

VENDÉE ARCTIQUE

LES SABLES D'OLONNE



INSTRUCTIONS DE COURSE

VENDÉE ARCTIQUE LES SABLES D'OLONNE 2026

Départ le 7 Juin 2026 des Sables d'Olonne

Avenant 1 en date du 15 mai 2026

Avenant 2 en date du 4 juin 2026

Avenant 3 en date du 6 juin 2026

Les modifications apparaissent en rouge

SOMMAIRE

1. RÈGLES	2
2. CENTRES DE COURSE	3
3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	3
4. PROGRAMME	3
5. COMMUNICATIONS [DP]	3
6. PAVILLON DE COURSE - STICKER GRAND VOILE	5
7. ZONE RESTREINTE AUX NAVIRES RÉFÉRENCÉS PAR L'ORGANISATION	5
8. LE PARCOURS	5
9. LE DÉPART	6
10. L'ARRIVÉE	8
11. TEMPS LIMITE ET ABANDON [DP]	8
12. SYSTÈME DE PÉNALITÉ ET DE RÉPARATION	9
13. RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE	10
14. CLASSEMENT	11
15. CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT [DP]	11
16. PUBLICITÉ [DP]	12
17. BATEAUX OFFICIELS	12
18. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS [DP] [NP]	12
19. EVACUATION DES DETRITUS	13
20. BIODIVERSITÉ [NP]	13

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 ~~(e)~~.

La **mention [SP]** (Standard Penalty) dans une règle signifie qu'une infraction à cette règle peut être pénalisée sans instruction par un comité. Ce comité peut également réclamer s'il estime que la pénalité n'est pas appropriée.

1. RÈGLES

La régata sera régie par :

1.1. Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV) 2025-2028 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 l'IC 9.2 ;
- RCV 33 (Changer le bord suivant du parcours) : modifiée dans l'IC 8.4 ;
- RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifiée dans les IC 12.1.1 et 12.1.4 ;
- RCV 60.1 (Réclamation) : modifiée dans les IC 13.1.1, 13.1.3 et 13.2 ;
- RCV 61 (Réparation) : modifiée dans l'IC 13.3.2 ;
- RCV 63 (Instructions) : modifiée dans les IC 12.2.5 et 13.4 ;
- RCV 63.7 (Demande de réouverture) : modifiée dans l'IC 13.3.3.

1.2. 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, de la direction de course, du comité de course, comité technique, du jury sont situés au Centre de Formation aux Métiers de la Mer aux Sables d'Olonne, du 26 mai au 19 juin 2026 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, les avis aux concurrents seront diffusés également par mail aux skippers et aux Teams Managers et/ou sur le groupe **WhatsApp « Vendée Arctique 2026 / Fil info »**. L'absence de diffusion par mail ou sur le groupe WhatsApp ne sera pas motif à réparation. Ceci modifie la RCV 61.1.

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 (0)6 82 71 22 64**
- A l'adresse mail **dc@vendee-arctique.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 7 juin 2026, à 12h00 locales (10:00 UTC).

3.2. Quand les bateaux sont en mer, des modifications aux Instructions de Course pourront être données verbalement par une communication VHF même si le signal d'avertissement a déjà été donné. 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.

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'épreuve :

- Les messages et messages 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) par WhatsApp à chaque team concerné.

- Pendant la course, des vacances quotidiennes seront organisées :
 - Entre 10h et 10h30 (heure française) : Vacation en français avec 2 ou 3 skippers
 - Les vacances seront enregistrées en vidéo ou en audio via Ektacom.
 - Les skippers seront avertis la veille avant 21h00 (heure française) par un mail envoyé par la Direction de course.
- Pendant la course, des Lives streaming quotidiens seront organisés :
 - 12h30 (heure française) : Live en langue française avec 1 ou 2 skippers en direct (FR/EN selon skippers).
 - Les skippers seront avertis la veille avant 21h00 (heure française) par un mail envoyé par la Direction de course.
- Pendant la course, des échanges en visio privés avec les médias seront organisés :
 - Le service de relations médias prendra contact avec le Référent Communication et/ou Médias par WhatsApp pour le team concerné 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 le producteur audiovisuel. La veille (effectuée par le service communication) concernant la 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. **Sur la VHF, seule la veille sur le canal 16 est obligatoire durant toute la course.**

5.3. Classements intermédiaires et positions pendant la course

5.3.1. Conformément à l'AC 12.2, l'organisateur met en place une procédure de localisation des bateaux.

La position des bateaux est mise à jour sur le site Internet : toutes les heures.

Au départ, au Cercle Polaire Arctique et à l'arrivée, le rythme de mise à jour sera augmenté, voir IC 5.3.2.

Un site FTP sera à disposition des concurrents avec les positions des bateaux (fichier Posreport) aux horaires mentionnés ci-dessous. L'adresse, le login et le mot de passe seront transmis par mail à l'ensemble des concurrents.

Les fichiers Posreport pourront être envoyés sur le mail du bateau aux concurrents qui en font la demande. Cette demande devra être faite par mail à la direction de course au plus tard le 03 juin 2026.

5.3.2. Positionnement satellite au départ, lors du passage du Cercle Polaire Arctique et à l'arrivée : Lors des phases de départ, du passage du Cercle Polaire Arctique et d'arrivées, 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 2h après le départ~~
 - ~~Lors des arrivées dans un cercle de 5 NM de l'Arrivée~~
- Une position toutes les 2 minutes de la sortie du chenal jusqu'à 2 heures après le départ.

- cercle polaire :
 - une position toutes les 2 minutes à partir de 30 NM avant le passage du cercle
 - une position toutes les 2 minutes jusqu'à 30 NM après le passage du cercle
- Une position toutes les 2 minutes dans un cercle de 30NM ~~du départ et~~ de l'arrivée.
- ~~Une position toutes les 5 minutes lors du passage du Cercle Polaire Arctique, à partir de 30NM.~~
- 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 leur appareillage jusqu'à leur retour au ponton.

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 2026.

7. ZONE RESTREINTE AUX NAVIRES RÉFÉRENCÉS PAR L'ORGANISATION

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

Cette zone est strictement réservée :

- Aux concurrents,
- À un seul semi-rigide d'assistance par team (SRA) (jusqu'au signal d'avertissement),
- A un seul semi-rigide complémentaire (SRC) (jusqu'à 15 mn avant le signal de départ),
- Aux navires chargés des secours, de la police, de l'arbitrage et de l'encadrement 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 suivant les horaires mentionnés à l'Arrêté PREMAR en vigueur.

8. LE PARCOURS

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

8.1.1. 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 61.1).

8.1.2. ~~Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).~~

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 sauf la marque de dégagement éventuelle.

8.3. Zones interdites

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

8.3.2. Les coordonnées des zones interdites sont définies en IC Annexe 4

8.3.3. Il est interdit de naviguer dans les zones interdites à la navigation désignées par les documents nautiques officiels, dans les Dispositifs de Séparation du Trafic (DST), les zones de baignade

protégée, les zones de protection autour des bateaux de plongeurs, et dans toutes les zones interdites à la navigation décrites en annexe.

Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées, sur le parcours, notamment lors d'exercices, levées scientifiques... qui pourraient être mises en place à tout moment pendant la course, et de se référer aux consignes ou obligations formulées par les autorités compétentes.

8.3.4. La Zone d'Exclusion Arctique (ZEA) est définie en IC 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.

Les coordonnées des waypoints de la ligne de la Zone d'Exclusion Arctique (ZEA) données en IC Annexe 4 pourront être modifiées selon l'IC 3.2. Des waypoints supplémentaires pourront être ajoutés notamment si un événement climatique important survient durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des bateaux était donnée par toute source que ce soit.

8.3.5. 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 (modifie la RCV 33 et Signaux de course)

8.4.1. Pour des raisons de sécurité, le parcours pourra être modifié.

8.4.2. Supprimé

8.4.3. 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.

8.4.4. Le comité de course pourra, à la demande de la Direction de course, modifier la position ou ajouter une marque, à condition de prévenir tous les bateaux au plus tard avant que le premier bateau arrive à 150NM de la marque concernée.

8.5. Pointage officiel à une latitude (modification RCV 32)

Un pointage officiel pourra être fait à une latitude. Les concurrents devront passer à cette latitude et continuer leur course.

Le comité de course peut interrompre une course, et valider le classement de la course en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des latitudes. Il informera via la direction de course, les concurrents par le message suivant « La course est interrompue et le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée ».

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation ou demande de réparation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la règle 69.

8.6. Les RCV A5.1 et A5.2 sont modifiées pour ne pas inclure les bateaux qui n'ont pas effectué le parcours.

9. LE DÉPART

Le départ sera donné le dimanche 7 juin 2026 à 13h02 locale

9.1. [DP] Les déclarations de départ (IC Annexe 8) devront être envoyées par mail à la direction de course au plus tard le 6 juin à 19h00 locale : dc@vendeearctique.fr. Si la date du départ est avancée, elle doit être envoyée 6h avant le nouveau signal de départ programmé.

9.2. Zone de départ

La zone de départ sera définie par arrêté préfectoral.

9.3. Ligne de départ

9.3.1. 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 orange à l'extrémité bâbord. Les coordonnées approximatives des extrémités de la ligne de départ et de la bouée de dégagement (éventuelle) seront annoncées dès que possible par VHF et, si possible, envoyées par Whatsapp. L'échec de la transmission ou le fait de ne pas la faire au moment qui apparaît le plus opportun ne pourra constituer un motif de demande de réparation. Ceci modifie RCV 61.4(b)(1).

9.3.2. Une bouée de protection pourra être mouillée environ à une longueur du bateau comité, sous le vent du bateau comité. Un bateau ne doit pas passer entre cette bouée et le bateau comité depuis son signal préparatoire jusqu'à ce qu'il ait pris le départ et dégagé la ligne. Bien qu'elle ne délimite pas la ligne de départ, cette bouée a rang de marque de départ. La position précise de cette bouée, ou son absence, ne pourront donner lieu à une demande de réparation selon RCV 61. La pénalité pour un bateau (toute partie du bateau) qui passerait entre cette marque et le bateau comité sera de 2 heures à effectuer selon les modalités précisées dans l'IC 12.6 (deuxième et troisième phrases).

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
Une minute	Affalé du pavillon « P », 1 signal sonore long	1
Départ	Affalé du Pavillon VALS, 1 signal sonore	0

Pour informer les bateaux que la course va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore au moins dix minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.

9.5. Rappel individuel

La pénalité pour OCS prévue à l'AC 4.3 sera à effectuer selon les modalités précisées dans l'IC 12.6 (deuxième et troisième phrases). Elle devra être effectuée au plus tard 48h après le départ (sauf dérogation de la direction de course du fait des conditions météorologiques).

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 par la ligne de départ retardé 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 plus de 48 heures après l'heure de départ officiel de la course. Durant cette attente il devra :

- Soit rester ou rentrer au port des Sables d'Olonne ;

- Soit se tenir en zone d'attente devant les Sables d'Olonne.

Passé ce délai, le bateau sera classé DNS. Ceci modifie la RCV A5.1.

9.7. Définition de la ligne de départ retardé

Pour les départs retardés, 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°28,210 N & 001°47,410 W.

Les concurrents devront passer cette ligne de l'est vers l'ouest, puis effectuer le parcours défini en IC Annexe 3. Pour déterminer qu'un bateau a pris le départ retardé, l'annexe 7 s'applique.

9.8. Retour au port après le départ

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

9.8.2. Un bateau, 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.

9.8.3. Le bateau 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.

Passé ce délai, le bateau sera classé DNF. Ceci modifie la RCV A5.1.

10. L'ARRIVÉE

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°28,210 N & 001°47,410 W.

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

10.2. Porte d'arrivée mauvais temps

Avant de franchir la ligne d'arrivée décrite en IC 10.1, tous les bateaux devront franchir la porte d'arrivée « Mauvais temps » définie en annexe Parcours.

En fonction des conditions météorologiques, le comité de course pourra activer cette porte d'arrivée mauvais temps pendant un certain laps de temps et valider l'arrivée à cette porte par les positions des trackers. Lorsque l'arrivée se fait à la porte mauvais temps, l'annexe 7 s'applique. Dans ce cas, les bateaux seront prévenus par mail au moins 18 heures à l'avance et devront accuser réception.

10.3. Les bateaux 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].

10.4. Les bateaux bénéficieront d'une place gratuite au ponton Vendée Globe aux Sables d'Olonne jusqu'à 7 jours après leur arrivée.

11. TEMPS LIMITE et ABANDON [DP]

11.1. La ligne d'arrivée sera fermée en augmentant le temps de course du premier bateau ayant effectué le parcours et fini de 100%.

Un suivi sécurité sera assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.

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.

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

12. SYSTÈME DE PÉNALITÉ ET DE RÉPARATION

12.1. Pénalité applicable

12.1.1. La pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour pour une infraction aux règles du chapitre 2 des RCV. De plus, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre bateaux sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV. Ceci modifie la RCV 44.1.

12.1.2. **A la place de la pénalité d'un tour, un bateau peut choisir d'effectuer une pénalité en temps, en informant rapidement la direction de course et le(s) autre(s) bateau(x) impliqué(s). Dans ce cas, la pénalité est de 20 minutes à effectuer selon l'IC 12.6 (deuxième et troisième phrase).**

12.2. Pénalité au moment de l'incident

12.2.1. Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon la RCV 44.2 **modifiée par l'IC 12.1.1**, le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 13.2).

12.2.2. 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 la RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 13.2.

12.3. Pénalité ou réparation décidée par le jury après instruction

12.3.1. La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.6 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément au « Guide des Pénalités » (IC Annexe 5).

12.3.2. 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.

12.3.3. Une décision de réparation accordée par le jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

12.4. Pénalités décidées par l'autorité organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront financières (cf AC Annexe « Pénalités financières »). Elles seront à régler à l'Autorité Organisatrice. De telles pénalités seront imposées par 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 13.2.

12.5. Rupture accidentelle de plomb ou scellé constatée par le comité technique [NP] [SP]

Dans le cas où le comité technique constate lors d'une inspection qu'un plomb ou un scellé a été endommagé ou rompu,

ou

dans le cas où un concurrent en course déclare lui-même un dommage ou une rupture, le concurrent devra relater cet événement immédiatement dans son livre de bord et envoyer un mail à la direction de course en indiquant « n° de voile, nom du bateau, scellé endommagé/rompu : Date HH.MM en heure TU et explications ».

Cette instruction s'applique également à tout système ou équipement utilisé pour le plombage ou la pose de scellé.

Le jury après avis du comité technique, s'il qualifie la rupture ou le dommage accidentel, proposera au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (ceci modifie la RCV 63.1) :

- Pour une rupture de scellé du moyen de propulsion, 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.

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

Dès que possible après sa décision, le jury communiquera la pénalité (intégrant une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.) au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. 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, et si celle-ci a été effectuée et confirmée par le comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

13. RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant alors que le bateau réclamant est en course, les RCV du chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 60.2(b), 60.3, 60.4, 60.5 et 63 s'appliquent.

13.1. Informer le réclamé

13.1.1. Un bateau qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course 72 (si à portée) ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 60.2(a)(1)).

13.1.2. Le réclamant devra confirmer son intention de réclamer par écrit (email) dès que raisonnablement possible au réclamer et informer le jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course par email.

13.1.3. Les intentions de réclamer du comité de course, du comité technique et du jury seront publiées au tableau officiel et transmises aux bateaux concernés pour les informer conformément à la RCV 60.2(d). La transmission se fera par VHF sur le canal de course 72 ou par email.

13.1.4. Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, selon la procédure décrite en 13.1.2 + ci-dessus.

13.2. Temps limites

13.2.1. 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. Une réclamation d'un bateau déposée au-delà d'un délai de douze heures après son arrivée ne sera pas recevable, même s'il a pris connaissance de l'incident après.

13.2.2. Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation relative à une décision du jury est de douze heures après l'affichage de la décision si le bateau qui demande réparation est en course quand la décision est publiée. Si le bateau a fini, le temps limite est de deux heures après l'affichage de la décision du jury au tableau officiel. Ceci modifie la RCV 61.2.

13.2.3. Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer, une demande de réouverture devra être déposée dans les douze heures après la communication de la décision aux parties.

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties.

Ceci modifie la RCV 63.7(b).

13.2.4. Le jury doit prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

13.3. Instruction et décision

13.3.1. 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.

13.3.2. 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 63.1.

13.3.3. 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 sont considérés comme l'instruction. Ceci modifie la RCV 63.4(b).

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

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

13.3.6. La décision du jury sera publiée au tableau officiel et communiquée par courriel aux parties dès que cela sera raisonnablement possible après la clôture de l'instruction.

14. Supprimé

15. CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT [DP]

15.1. Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles.

15.2. Immobilisation du moyen de propulsion

Le moyen de propulsion doit être immobilisé aussi bien en marche avant qu'en marche arrière. La pose de scellé doit garantir cette immobilisation. Elle sera effectuée selon la procédure définie dans l'IC Annexe 1 « Procédure d'immobilisation du moyen de propulsion ». Ces scellés ne doivent pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

Si un bateau a besoin d'utiliser son moyen de propulsion, le skipper doit tout d'abord en informer la Direction de course :

- Avant de rompre le scellé, transmettre à la direction de course une photo ou une vidéo numérique du scellé en position montrant un papier où figure le code donné par la Direction de course,
- Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet en utilisant les scellés fournis par le comité technique,
- Transmettre à la Direction de course, aussitôt que possible, une photo ou une vidéo numérique du nouveau scellé en position montrant un papier où figure le code donné par la Direction de course,
- Faire un rapport, aussitôt que possible, au comité 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.

15.3. Autres plombages

Un plombage en fermeture et/ou en position de tous les éléments du bateau prévus par les règles de classe sera effectué avant le départ. Ces plombages ne doivent pas être rompus avant que le bateau soit contrôlé à son arrivée.

15.4. Plombages et contestation de la qualité du plombage

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

15.5. A l'arrivée, des contrôles pourront être effectués par le comité technique.

Les scellés du moyen de propulsion ne pourront être coupés que :

- Par le comité technique après l'arrivée ou,
- Par le concurrent en approchant de la ligne d'arrivée ou après avoir fini, après autorisation de la Direction de course. La Direction de course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo des scellés avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

Le (ou les) scellé(s) utilisé(s) et le (ou les) scellé(s) non utilisé(s) devront être remis complet au comité technique le plus tôt possible après l'arrivée du bateau.

16. PUBLICITÉ [DP]

Les bateaux doivent arborer les flammes ou pavillons et les marquages demandés par l'Organisation (cf annexe marketing et communication).

17. BATEAUX OFFICIELS

17.1. Bateaux arbitres

Le bateau du comité de course arbore le pavillon FFVoile.

Les autres bateaux du comité de course arborent le pavillon « STAFF ».

17.2. Bateaux accompagnateurs et 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 « PRESS » ou « PROD »
Les moyens référencés 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 6 juin à 18h00 locales pour l'organisation du départ.
Ces briefings sont obligatoires pour obtenir le pavillon d'identification.

18.3. La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les moyens référencés auprès de l'organisation

18.4. Il est rappelé que les semi-rigides d'assistance doivent :

- Être en règle avec la réglementation en vigueur
- Porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateur, passager...

18.5. Enregistrement des semi-rigides des teams avant le 30 mai à 12h00 via le lien suivant :
Semi-rigide Assistance / Complémentaire : <https://forms.gle/3BpfQ7On6y3hoJCE9>

19. EVACUATION DES DETRITUS

Un bateau ne doit pas jeter intentionnellement de détritrus dans l'eau. Les détritrus doivent être gardés à bord jusqu'au retour à quai après que le bateau a fini ou abandonné.

20. BIODIVERSITÉ [NP]

Dans le cadre de la préservation des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe, il est demandé à tous les participants et leurs équipes de respecter certaines règles :

RCV47 : ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Les concurrents et les *accompagnateurs* ne doivent pas jeter intentionnellement de détritrus dans l'eau. Cette règle s'applique à tout moment sur l'eau. La pénalité pour une infraction à cette règle peut être inférieure à une disqualification.

- Interdiction de rejeter des liquides, déchets non naturels, non biodégradables.
- Interdiction de rejeter au sein des zones Natura 2000 des liquides, ou des déchets naturels même biodégradables.
- Obligation pour les coureurs de rapporter toute collision avec un OFNI et/ou rencontre avec un animal marin.
- Garder une distance de 100 mètres minimum avec les regroupements d'oiseaux et de mammifères marins visibles

Des Zones de Vigilances fréquentées par les cétacés à cette époque de l'année, ont été identifiées le long du parcours, elles sont définies ainsi :

Zone de Vigilance Gascogne	
48° 32.414' N	010° 23.541' W
48° 10.163' N	007° 51.331' W
47° 08.575' N	005° 24.893' W
44° 53.003' N	002° 00.017' W
43° 27.702' N	002° 02.080' W
43° 59.003' N	007° 48.581' W
42° 56.631' N	009° 16.581' W
42° 58.140' N	012° 59.332' W
44° 13.661' N	014° 17.178' W
45° 47.867' N	012° 30.880' W
47° 05.480' N	007° 38.956' W
47° 44.243' N	010° 38.665' W

Zone de Vigilance Norvège	
68° 23.679' N	010° 17.153' E
67° 56.720' N	011° 40.228' E
65° 56.718' N	007° 03.817' E
64° 24.809' N	006° 24.545' E
64° 30.019' N	004° 50.898' E
66° 27.798' N	005° 16.575' E

Zone de Vigilance Ile de Man	
54° 53.570' N	004° 54.754' W
54° 30.344' N	003° 46.004' W
53° 47.603' N	003° 41.244' W
53° 18.699' N	004° 34.129' W
53° 25.010' N	005° 38.120' W
54° 02.863' N	005° 42.879' W

Zone de Vigilance Mer du Nord	
62° 22.182' N	001° 06.790' W
62° 04.689' N	004° 17.641' E
55° 11.334' N	004° 17.641' E
55° 11.334' N	000° 11.190' W
57° 33.475' N	001° 56.921' W
57° 33.475' N	003° 55.759' W
59° 49.803' N	006° 33.010' W

Zone de Vigilance Nord Islande	
70° 03.639' N	018° 49.097' W
69° 40.568' N	018° 30.329' W
69° 02.129' N	019° 27.529' W
69° 05.642' N	020° 38.135' W
69° 24.638' N	021° 10.310' W
70° 00.892' N	020° 08.642' W

Zone de Vigilance Nord Irlande	
61° 09.327' N	012° 26.157' W
60° 08.625' N	010° 49.489' W
60° 04.232' N	007° 05.056' W
56° 08.557' N	009° 10.514' W
55° 52.568' N	010° 35.421' W
57° 02.196' N	012° 06.584' W
55° 14.150' N	015° 10.697' W
54° 03.306' N	017° 51.572' W
54° 04.879' N	019° 33.460' W
55° 51.063' N	021° 41.266' W
57° 49.821' N	020° 16.360' W
55° 14.660' N	017° 11.353' W
57° 35.019' N	013° 10.040' W
60° 11.044' N	014° 42.990' W

Zone de Vigilance Islande	
68° 26.778' N	026° 57.221' W
67° 30.083' N	017° 33.675' W
68° 15.914' N	014° 58.552' W
64° 51.645' N	009° 48.307' W
64° 05.108' N	010° 27.579' W
63° 54.779' N	012° 03.794' W
66° 43.505' N	016° 24.949' W
64° 11.630' N	032° 20.261' W
59° 02.961' N	039° 33.197' W
57° 32.160' N	044° 35.588' W
59° 42.962' N	045° 16.823' W
65° 48.989' N	038° 42.144' W
68° 18.094' N	031° 59.611' W

ANNEXE 1 : CONTRÔLES PLOMBAGES

RÉCAPITULATIF DES PLOMBAGES	
Radeau de sauvetage extérieur	Pb en position
Complément du radeau de survie 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

IMMOBILISATION DU MOYEN DE PROPULSION

L'immobilisation du moyen de propulsion sera fait après avoir quitté le port. Il devra être garanti par la pose d'un ou plusieurs scellés :

Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le Président du Comité Technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système d'immobilisation et pose du scellé sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du scellé),

Le scellé 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 à l'immobilisation du moyen de propulsion et à la pose du (des) scellé(s),

Une photo ou une vidéo 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 ou vidéo devra être envoyée par WhatsApp (ou mail) au Président du Comité Technique au plus tard 9h00 après le départ de la course, avec le nom du bateau :

À l'adresse suivante : cartier.samuel@outlook.fr

Ou sur le WhatsApp : **+33 (0)681771867**

Le Comité Technique devra accuser réception de l'envoi au bateau et à la DC.

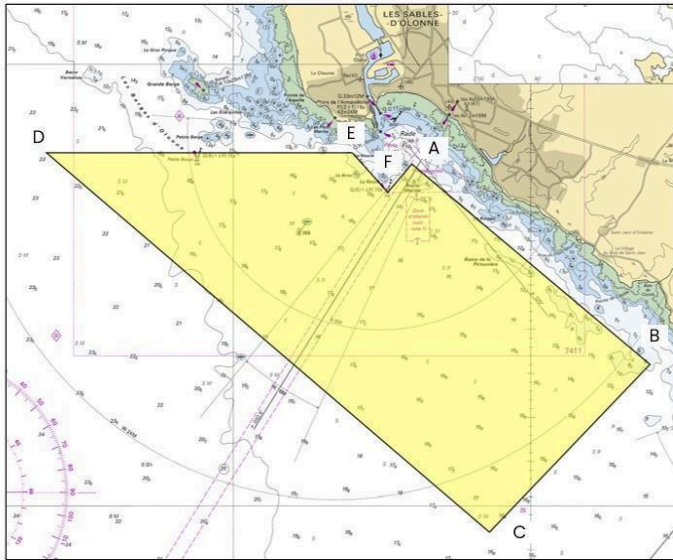
Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo ou vidéo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le Président du Comité Technique.

Si la photo ou vidéo 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 équivaudra à l'absence de photo.

ANNEXE 2 : ZONE DE DÉPART

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.



ID	POSITIONS (WGS84)
A	46° 28.870 N – 001° 47.000 W
B	46° 26.600 N – 001° 43.000 W
C	46° 24.700 N – 001° 45.700 W
D	46° 29.000 N – 001° 53.150 W
E	46° 29.000 N – 001° 48.000 W
F	46° 28.550 N – 001° 47.400 W (Nouch Sud)

ANNEXE 3 : PARCOURS

Les coordonnées des points sont données en WGS 84, et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation, (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

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.

Parcours A			
Ordre	Waypoint	Côté requis	Position (Degrés minutes décimales)
	Départ		IC 9.3
	Bouée de dégagement éventuelle	Tribord Selon IC 8.1.2	
1	Ears of Achill (Irlande)	Tribord	53° 58,826N / 010°14,270' W
2	Cercle Polaire Arctique	Franchissement dans le sens Sud - Nord	Latitude 66° 33,696' N
3	Porte mauvais temps	Franchissement dans le sens Ouest - Est	Waypoint Nord : 46°32,000' N / 001°53,000' W Waypoint Sud : 46°25,000' N / 001°53,000' W
	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. Parc Eolien de l'Île d'Yeu

ZI Eoliennes de Ile d'Yeu		
1	ZI Eoliennes Yeu A	46°57,130 N 002°31,600 W
2	ZI Eoliennes Yeu B	46°50,915 N 002°24,260 W
3	ZI Eoliennes Yeu C	46°48,025 N 002°29,465 W
4	ZI Eoliennes Yeu D	46°53,075 N 002°35,435 W
5	ZI Eoliennes Yeu E	46°54,965 N 002°35,505 W

2. Zone interdite DST Ouessant

DST Ouessant LONG		
1	TSS Ouessant LONG A	49°04,600 N 005°30,000 W
2	TSS Ouessant LONG B	48°41,000 N 005°07,000 W
3	TSS Ouessant LONG C	48°25,450 N 005°26,920 W
4	TSS Ouessant LONG D	48°38,050 N 006°06,800 W
5	TSS Ouessant LONG E	48°56,400 N 005°51,600 W

3. Zone interdite DST South Scilly

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

4. Zone interdite DST West Scilly

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

5. Zone interdite DST Fastnet

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

6. Zone interdite DST Seven Stones

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

7. Zone interdite DST 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

8. Zone interdite DST 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

9. Zone interdite Cap Finisterre

TSS Cap Finisterre LONG		
1	TSS Cap Finisterre LONG A	43°35,900 N 010°02,000 W
2	TSS Cap Finisterre LONG B	43°25,500 N 009°33,380 W
3	TSS Cap Finisterre LONG C	43°10,500 N 009°44,000 W
4	TSS Cap Finisterre LONG D	42°47,750 N 009°44,000 W
5	TSS Cap Finisterre LONG E	42°47,750 N 010°13,850 W
6	TSS Cap Finisterre LONG F	43°18,950 N 010°13,850 W

10. 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
ZEA 15	69°45,000 N & 055°00,000 W

11. Zone de Protection Natura 2000 Les Barges

Cercle de rayon 0.2 mille centré sur le phare des Barges : 46° 29.705' N, 1° 50.501' W

12. Zone de Protection Natura 2000 Iroise

Waypoint	Position
Iroise 1	48° 02.412' N, 004° 44.454' W
Iroise 2	48° 01.430' N, 004° 48.857' W
Iroise 3	48° 02.999' N, 004° 59.862' W
Iroise 4	48° 25.334' N, 005° 08.037' W
Iroise 5	48° 31.389' N, 004° 48.313' W

13. Zone de Protection Biodiversité Norvège

Waypoint	Position
Norvège 1	66° 26.479' N, 005° 53.800' E
Norvège 2	67° 11.856' N, 008° 02.232' E
Norvège 3	67° 03.326' N, 008° 19.047' E
Norvège 4	66° 48.055' N, 008° 18.180' E
Norvège 5	66° 30.644' N, 007° 50.935' E
Norvège 6	66° 07.390' N, 006° 21.854' E
Norvège 7	66° 08.836' N, 005° 57.849' E
Norvège 8	66° 17.500' N, 005° 50.176' E

14. Zone de Protection Biodiversité Mer du Nord

Waypoint	Position
MDN 1	62° 17.393' N, 000° 06.960' W
MDN 2	62° 01.532' N, 003° 08.771' E
MDN 3	55° 58.205' N, 003° 43.146' E
MDN 4	55° 45.474' N, 003° 03.271' E
MDN 5	56° 23.840' N, 000° 27.896' E
MDN 6	58° 11.540' N, 000° 14.146' E
MDN 7	58° 42.476' N, 002° 27.521' E
MDN 8	60° 58.121' N, 002° 14.878' E
MDN 9	61° 01.501' N, 000° 10.557' E
MDN 10	61° 27.905' N, 000° 43.267' W
MDN 11	60° 26.168' N, 003° 23.105' W
MDN 12	60° 26.508' N, 003° 56.793' W
MDN 13	60° 47.026' N, 004° 05.056' W

15. Zone de Protection Biodiversité Islede Est

Waypoint	Position
Islande Est 1	67° 16.926' N, 016° 42.045' W
Islande Est 2	67° 25.872' N, 014° 45.053' W
Islande Est 3	66° 34.391' N, 012° 11.085' W
Islande Est 4	66° 06.614' N, 011° 28.695' W
Islande Est 5	64° 43.500' N, 011° 26.371' W
Islande Est 6	64° 38.532' N, 012° 05.875' W
Islande Est 7	66° 56.136' N, 016° 34.270' W

16. Zone de Protection Biodiversité Islede Ouest

Waypoint	Position
Islande Ouest 1	67° 56.542' N, 029° 28.600' W
Islande Ouest 2	67° 23.449' N, 022° 19.493' W
Islande Ouest 3	67° 07.893' N, 022° 15.585' W
Islande Ouest 4	66° 47.087' N, 024° 32.174' W
Islande Ouest 5	66° 02.448' N, 025° 15.238' W
Islande Ouest 6	65° 54.611' N, 026° 46.676' W
Islande Ouest 7	65° 20.147' N, 027° 54.354' W
Islande Ouest 8	64° 51.915' N, 032° 46.580' W
Islande Ouest 9	58° 21.819' N, 043° 43.133' W
Islande Ouest 10	58° 24.177' N, 045° 09.707' W
Islande Ouest 11	59° 30.400' N, 045° 12.456' W
Islande Ouest 12	62° 26.741' N, 041° 17.400' W
Islande Ouest 13	65° 33.841' N, 036° 47.396' W
Islande Ouest 14	66° 39.274' N, 033° 18.275' W

17. Zone de Protection Biodiversité Atlantique Nord 1

Waypoint	Position
ATL1 1	56° 35.351' N, 010° 30.705' W
ATL1 2	56° 32.356' N, 010° 06.086' W
ATL1 3	56° 19.178' N, 009° 58.865' W
ATL1 4	56° 08.206' N, 010° 19.566' W
ATL1 5	56° 14.831' N, 010° 41.307' W
ATL1 6	56° 26.951' N, 010° 39.945' W

18. Zone de Protection Biodiversité Atlantique Nord 2

Waypoint	Position
ATL2 1	57° 45.600' N, 011° 13.486' W
ATL2 2	57° 40.794' N, 010° 49.500' W
ATL2 3	57° 20.025' N, 010° 36.176' W
ATL2 4	57° 05.164' N, 010° 54.470' W
ATL2 5	57° 05.556' N, 011° 15.171' W
ATL2 6	57° 18.725' N, 011° 37.076' W
ATL2 7	57° 35.561' N, 011° 33.466' W

19. Zone de Protection Biodiversité Atlantique Nord 3

Waypoint	Position
ATL3 1	59° 00.425' N, 012° 22.782' W
ATL3 2	58° 53.080' N, 011° 42.915' W
ATL3 3	58° 36.830' N, 011° 28.676' W
ATL3 4	58° 09.750' N, 012° 04.475' W
ATL3 5	58° 06.958' N, 012° 34.579' W
ATL3 6	58° 10.179' N, 012° 58.581' W
ATL3 7	58° 28.338' N, 013° 20.955' W
ATL3 8	58° 50.977' N, 013° 03.055' W

20. Zone de Protection Biodiversité Atlantique Nord 4

Waypoint	Position
ATL4 1	59° 38.948' N, 010° 02.612' W
ATL4 2	59° 22.436' N, 009° 28.847' W
ATL4 3	59° 07.668' N, 009° 21.118' W
ATL4 4	58° 53.845' N, 009° 44.306' W
ATL4 5	58° 53.004' N, 010° 33.530' W
ATL4 6	59° 04.117' N, 011° 02.413' W
ATL4 7	59° 16.001' N, 010° 58.345' W

21. Zone de Protection Biodiversité Atlantique Nord 5

Waypoint	Position
ATL5 1	60° 05.001' N, 011° 34.720' W
ATL5 2	59° 59.531' N, 011° 01.862' W
ATL5 3	59° 49.332' N, 010° 51.848' W
ATL5 4	59° 23.368' N, 011° 16.570' W
ATL5 5	59° 03.352' N, 012° 13.210' W
ATL5 6	59° 39.240' N, 012° 28.856' W
ATL5 7	60° 00.470' N, 012° 15.087' W

22. Parc éolien de Saint-Nazaire

Waypoint	Position
ZI Eolienne Saint-Nazaire F01	47°12,114'N 002°41,431'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire G02	47°12,527'N 002°39,619'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire F05	47° 11,051'N 002° 38,449'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire E05	47°10,603'N 002°37,970'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire E09	47°09,786'N 002°35,113'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire F06	47°10,224'N 002°34,521'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire G04	47°10,724'N 002°34,275'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire G08	47° 09,896'N 002° 30,925'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire E15	47° 08,917'N 002° 30,006'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire A13	47°07,239'N 002°33,168'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire A01	47°08,839'N 002°41,925'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire D01	47°10,778'N 002°41,206'W
ZI Eolienne Saint-Nazaire E01	47° 11,544'N 002° 41,260'W

23. Zone éolienne SEM-REV

Waypoint	Position
SEM-REV A	47°14.700'N 002°46.580'W

Waypoint	Position
SEM-REV B	47°14.340'N 002°46.080'W
SEM-REV C	47°13.940'N 002°46.880'W
SEM-REV D	47°14.340'N 002°47.380'W

ANNEXE 5 : GUIDE DES PÉNALITÉS

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 pénalités. 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 questionnaire 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 ?
- Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter 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 que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
- Est-ce que l'infraction a avantage 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		1 heure			
IC 10.3 Livre de bord			X		
IC 11 Abandon			X		
IC 12 Infraction chapitre 2 ou RIPAM		X			
IC 12.2.2 Pénalité selon RCV 44.1(b)			X		
IC 15.2 Rupture Plombage moyen de propulsion			X		
IC 15.3 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 questionnaire ci-dessous vient compléter le questionnaire 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 WP

Modification aux Règles de Course à la Voile

ANNEXE WP – RÈGLES 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 – ANNEXE « Tracking » pour établir si un bateau a pris le départ ou fini DR25-01

Modification aux Règles de Course à la Voile

(a) Prendre le départ

La définition *Prendre le départ* est modifiée par l'ajout suivant : Comme approuvé par World Sailing selon DR25-01 2025-11, l'emplacement de la coque d'un bateau sera déterminé par la position indiquée par le dispositif de « tracking » fourni par l'autorité organisatrice. Cependant, le comité de course peut déterminer si un bateau a *pris le départ* en utilisant d'autres preuves. Si cela est demandé, un bateau doit fournir au comité de course des éléments prouvant sa position. Ces éléments peuvent inclure, sans s'y limiter, les données enregistrées par le logiciel de navigation du bateau, des témoignages ou des preuves provenant d'autres bateaux, une balise de suivi personnelle de suivi de course ou des enregistrements AIS.

(b) Finir

La définition *Finir* est modifiée par l'ajout suivant : Comme approuvé par World Sailing selon DR25-01 2025-11, l'emplacement de la coque d'un bateau sera déterminé par la position indiquée par le dispositif de « tracking » fourni par l'autorité organisatrice. Cependant, le comité de course peut déterminer si un bateau a *fini* en utilisant d'autres preuves. Si cela est demandé, un bateau doit fournir au comité de course des éléments prouvant sa position. Ces éléments peuvent inclure, sans s'y limiter, les données enregistrées par le logiciel de navigation du bateau, des témoignages ou des preuves provenant d'autres bateaux, une balise de suivi personnelle de suivi de course ou des enregistrements AIS.

ANNEXE 8 – 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 :

Réfèrent 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) : / / 2026

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

A remettre au plus tard le : Le samedi 6 juin 2026 à 19h00 locales