Un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de trois millions d'Euros
 - Un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais)
- Un dépôt de garantie de 6 000€ (perte de balise, pénalités, etc.). Il sera restitué et déduit des éventuelles pénalités dans un délai d'un mois après la remise des prix officielle de l'épreuve.

Seule la signature manuscrite originale est valable.

Lorsqu'un Skipper aura complété entièrement son dossier d'inscription et que celui-ci sera validé par l'**AO**, alors il deviendra officiellement inscrit sur la Vendée Arctique Les Sables d'Olonne. Pour information, le dépôt des pièces sur la plateforme sera horodaté.

Au-delà des 40 premières inscriptions validées par l'**AO**, se référer à l'article 6.3 « Liste d'attente ».

6.1.2 Dossier médical

La commission Médicale de la FFVoile rappelle qu'il est de la responsabilité de chaque skipper de s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course, d'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve. Chaque skipper engagé doit fournir au plus tard le 11 mai 2026 à midi heure française, les documents suivants :

- La fiche médicale datant de moins de 2 ans, les 2 cases cochées, signée, tamponnée et datée par le médecin et par le skipper (disponible sur demande auprès du médecin référent nommé ultérieurement)
- Un bilan biologique datant de moins de 2 ans
- Le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans
- Le compte rendu d'une échographie cardiaque
- Un certificat médical de spécialité en cas de pathologie datant de 2025

La procédure de transmission de ces éléments sera définie par note de service/avenant.

Le médecin référent pourra demander un complément d'information s'il le juge nécessaire. L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du concurrent sur le plan médical.

La liste type des médicaments de la pharmacie du bord conforme à la catégorie RSO 1 se trouve sur le site de la FF Voile Annexe 6 du règlement de la commission médicale.

6.1.3 Dossier administratif et technique

Le dossier administratif devra être renseigné en ligne sur le site internet de la classe IMOCA (<https://www.imoca.org/fr/index/>) au plus tard le 11 mai 2026 à midi heure française.

Dossier administratif à renseigner (liste non exhaustive) :

- Pour les skippers ayant une licence française, photocopie de l'autorisation de port de publicité 2026.
- Informations IMOCA (Licence station navire à jour, informations sur les balises EPIRB, informations sur les radeaux, informations sur les numéros des téléphones du bord)
- Informations Skipper et Skipper remplaçant le cas échéant : Attestation World Sailing (formation à la survie + Premier Secours en Mer à minima) en cours de validité, CRR ou équivalent, informations sur les balises individuelles (PLB et AIS)
- Certificat de jauge provisoire ou définitif pour la course. Si le Participant fournit dans le dossier administratif, un certificat de jauge provisoire, alors il devra fournir à l'**AO** le certificat définitif avant le 29 Mai 2026 à 19h00.
- Assurances : se reporter à l'article 19.2

6.2 Qualification

Chaque bateau, **avec son Skipper inscrit dans la Course**, devra se qualifier avant le 11 mai 2026 à midi heure française sauf dérogation exceptionnelle de la Direction de Course.

Les possibilités de qualification sont au choix les suivantes :

- Être finisher du Vendée Globe 2024-2025 sur le même bateau
- Réaliser un parcours de qualification d'au moins 800 milles nautiques avec 100 milles minimum à réaliser dans des conditions de vent et de mer d'au minimum force 5 sur l'échelle de Beaufort et en configuration course.
- Réaliser deux parcours de qualification dont la somme sera supérieure à 1000 milles nautiques, dont au moins un des deux aura permis de naviguer 100 milles dans des conditions de vent et de mer d'au minimum force 5 sur l'échelle de Beaufort.

Les modalités de qualification sont les suivantes :

- Le bateau devra être équipé d'une balise de positionnement réglée avec a minima une position toutes les 15 minutes dont l'accès au suivi sera donné à la Direction de Course.
- Pour le ou les parcours de qualification, le Skipper devra proposer par e-mail à la Direction de Course chaque parcours en précisant le port de départ, le port d'arrivée, les waypoints intermédiaires éventuels, la distance et la date de départ envisagée. Seul un parcours effectué en solitaire sera accepté.

En cas de modifications importantes apportées au bateau après le parcours de qualification, la Direction de Course pourra demander au Skipper de refaire un parcours de qualification.

Toute décision de la Direction de Course d'accepter ou de ne pas accepter un parcours de qualification ne pourra donner lieu à demande de réparation de la part du Participant. Ceci modifie la RCV 61.

6.3 Liste d'attente

Dans le cas où le nombre d'inscrits serait supérieur à 40, alors, ceux-ci pourront intégrer une liste d'attente. Seul le désistement d'un Skipper inscrit dans les 40 premiers libérera la place du 1er Skipper de cette liste d'attente, et ainsi de suite.

Pour les skippers de cette liste d'attente qui ne prendront pas le départ, faute de place, la caution de 6 000€ HT, pénalités déduites s'il y a lieu, ainsi que les frais d'inscription, seront remboursés au plus tard dans les 30 jours suivant le départ de la course.

6.4 Skipper remplaçant

Chaque Participant peut désigner un Skipper remplaçant auprès de l'AO avant le 11 mai 2026. Le Skipper remplaçant pourra devenir le Skipper s'il a rempli toutes les conditions précisées aux articles 6.1 et 6.2.

Un même Skipper remplaçant peut être désigné chez plusieurs Teams. Le Skipper remplaçant pourra devenir le Skipper en cas de raisons médicales validées par le médecin de course ou en cas de circonstances exceptionnelles dûment justifiées et validées par l'AO.

7. DROITS A PAYER

7.1 Droits d'inscription en numéraire

Les droits d'inscription en numéraire fixes s'élèvent à la somme :

- de 9 000 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), pour un paiement des droits avant le 30 janvier 2026 à midi heure française
- de 12 000 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), pour un paiement des droits après le 30 janvier 2026.

Ces droits d'inscription comprennent en sus de l'inscription, des accès privilégiés aux offres hospitalités. Ces offres seront précisées par note/avenant.

Le droits sont payables à l'inscription, par chèque, libellé à l'ordre de la SAEM VENDEE, ou par virement bancaire aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte : SAEM VENDEE
IBAN : FR76 1380 7000 1076 0012 4188 543
BIC : CCBPFRPPNAN

Les droits d'inscription en numéraire sont acquis et donc non remboursables (sauf en cas de désistement avant le 30 Janvier 2026), y compris en cas de report de course ou en cas de non-conformité à l'issue des contrôles effectués par le comité technique. En revanche, ils seront remboursés en cas d'annulation de la course, ou dans le cas d'un skipper en liste d'attente qui ne pourrait intégrer la liste finale des 40 inscrits.

7.2 Droits d'inscription en nature

7.2.1 Banque Image "pré-course"

Les droits d'inscription en nature fixes sont réglés par le Participant à l'AO par la cession d'une banque images « pré-course » composée :

1. De **5 (cinq) photographies** dont a minima :
 - 1 (une) photo "portrait" du Skipper de face en tenue officielle du Team ;
 - 2 (deux) photos embarquées en action (Skipper à la manœuvre, Skipper à la barre, Skipper sur sa table à cartes, Skipper sur le moulin à café, Skipper dans son siège, etc.)
 - 1 (une) photo du bateau arborant l'ensemble des marquages courses officiels (visibilité des cagnards, visibilité des marquages dans les voiles, visibilité des pavillons, etc.) à diverses allures (près, portant, reaching, etc.) prises en mer depuis une vedette

- 1 (une) photo du bateau arborant l'ensemble des marquages courses officiels (visibilité des cagnards, visibilité des marquages dans les voiles, visibilité des pavillons, etc.) à diverses allures (près, portant, reaching, etc.) prises en mer depuis le ciel, par drone et/ou hélicoptère ;
2. De **5 (cinq) minutes d'images vidéo** réparties comme suit :
- 1 (une) minutes d'images « envers du décor » (préparation physique du Skipper, chantier du bateau, mise à l'eau, tests de jauge, travail du Team, etc.) ;
 - 1 (une) minutes d'images « embarquées », dans toutes les conditions météo (petit temps, médium, brise) et à différentes allures (près, portant) ;
 - 1 (une) minute d'images du bateau arborant l'ensemble des marquages courses officiels (visibilité des cagnards, visibilité des marquages dans les voiles, visibilité des pavillons, etc.) à diverses allures (près, portant, reaching, etc.) prises en mer depuis une vedette.
 - 2 (deux) minutes d'images du bateau arborant l'ensemble des marquages courses officiels (visibilité des cagnards, visibilité des marquages dans les voiles, visibilité des pavillons, etc.) à diverses allures (près, portant, reaching, etc.) prises en mer depuis le ciel, par drone et/ou hélicoptère ;

La nature, le sujet, la composition ainsi que les modalités temporelles, matérielles et techniques de transmission des images photographiques et vidéo composant la banque images « pré-course » sont déterminées par l'Annexe « Marketing et Communication ».

Les droits d'inscription en nature fixes sont acquis et donc non remboursables, y compris en cas de désistement, report ou annulation de la course.

7.2.2 Banque Image "Course"

Les droits d'inscription en nature variables sont réglés par le Participant à l'**AO** par la cession d'une banque images « course » composée de droits d'image dont la quotité et la nature dépendent de la durée de présence du Participant dans la Course.

Ainsi, le Participant doit céder à l'**AO**, et ce jusqu'à son arrivée, sa mise hors-course ou son abandon :

- **5 (cinq) photographies** sur l'ensemble de la course ;
- **5 (cinq) minutes d'images vidéo** sur l'ensemble de la course ;

La nature, le sujet, la composition ainsi que les modalités temporelles, matérielles et techniques de transmission et de validation des images photographiques et vidéo captées pendant la course et cédées à l'**AO** au titre des droits d'inscription sont déterminées par l'Annexe « Marketing et Communication ».

7.2.3 Banque Image "Post-Course"

Ces droits d'inscription en nature variables sont **complétés** par la cession d'une banque images « post-course ».

Ainsi, le Participant doit céder à l'**AO**, à son arrivée, sa mise hors-course ou son abandon et en complément des images "course" :

- **5 (cinq) photographies** non-envoyées durant sa course ;
- **5 (cinq) minutes d'images vidéo** non-envoyées durant sa course ;

La nature, le sujet, la composition ainsi que les modalités temporelles, matérielles et techniques de transmission et de validation des images post-course et cédées à l'**AO** au titre des droits d'inscription sont déterminées par l'Annexe « Marketing et communication ».

7.2.4 Les cessions d'images consenties au titre des Droits d'inscription sont faites libres de tout droit, le Participant garantissant l'**AO** contre toute revendication par des tiers. Elles sont faites à titre exclusif, pour le monde entier et pour toute la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle. Elles comprennent tous les droits de reproduction, de représentation, d'adaptation et d'exploitation économique sans exception.

Le droit de reproduction comporte notamment le droit de reproduire, par tous procédés techniques connus ou inconnus à ce jour, les images cédées au titre des Droits d'inscription, de manière isolée ou associées à

d'autres créations, sur tous supports connus ou inconnus à ce jour (notamment vidéogrammes, téléphonie mobile, téléchargement et base de données), en tous formats.

Le droit de représentation comporte notamment le droit de représenter ou de faire représenter au public les images cédées au titre des Droits d'inscription, en intégralité ou partiellement, par tout mode de communication existant ou à découvrir, par fil ou sans fil, notamment par radiodiffusion et télédiffusion numérique ou analogique, télématique, multimédia et tous services en ligne, par tout réseau de communication électronique et de radiocommunication fixes et/ou mobiles (dont Internet, intranet, téléphonie, etc.), et ce quelles que soient les modalités de distribution ou de diffusion de la technologie utilisée. Le droit de représentation comporte également le droit de diffuser lesdites images dans le cadre de « news », magazines, teasers, web series, reportages et documentaires officiels.

Le droit d'adaptation comporte notamment le droit de retoucher et/ou de modifier les fichiers numériques, et d'utiliser tous procédés en vue de la représentation ou la reproduction numérisée de tout ou partie des images cédées au titre des Droits d'inscription, sur un mode linéaire ou interactif, permettant la reconstitution intégrale desdites images, ou par fragments, seules ou intégrées à d'autres éléments audiovisuels, informatiques, télématiques ou tout autre élément quelle qu'en soit la forme et le contenu sans altérer l'image du Skipper, du bateau et de ses sponsors. Le droit d'adaptation comporte aussi le droit de réaliser des incrustations des logos de l'ensemble des partenaires de la course dans une logique de promotion de la course et/ou de leur engagement dans celle-ci.

L'**AO** pourra ainsi notamment utiliser lesdites images (photos, vidéos, sons, contenus pour la presse, identité graphique, etc.) telles qu'il les aura recueillies sur son serveur multimédia. Elle pourra les mettre librement à disposition des médias et les exploiter librement dans ses éléments de présentation et sur tout support, pour les besoins de la communication de son activité, et/ou celle de ses partenaires présents et à venir.

Le droit d'exploitation économique comporte notamment le droit pour l'**AO**, avec les images cédées au titre des Droits d'inscription :

- De faire la promotion des activités de l'**AO** et de la Course, dans tous les médias, notamment la télévision, la presse, Internet, etc. ;
- De faire la communication de l'**AO** dans tous les médias (notamment la télévision, la presse, Internet, plateforme VOD, par affichage, etc.) et toute opération hors média ;
- De faire la promotion de la course (film officiel, documentaires officiels, documentaires TV et WebTV, bandes annonces, clip, avec exploitation par DVD et vidéo à la demande notamment, incluant le téléchargement) ;

Le droit d'exploitation économique comporte notamment le droit pour l'**AO**, avec les images cédées au titre des Droits d'inscription et dans le respect des conditions et réserves détaillées dans l'Annexe Marketing et Communication :

- De réaliser ou faire réaliser et ensuite de vendre ou faire vendre tous produits dérivés ;
- De concéder ou céder à des tiers partenaires les droits d'exploitation économique (dont contrats de sponsoring et accords avec plateformes VOD) ;
- De réaliser pour son compte ou le compte de ses partenaires tout achat d'espace publicitaire.

Toutes les cessions liées au paiement des droits d'inscription sont consenties en lien avec la candidature et en contrepartie de la promotion apportée par la participation à la Course. Le Participant renonce en conséquence à réclamer à l'**AO** et à tout tiers autorisé par l'**AO** une quelconque rémunération ou indemnité autonome au titre de l'exploitation des images cédées.

8. PUBLICITE [DP] [NP]

En application de la Réglementation 20 de WS (Code de Publicité), telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'**AO**.

Le schéma d'implantation des marquages respectera les règles de classe IMOCA qui seront complétées par les règles de l'annexe marketing et communication

9. PROGRAMME ET OBLIGATIONS [DP] [NP]

Le Skipper s'engage à participer à l'ensemble des événements officiels de l'AO en se conformant au programme et obligations définis en annexe « Programme et obligations ».

Ces événements seront détaillés par note de service-avenant.

10. PARCOURS ET TEMPS LIMITE

10.1 Parcours côtier

Un parcours côtier pourra être défini dans les Instructions de Course.

10.2 Parcours

La ligne de départ et la ligne d'arrivée seront situées en baie des Sables d'Olonne.

Le parcours est un aller-retour jusqu'au cercle polaire défini par la latitude 66° 33' 41,751. Les concurrents devront le franchir en 1 point.

10.3 Autre parcours

La Direction de Course se réserve le droit de proposer un autre parcours si les conditions sécuritaires n'étaient pas réunies pour réaliser le parcours indiqué en 10.2.

10.4 Temps limite

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. RETOUR AU PORT APRES LE DEPART

Un Skipper pourra revenir au port des Sables d'Olonne, uniquement après autorisation préalable de la DC et du Président du Comité de Course, qui sera communiquée par tout moyen (VHF, mail, téléphone satellitaire).

Un Skipper, qui souhaite revenir aux Sables d'Olonne pour recevoir une assistance extérieure, pourra être remorqué à partir d'une distance de 20 milles nautiques du port des Sables d'Olonne et jusqu'au port des Sables d'Olonne.

Il pourra rejoindre le ponton Vendée Globe ou recevoir une assistance physique à son bord, dans un rayon de 3 milles nautiques autour de la bouée cardinale Le Nouch SUD.

Le Skipper sera autorisé à repartir en course dans un délai maximum de 48 heures après l'heure de départ officiel de la course. Il devra alors prendre contact avec la DC pour valider un nouveau départ.

12. OBLIGATIONS DES MATERIELS [DP]

12.1 Équipements fournis par l'AO pour le suivi des bateaux

L'AO fournira à chaque bateau une balise de positionnement autonome en batterie. Le Participant devra rendre la balise de positionnement à l'AO, au plus tard 48h après son arrivée. Une retenue de 1 000€ sera effectuée sur la caution en cas de non-restitution.

12.2 Utilisation des équipements des bateaux

Une balise iridium fixe, alimentée sur secteur du bord type Yellowbrick YB3I (cf. règle de classe IMOCA) sera utilisée par l'AO pour le suivi de la course et la cartographie.

Balise de positionnement personnelle à chaque bateau :

Il appartiendra à chaque Team manager d'informer la DC s'il a installé et activé une balise de positionnement personnelle sur son bateau durant la course.

En cas de défaillance de l'un des moyens de positionnement utilisés par l'AO il sera demandé au Team manager de fournir régulièrement les positions du bateau à la DC ou de lui procurer le lien internet direct de consultation des positions.

12.3 Equipements de navigation et de sécurité

En complément des équipements exigés par la classe IMOCA, l'AO impose que les équipements complémentaires suivants soient embarqués et contrôlés par les contrôleurs d'équipement course au large :

- Les numéros de téléphone suivants devront être enregistrés dans le téléphone Iridium de secours avant le départ :
 - **CROSS Gris Nez** : +33 321 872 187
 - **Ligne Rouge de la Direction de Course** : Ce numéro sera communiqué aux Skippers avant le départ de la course.
 - **Numéro du Team manager** du Skipper.
- Une VHF portable GMDSS avec batterie longue durée de vie (dans le grab bag).
- Une balise SART AIS ou RADAR au choix, dotée d'une ligne d'amarrage de minimum 3 M de long, résistance minimum à 1000 daN.
- Toutes les balises Sarsat-Cospas (du bateau ou les PLB) embarquées pour la course doivent être enregistrées officiellement avec la notation « Course Vendée Arctique 2026 », la preuve de cet enregistrement et le code hexadécimal des balises devront être communiqués à la DC, au plus tard le 29 mai 2026.
- Les cartes de navigation couvrant l'ensemble du parcours :
 - SHOM 6771 (ou équivalent) : De l'Ecosse (Scotland) à l'Islande (Island) (1 :1 036 000)
 - SHOM 6727 (ou équivalent - NO300) : Mer de Norvège et mers adjacentes (1 :4 080 000)
 - SHOM 6815 (ou équivalent - GB4014) : Océan Atlantique Nord - Partie Est (1 :10 000 000)
- Les livres des feux des zones de navigation concernées (version numérique acceptée)

13. CONTROLES DE JAUGE ET DES EQUIPEMENTS [DP]

Tous les bateaux seront contrôlés avant le départ de la course par le Comité Technique sur des points de contrôles essentiels. Un planning sera établi et communiqué aux Skippers et aux Teams Managers. Il sera procédé à une inspection de chaque bateau au port des Sables d'Olonne. Le skipper devra être présent pour le premier contrôle de son bateau. Des plombages seront effectués, leur liste sera disponible dans les fiches de contrôle d'équipement. Un planning des contrôles sera mis en place. Tous les bateaux devront être contrôlés et en conformité avec les règles avant le 5 juin 2026 à 18H00.

13.1 Plombages

Les éléments plombés à bord du bateau doivent être tels que précisés dans les règles de classe IMOCA

13.2 Eau

La quantité d'eau de secours est fixée à 1 bidon de 9 litres.

13.3 Energie de secours

Pour respecter les règles de classe IMOCA C6.1f et C.1.3a, la quantité de carburant contenue dans le bateau à l'arrivée doit être de 20 litres.

En cas de solution de propulsion 100% électrique à bord de l'IMOCA, l'équivalent de 5 heures d'autonomie à 5 nœuds de vitesse, en énergie doit être stocké en permanence dans les batteries.

13.4 Voiles

La liste des voiles embarquées devra être remise au comité technique au plus tard le 6 juin 2026 à 19h00.

14. PENALITES

La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour. Les pénalités en temps pourront être effectuées en mer. Le détail de la procédure sera détaillé dans les IC. Sauf en cas de pénalités financières, une infraction aux règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Les pénalités financières sont définies dans l'annexe « pénalités financières ».

15. EMPLACEMENTS AU PORT DES SABLES D'OLONNE [DP]

Un tirage au sort, en présence d'un huissier de justice, permettra d'attribuer les places disponibles sous réserve des contraintes techniques du ponton Vendée Globe. Si le tirage au sort n'était pas rendu possible du fait des spécificités techniques des IMOCA, l'AO se réserve la possibilité de choisir leurs emplacements au ponton.

Le plan de positionnement des bateaux sera communiqué à chaque Skipper et Team manager avant leur arrivée aux Sables d'Olonne.

A partir du 29 mai 2026 à 19h00, les bateaux pourront être autorisés pour des opérations de relations publiques, à sortir du ponton avec demande préalable et autorisation écrite de la DC.

Des runs seront organisés sur la période du Village. Les modalités seront définies par note-avenant.

16. CLASSEMENT DE LA COURSE

Un classement de la course au temps réel sera établi après application des décisions du Jury.

17. DROITS D'UTILISATION

Les règles relatives au droit à l'image des concurrents, aux droits sur les images de la course et à l'utilisation de la marque VENDEE ARCTIQUE et des propriétés de l'AO se trouvent dans l'annexe « Marketing et Communication » publiée par avenant.

18. COMMUNICATION

Les conditions relatives à la communication des Skippers ainsi que les droits afférents à ces dernières sont précisées au sein de l'annexe « Marketing et Communication » publiée par avenant.

19. ASSURANCES

19.1 De l'Autorité Organisatrice

L'AO a souscrit une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile conformément aux articles L321.1 et D321.1 du Code du Sport.

19.2 Du Participant

Chaque Participant devra fournir :

- Une police d'assurance Responsabilité Civile du fait de sa participation à la course et du fait du bateau, d'un montant au moins égal à trois millions d'Euros. Une attestation de cette garantie, émise par un organisme notoirement connu et solvable, devra être jointe au dossier d'inscription.

20. RESPONSABILITES

20.1 De l'AO

La responsabilité civile de l'AO s'énonce dans le cadre des dispositions prévues par le droit français, le code du sport (l'arrêté modifié du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer) dans le respect des conventions internationales applicables en l'occurrence. Etant précisé que :

- La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de la course. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier :
 - Les vérifications que l'AO serait amenée à faire, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury International ou de toute autre instance, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les IC et leurs avenants ont été respectés. La veille, et spécialement la veille radio, téléphonique et de suivi du positionnement que l'AO pourrait assurer, doit être considérée par les Skippers 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'AO ne saurait engager civilement que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit elle-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.
- L'AO ne sera aucunement tenue pour responsable envers les Skippers dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultant 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, éruptions volcanique, 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.

- L'AO de la course n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux Skippers l'obligation de porter secours à un autre bateau ou Skipper en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.
- L'AO garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course.

20.2 Du Participant

Les Skippers participent à la course à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité (RCV 3 « décision de courir »). Il appartient à chaque Skipper de juger, selon ses compétences et qualifications, des équipements dont il dispose, des prévisions météorologiques, de sa propre condition physique et médicale, etc., de l'opportunité de prendre ou non le départ de la course, comme celle de se maintenir, ou non, dans la course.

Quels que soient les liens juridiques entre armateurs, propriétaires du bateau et Skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre.

Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le Skipper devront déposer auprès de l'AO, l'attestation de renonciation à recours comprenant la clause de renonciation, dûment signée, à toute réclamation contre l'AO, les mandataires et agents ainsi que les assureurs. L'AO ne pourra être tenu responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, Skipper, 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.

20.3 Litiges

S'agissant d'une course, tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le Skipper 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, l'AO n'acceptera aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne sera responsable d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

PRÉVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITÉS

La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous.

A ce titre, il est demandé aux concurrents et aux accompagnateurs de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.

21. CONTACTS

21.1 SAEM VENDEE :

Président :

Alain Leboeuf

Directrice Générale :

Laura Le Goff

laura.legoff@vendeeglobe.fr

Directeur de la communication :

Yannick Bersot

yannick.bersot@vendeeglobe.fr

Chargée des relations Teams :

Stéphanie Ruchaud

stephanie.ruchaud@vendeeglobe.fr

Adresse postale :

SAEM Vendée

38 Rue du Maréchal Foch

85000 La Roche-sur-Yon

Tel : (00) 33 (0)2 51 44 91 07

ANNEXE « MARKETING ET COMMUNICATION »

Communiquée par avenant

ANNEXE « PROGRAMME ET OBLIGATIONS »

Le programme (en heure locale) et obligations énoncées ci-dessous concernent :

- Chaque Skipper et, le cas échéant, son Skipper remplaçant.
- Le Team manager (TM).
- Le bateau.

Dates Horaires	Evénement	Personnes concernées	Présence obligatoire
1 ^{er} décembre 2025	Début au plus tard des inscriptions	Skippers / Bateaux	
30 janvier 2026 12h00	Fin des inscriptions Early Birds	Skippers / Bateaux	
11 mai 2026 12h00	Clôture des inscriptions, du dossier médical et du dossier administratif	Skippers / Bateaux	
11 mai 2026	Clôture des qualifications	Skippers / Bateaux	
4 mai 2026	Publication des IC	Skippers / TM	
21 mai 2026	Conférence de Presse	Skippers	X
29 mai 2026 19h00	Tous les bateaux à la jauge présents au Ponton Vendée Globe	Bateaux	X
30 mai 2026	Briefing accueil Briefing IC / Sécurité	Skippers / TM Skippers	X X
30 mai 2026	Inauguration du Village	Skippers	X
30 mai 2026	Présentation des skippers sur la scène du village	Skippers	X
30 mai 2026	Photo officielle	Skippers	X
30 mai 2026	Séance de dédicaces	Skippers	X
A définir	Briefing Runs	Skippers	X
A définir	Runs dans la baie des Sables d'Olonne	Skippers / Bateaux	X
A définir	Soirée Partenaires	Skippers	X
Du 1 ^{er} au 5 juin 2026 - 18h00	Contrôles d'équipements de sécurité	Skippers / Bateaux	X
6 juin 2026	Briefing météo / départ	Skippers	X
7 juin 2026	DEPART DE LA VENDEE ARCTIQUE	Skippers / Bateaux	X
A définir	Remise des prix (pour les skippers arrivés)	Skippers / Bateaux	X
Temps du vainqueur +50%	Fermeture de la ligne d'arrivée	Skippers / Bateaux	

Les horaires et/ou dates qui ne sont pas indiqués seront précisés par avenant.

Le contenu des événements indiqués sera précisé dans un roadbook/notes.

Il appartiendra à chaque Participant de s'assurer que :

- En dehors de ces périodes obligatoires pour le Skipper ou le Skipper remplaçant, un membre du team sera présent aux Sables d'Olonne pour représenter le Participant de manière continue auprès de l'AO et ce, jusqu'au départ de la course.

Après l'arrivée

- La présence du vainqueur de la Vendée Arctique 2026 aux Sables d'Olonne sera obligatoire lors de l'arrivée du second de la course. La présence du vainqueur et du second aux Sables d'Olonne sera obligatoire lors de l'arrivée du troisième de la course.
- Pour les skippers arrivés avant la remise des prix, fin d'obligation de présence des bateaux à l'issue de la remise des prix.

- Pour les skippers arrivant après la remise des prix, obligation de présence des bateaux pendant 48h.
- La présence de chaque bateau sera placée sous la responsabilité du Participant. Un membre du team sera présent aux Sables d'Olonne pour représenter le Participant de manière continue auprès de l'**AO** et ce jusqu'au départ du bateau du ponton du Vendée Globe.
- La participation des 3 premiers Skippers au classement général de la Vendée Arctique 2026 sera obligatoire pour des opérations de relations publiques au profit de l'**AO** :
 - ✓ 2 opérations durant les 6 mois suivant la fin de la course (arrivée du dernier Participant). Les frais de vie et de transports associés à ces opérations seront pris en charge par l'**AO**, sur justificatifs.
- La participation de chaque Skipper ou de son TM aux débriefings organisés par L'**AO** est obligatoire.

ANNEXE « PENALITES FINANCIERES »

Il existe deux catégories de pénalités :

- Toutes les infractions définies dans la présente annexe pourront faire l'objet de pénalités mentionnées ci-dessous.
- Toutes les autres infractions au présent AC pourront faire l'objet de pénalités en temps, qui relèvent de la décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Les infractions soumises à pénalité seront constatées par l'**AO** et signalées par simple mail au Skipper et au Team manager. Ces derniers auront un délai de 24 heures à compter du signalement pour réparer l'infraction. Dans le cas contraire, une pénalité sera appliquée d'office (cf tableau ci-dessous).

Pour toutes les infractions relatives au respect des présences, un retard supérieur à une demi-heure (30 minutes) est considéré comme une absence.

Obligations	Concernés	Pénalités Maximales par infraction
Qualification 11 mai 2026	Skippers	Invalidation de l'inscription et non restitution des droits d'inscription
Conférence de presse 21 mai 2026	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Bateaux au Ponton VG 29 mai 2026 à 19h00	Bateaux	Pénalité : 2 000€ par tranche de 24h
Briefing accueil 30 mai 2026	Skippers / TM	Retard d'au moins une entité : 100€ par retard Absence d'au moins une entité : 1 000€
Briefing IC / Sécurité 30 mai 2026	Skippers	Retard : 100€ par retard Absence : 1 000€
Inauguration du Village 30 mai 2026	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Présentation des skippers sur la scène du village 30 mai 2026	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Photo officielle 30 mai 2026	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Séance de dédicaces 30 mai 2026	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Briefing runs A définir	Skippers	Retard : 100€ Absence : 1 000€
Runs dans la baie des Sables d'Olonne A définir	Skippers / bateaux	Absence par entité : 2 000€
Soirée partenaires A définir	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Contrôles d'équipement et de sécurité Du 1 ^{er} au 5 juin 2026 18h00	Skippers / bateaux	Absence par entité : 1 000€
Briefing météo départ 6 juin 2026	Skippers	Retard : 100€ Absence : 1 000€
Départ 7 juin 2026	Skippers	Absence : 6 000€

Remise des prix A définir	Skippers / Bateaux	Absence par entité : 2 000€
Présence vainqueur pour les arrivées des 2 ^{ème} et 3 ^{ème}	Skippers	Absence : 2 000€
Présence vainqueur et du second pour l'arrivée du 3 ^{ème}	Skippers	Absence : 2 000€
Présence bateau ponton	Bateaux	Absence : 2 000€ par jour d'absence
Participation des 3 premiers pour des opérations de relations publiques	Skippers	Absence : 1 000€
Retour des balises 48h après l'arrivée	Skippers or TM	Absence : 1 000€
Débriefing post course	Skippers ou TM	Absence : 1 000€

Catégorie	Infraction	Montant maximum (Par manquement)
Banque image	Banques images (photo et/ou vidéo et/ou visuels) incomplètes et/ou sans marquage officiels et/ou non conformes, et/ou non livrées dans les temps.	3 000 €
Banque image	Banque image non conforme	Non utilisation de la banque image
Matériel embarqué	Matériel embarqué non présent ou non conforme aux exigences, défectueux lors du test effectué par l'Organisation, non prêt dans les temps pour le test ou matériel prêté par l'AO non restitué dans les temps et/ou en bon état de marche	2 000 €
Pendant la course	Non-respect des obligations d'envoi de fichier ou de Live pendant la Course	500 €
Jour du départ	Non-respect des Obligations liées au jour du Départ	3 000 €
Jour d'arrivée	Non-respect des Obligations liées au jour d'Arrivée du Skipper	3 000 €
Relations Médias	Non-respect des Obligations liées aux relations avec les médias	3 000 €
Marquages AO sur l'IMOCA	Tout marquage non conforme et ou non-validé ou manquant lors de la course ou des villages.	3 000 €
Marquages AO sur l'IMOCA	Tout marquage non conforme ou manquant la veille du départ à 18H.	DISQUALIFICATION
Banques Images	Non livraison à l'organisation d'une image tournée pendant la course après l'arrivée (24 heures maximum après l'arrivée effective) ou l'abandon.	3 000 €
Propriétés de la SAEM Vendée	Utilisation non-autorisée des propriétés, signes distinctifs et/ou images de la SAEM Vendée	10 000 €
Droit de regard	Application d'un droit de regard abusif	2 000 €
Vente de produits dans le village	Toute vente de produit non autorisée dans l'enceinte du Village	3 000 €

ANNEXE « PRESCRIPTIONS FFVOILE »

Version du 15 octobre 2024

Prescription de la FFVoile à la règle 25.1 (*Avis de course, instructions de course et signaux*)

Pour les compétitions de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course type intégrant les spécificités de la compétition est obligatoire. Cette utilisation est recommandée pour les compétitions de grades supérieurs. Les compétitions de grade 4 pourront déroger à cette obligation, après accord écrit de la FFVoile, obtenu avant la publication de l'avis de course. Pour les compétitions de grade 5, la publication des instructions de course type sera considérée comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.

Ces documents types sont téléchargeables sur l'espace arbitrage de la FFVoile. <https://arbitrage.ffvoile.fr>

(* Prescription de la FFVoile à la règle 60.5(d) (*Décisions des réclamations concernant les règles de classe*)

Le jury peut demander aux parties dans la réclamation, préalablement aux opérations de contrôle, une caution couvrant le coût des vérifications consécutives à une réclamation concernant une règle de classe.

(* Prescription de la FFVoile à la règle 65.1 (*Responsabilité légale*)

Toute question ou demande relative à la responsabilité légale résultant d'un incident alors qu'un bateau était soumis aux règles de course à la voile relève de la juridiction des tribunaux compétents et ne peut être examinée et traitée par un jury. Un bateau qui effectue une pénalité ou abandonne n'admet pas de ce fait qu'il a enfreint une règle ou qu'il a engagé sa responsabilité légale.

(* Prescription de la FFVoile à la règle 70.3(b) (*Appels et demandes auprès d'une autorité nationale*)

La suppression du droit d'appel est soumise à un accord écrit de la FFVoile, obtenu au moins 2 mois avant la compétition. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant la compétition.

(* Prescription de la FFVoile à la règle 76.1 (*Exclusion de bateaux ou de concurrents*)

Une autorité organisatrice ou un comité de course ne doit pas rejeter ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent qui est éligible selon l'avis de course et les instructions de course pour une raison arbitraire.

(* Prescription de la FFVoile à la règle 78.1 (*Conformité aux règles de classe ; certificats*)

Le propriétaire ou le responsable du bateau doit, sous sa seule responsabilité, s'assurer en outre que son bateau est conforme aux règles d'armement et de sécurité prescrites par les lois, décrets et règlements de l'Administration.

(* Prescription de la FFVoile à la règle 86.3 (*Modifications aux règles de course*)

Une autorité organisatrice qui désire modifier une des règles listées en 86.1(a) pour développer ou expérimenter des règles proposées doit au préalable soumettre les modifications à la FFVoile pour obtenir son accord écrit et lui rendre compte des résultats dès la fin de la compétition. Cette autorisation doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel d'information pendant la compétition.

(* Prescription de la FFVoile à la règle 88.2 (*Modifications ou suppression des prescriptions nationales*)

Aucune prescription de la FFVoile ne doit être modifiée ou supprimée dans les instructions de course, sauf pour les compétitions pour lesquelles un jury international a été nommé. Dans ce cas, les prescriptions marquées d'un astérisque (*) ne doivent être ni modifiées ni supprimées dans les instructions de course. (Seule la traduction officielle des prescriptions téléchargeable sur l'espace arbitrage de la FFVoile doit être utilisée pour l'application de la règle 90.2(b)).

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 91(a) (*Nombre minimal de membres du jury*)

Le jury doit être composé d'un nombre minimal de membres conforme aux dispositions des règlements fédéraux de la FFVoile, sauf dérogation accordée par la FFVoile.

(*) Prescription de la FFVoile à la règle 91(b) (*Désignation d'un jury international*)

La désignation d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe N est soumise à l'accord écrit préalable de la FFVoile. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant la compétition .

Prescription de la FFVoile au préambule de l'annexe R (*Procédures pour les appels et les demandes*)

Les appels doivent être adressés à : Fédération Française de Voile, Jury d'Appel - 17 rue Henri-Bocquillon, 75015 Paris –
adresse mail : jury.appel@ffvoile.fr en utilisant de préférence le formulaire d'appel téléchargeable sur l'espace arbitrage de la FFVoile.