



# AVIS DE COURSE

## VENDEE ARCTIQUE 2022

Départ le 12 juin 2022 des Sables d'Olonne

**AVENANT N°1 EN DATE DU 20 MAI 2022**

# SOMMAIRE

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.....	12
8. PUBLICITE [DP] [NP] .....	12
9. PROGRAMME ET OBLIGATIONS [DP].....	13
10. PARCOURS ET TEMPS LIMITE .....	13
11. RETOUR AU PORT APRES LE DEPART .....	14
12. OBLIGATIONS DES MATERIELS [DP] .....	14
13. CONTROLES DE JAUGE ET DES EQUIPEMENTS [DP] .....	15
14. PENALITES .....	15
15. EMBLEMES AU PORT DES SABLES D'OLONNE [DP].....	16
16. CLASSEMENT DE LA COURSE ET PRIX.....	16
17. DROITS D'UTILISATION.....	16
18. COMMUNICATION .....	16
19. ASSURANCES .....	16
20. RESPONSABILITES.....	16
21. CONTACTS .....	18
ANNEXE « MARKETING ET COMMUNICATION » .....	19
ANNEXE « PENALITES FINANCIERES ».....	22
ANNEXE « PROGRAMME ET OBLIGATIONS ».....	20

*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).*

# PREAMBULE : DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

## 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 2022. 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 2022.

## 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	<b>Avis de Course</b>
AO	<b>Autorité Organisatrice</b>
DC	<b>Direction de Course</b>
TM	<b>Team Manager</b>
DST	<b>Dispositif de Séparation de Trafic</b>
FFVoile	<b>Fédération Française de Voile</b>
IC	<b>Instructions de Course</b>
RC	<b>Règles de Classe</b>
IMOCA	<b>International Monohull Open Class Association</b>
WS	<b>World Sailing</b>
PSMer	<b>Premiers Secours en Mer</b>
FMH	<b>Formation Médicale Hauturière</b>
RSO	<b>Règlementations Spéciales Offshore</b>
RIPAM	<b>Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer</b>
RCV	<b>Règles de Course à la Voile</b>

# 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 40 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)

La composition de l'équipe de la DC est la suivante :

- Francis Le Goff Directeur de Course au Large
- Pierre Hays Directeur de Course Adjoint
- Claire Renou Directrice de Course Adjointe
- Yann Chateau Directeur de Course Adjoint

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.

## 1.3 Prestataires en relation avec la Direction de Course

La DC assure la coordination du suivi des prestations suivantes :

- Météo (Christian Dumard-Hokuléa)
- Classements pendant la course (Yann Groleau-Hauwell Studio)
- Localisation des Skippers
- ~~Observation des glaces~~
- Logiciel de suivi (Adrena)
- Logistique nautique (Foulques Espinassou)

## 1.4 Equipe d'arbitrage

L'équipe d'arbitrage est désignée par la FFVoile, conformément à sa réglementation dont le Jury international qui sera de plus constitué conformément à l'annexe N des RCV et à la RCV 70.5. 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 Thierry Charland 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 par note d'information et/ou par avenant au présent AC ultérieurement.

## 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.

## 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,  
Le routage. Le routage est défini comme une analyse, une interprétation ou un traitement d'informations ou de données personnalisées, spécialement préparées pour un Skipper ou un groupe de Skippers, venant de l'extérieur du bateau et permettant la compréhension des différentes situations météorologiques et le choix de la ou des routes à suivre ou à ne pas suivre, à l'exception des sources d'informations météorologiques autorisées dans l'AC 4.4.
- ~~Les requêtes de données météo sur D-ICE Engineering / Predictwind / Avalon / Sailgrib / Dorado / Zygrib, avec routage déporté, et les requêtes de données météo sur Expédition / Adrena / Maxsea ou tout autre logiciel de navigation non cité ici.~~

#### 3.3.3 Aide à la performance [DP]

Sont interdits :

- La réception ou l'accès à une analyse, une interprétation, un traitement d'informations ou de données réalisés à l'extérieur du bateau et de manière générale tout apport d'informations tactiques

et/ou techniques nécessaires à la prise de décision afin d'améliorer la performance du bateau ou du Skipper ;

- L'envoi de données depuis le bateau vers la terre, pouvant servir à analyser et améliorer la performance sauf si elles sont rendues publiques instantanément dès leur réception. La méthode d'accès aux données sera, au préalable, validée par la DC ;
- 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. 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 ;
- L'aide ou le conseil au Skipper dans sa gestion de la course ;
- 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'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 médicale

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 médicale devra être déclarée et détaillée auprès du médecin de course.

### 3.3.5 Conseil technique à distance

Le Conseil technique à distance, 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, est autorisé.

Sont interdits :

- Le conseil technique donné au Skipper concernant des réparations dans le but d'optimiser la trajectoire du bateau et de minimiser la perte en distance ;
- Le conseil technique : il ne pourra être prodigué de conseil lié au maniement ou la conduite du bateau en particulier pour compenser la perte de performance liée à l'avarie technique ;
- La prise de contrôle, définie comme « toute intervention humaine et/ou technologique extérieure au bateau, y compris l'envoi par mail de mises à jour personnalisées permettant d'agir à distance sur un ou plusieurs élément(s), équipement(s), ou réglages du bateau à la place de l'équipage » ;
- Le téléchargement par le bateau de logiciels ou mises à jour (sauf si ceux-ci sont accessibles publiquement et référencés, et sous réserve de l'autorisation de la DC avant téléchargement).

Sont autorisés :

- Les échanges oraux, écrits, de photos et de vidéos, dont le seul but est de permettre au Skipper et à son équipe de décrire le problème technique et de proposer un mode de réparation afin que le Skipper réalise la réparation de façon autonome ;
- Tout conseil technique à l'attention du Skipper : il sera accessible à tout moment par la DC si un groupe de discussion technique par messagerie instantanée (type Whatsapp, Telegram, etc.) est mis en place ;
- Le conseil technique : il 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) doit respecter les interdictions et limitations décrites dans les articles AC 3.3 et 4.4.

Sont autorisés :

- Les communications (mail, téléphonie, vidéo call, messages)
- La consultation des sites internet depuis le bateau, à condition que ces sites soient publics et référencés dans les moteurs de recherche. 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
- L'envoi des fichiers photo, vidéo et audio sur le FTP mis à disposition par l'AO ou vers les services de communication de l'équipe à terre
- Le téléchargement sur le bateau de media de loisir : films, musique, vidéos...  
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. Le refus d'un concurrent de donner le contenu de ses communications pourra être transmis au Jury pour pénalités.

### 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 Textes applicables

L'épreuve est régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile 2021-2024, 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 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 2022 ;
- Les règles du Championnat IMOCA Globe Series 2021-2025,
- Les règles d'Equipement des Voiliers lorsqu'elles n'entrent pas en conflit avec les règles de Classe IMOCA.



- Les RCV suivantes sont modifiées :
  - Les RCV du chapitre 2 : Les RCV du chapitre 2 s'appliquent jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée pour chaque partie du parcours couverte de jour. 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.
  - RCV 41 (Aide extérieure) : modifiées aux paragraphes 3 et 4 de l'AC.
  - RCV 45 (Mise au Sec, Amarrage, Mouillage) : modifiées au paragraphe 3.3.7 de l'AC.
  - RCV 48.1 (Limitation sur l'équipement et l'équipage) : modifiée comme suit : « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la direction de course et en conformité avec les Règles de Classe »
  - RCV 51 (Lest mobile) : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie et/ou le matériel plombé en position), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si ces boîtes sont solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
  - RCV 54 (Étais et amures des voiles d'avant) : ne s'applique pas.
  - RCV 55.2 (Tangons de spinnaker et de foc) : ne s'applique pas.
  - Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC : RCV 61 (Exigences pour réclamer) ; RCV 62 (Réparation) ; RCV 63 (Instructions) ; RCV 64 (Décisions) et RCV 66 (Réouverture d'une instruction).
- Les règles de l'AO liées à l'application du présent AC ainsi que ses annexes.

#### 4.4 Les engagements de l'AO envers les Skippers

##### 4.4.1 Données météorologiques principales

Les informations « de sécurité » seront éditées par le prestataire météo retenu par l'AO et seront transmises aux Skippers par la DC. Elles seront éditées en français et en anglais, sous la forme d'un bulletin météo spécial lorsque les conditions l'exigeront (Vent > 30nds, mer > 5m), comprenant :

- La situation générale et l'évolution,
- Les prévisions et les tendances jusqu'à 48h, selon un descriptif des zones de navigation remis à chaque Skipper avant le départ,
- Des cartes, lorsque cela est nécessaire, avec par exemple les zones avec les probabilités de vents supérieurs à 35 nœuds, les zones de rafales, les zones avec une mer supérieure à 5 mètres, ...

Mise à disposition : Les bulletins de sécurité seront transmis par la DC aux Skippers par mail et également déposés sur un compte FTP.

En cas de difficulté de transfert de données, et afin de réduire la taille de ce fichier et de faciliter la transmission, cette information sera simplifiée et adaptée à la situation géographique du Skipper et seul le bulletin concernant sa zone géographique lui sera envoyé.

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

En complément des informations météo les Skippers seront autorisés à acquérir des données météorologiques dans les conditions suivantes :

- Si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des Skippers, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un Skipper ou un groupe de Skippers.
- Si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par un organisme météorologique gouvernemental officiel, et non modifié, préparé ou expertisé pour un Skipper ou un groupe de Skippers (y compris les requêtes de données météo précisées dans l'article 3.3.2).

Les Skippers pourront alors acquérir :

- Des images provenant de satellites d'observation,



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

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 : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Copernicus, DWD, KNMI, MeteoBlue, Predictwind, D-ICE Engineering, GEM. 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

Durant la course, la DC établira et publiera jusqu'à 4 classements par 24 heures. Les horaires (heure locale) de publication seront les suivantes :

- 7h
- 11h
- 15h
- 19h

Elles seront transmises au même moment aux personnes suivantes :

- Skippers en mer.
- Team manager.
- Référent communication du Participant.

Leurs transmissions aux Skippers seront à la charge de l'AO.

Un classement au temps réel sera établi pour la course après application des décisions du jury.

#### 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 dérivantes, 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 Le suivi médical

Le Médecin référent / médecin de course pour la course est Thierry Charland.

En outre, chaque Skipper aura la liberté de faire appel à un médecin ou via le Centre de Consultation Médicale Maritime de Toulouse, qu'il aura désigné dans son dossier d'inscription, avant et pendant la course.

#### 4.4.7 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 vendredi 20 mai 2022. Elles seront disponibles en version électronique à l'adresse suivante : <http://www.vendearctique.org/>

## 6. ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION

Le contenu du dossier d'inscription sera en ligne sur le site internet de la course au plus tard le 30 mars 2022, dans « espace Skippers - dossier inscription ».

Il sera à renseigner en ligne. Certains documents devront également être envoyés en original par courrier à la SAEM Vendée.

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

### 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 2 juin 2022.**

Le dossier d'inscription doit être complété en ligne, sur le site internet de la course <http://www.vendearctique.org/> le 14 mai 2022 au plus tard.

#### 6.1.1 Dossier d'inscription à renseigner (avant le 14 mai 2022) :

- 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.
- Documents complémentaires :

- Attestation d'une assurance Responsabilité Civile valable pour la course de la Vendée Arctique 2022.
- 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)
- Une caution de 5 000€ (perte de balise, pénalités, etc.).

### 6.1.2 Dossier médical

- Dossier médical : à télécharger, renseigner, signer et envoyer par courrier à la SAEM Vendée dans une enveloppe « Vendée Arctique 2022 - Dossier médical - Confidentiel ».
- Eco-cardio
- Résultats épreuve d'effort de moins de 4 ans
- Bilan biologique de moins de 2 ans

### 6.1.3 Dossier administratif et technique

Le dossier administratif sera renseigné via la dropbox des bateaux, partagée par la classe IMOCA avec les teams. Il sera transmis par la classe IMOCA à l'AO et devra être complété au plus tard le **2 juin 2022**.

Dossier administratif à renseigner :

- Photocopie de l'autorisation de port de publicité 2022 pour les bateaux concernés.
- Photos bateau : à renseigner.
- Informations IMOCA (Acte de francisation, Licence ANFR 2022, Informations EPIRB, moyens de communication, livret radeaux).
- Informations Skipper et Skipper remplaçant le cas échéant : Attestation WS, médical, CRR, infos balises (PLB et AIS).
- Certificat de jauge IMOCA 2022.

## 6.2 Qualification

Chaque bateau, **avec son Skipper inscrit dans la Course**, devra se qualifier avant le 14 mai 2022 sauf dérogation exceptionnelle de la Direction de Course.

Les possibilités de qualification sont au choix les suivantes :

- Participer et terminer la Guyader - Bermudes 1000 Race avec son bateau. En cas d'abandon sur cette course, un skipper pourra faire une demande de dérogation auprès de la DC qui pourra valider la qualification, ou proposer un parcours complémentaire en fonction des milles réalisés et des conditions rencontrées.

- 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 62.1(a).

### 6.3 Skipper remplaçant

Chaque Participant peut désigner un Skipper remplaçant auprès de l'AO avant le 14 mai 2022.

Dans le cas où le Skipper serait dans l'impossibilité physique de prendre le départ, 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.

### 6.4 Covid-19

Les participants et leurs accompagnateurs doivent respecter l'annexe « Covid-19 de la FFVoile ».

## 7. DROITS A PAYER

Les droits d'inscription en numéraire fixes s'élèvent à la somme de 9 500 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), payables à l'inscription, par chèque, libellé à l'ordre de la SAEM VENDEE, ou par virement bancaire aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte :	VENDEE
IBAN :	FR76 1551 9390 3000 0208 5300 117
BIC :	CMCIFR2A

Les droits d'inscription en numéraire sont acquis et donc non remboursables, y compris en cas de désistement ou de report de course. En revanche, ils seront remboursés en cas d'annulation de la course.

## 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 de l'AO sera fourni au sein de l'annexe "Marketing et communication".

En complément des règles de classe IMOCA, chaque bateau devra arborer les marquages tels que prévus au sein de l'annexe « Marketing et communication » jointe à l'AC.

## 9. PROGRAMME ET OBLIGATIONS [DP] [NP]

Le départ de la course sera donné le **dimanche 12 juin 2022**. En cas de circonstances exceptionnelles, l'**AO** pourra avancer, reporter, voire annuler la course. Une telle décision ne sera pas motif à demande de réparation d'un Participant. (Ceci modifie la RCV 60.1(b)).

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 ».

## 10. PARCOURS ET TEMPS LIMITE

Le parcours a été défini dans le but de régater sur une boucle de 3 500 milles nautiques dans des conditions météorologiques exigeantes, avec un temps cible de course de 12 jours et dans de bonnes conditions sécuritaires. Dans le but de remplir ce triple objectif, un parcours alternatif est également proposé. Départ et arrivée se dérouleront aux Sables d'Olonne.

### 10.1 Parcours de prédilection (tour de l'Islande)

Parcours A : Sens Anti-horaire			Parcours A' : Sens horaire		
Irlande	A tribord		Waypoint	A tribord	46°40',170 N 022°00',000 W
Islande	A bâbord		Islande	A tribord	
Waypoint Atlantique Nord	A bâbord	46°40',170 N 022°00',000 W	Irlande	A bâbord	

### 10.2 Parcours alternatif

Parcours B : Sens Anti-horaire			Parcours B' : Sens horaire		
Irlande	A tribord		Waypoint	A tribord	46°40',170 N 027°00',000 W
Waypoint Cercle Polaire	A bâbord	66°33',800 N & 010°00',000 W	Waypoint Cercle Polaire	A tribord	66°33',800 N & 010°00',000 W
Waypoint Atlantique Nord	A bâbord	46°40',170 N 027°00',000 W	Irlande	A bâbord	

### 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 de prédilection ou le parcours alternatif.

### 10.4 Temps limite

~~La ligne d'arrivée sera fermée le 30 juin à 14h00 heure locale (12h00 UTC).~~

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 100 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 le 30 juin 2022. 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 :

- Un téléphone Iridium portable avec batteries de rechanges RC IMOCA C.3.20.b
- 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 du PC 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 2022 », la preuve de cet enregistrement et le code hexadécimal des balises devront être communiqués à la DC pour le CROSS GRIS NEZ, au plus tard le 2 juin 2022.

- Les cartes de navigation couvrant l'ensemble du parcours :
  - SHOM 6771 (ou équivalent) : De l'Écosse (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. Des contrôles complets seront effectués pour les bateaux n'ayant pas participé à la « Guyader - Bermudes 1000 Race » et également par tirage au sort pour les autres bateaux.

### 13.1 Plombages

#### Plombage du système de propulsion :

Pour permettre le plombage du système de propulsion, un perçage de 4 mm minimum est nécessaire pour le passage du scellé.

Pour les bateaux dotés de systèmes réversibles propulsion/charge batterie, chaque Participant proposera son mode plombage au comité technique.

Chaque Skipper pourra demander au comité technique le plombage de son système de propulsion la veille du départ ou effectuer la mise en place du scellé (auto-plombage) en mer le jour du départ selon les modalités prévues dans les IC.

#### Autres plombages :

La liste des autres plombages sera précisée dans les IC.

### 13.2 Eau

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

### 13.3 Energie de secours

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 vendredi 10 juin à 19h00 locale.

## 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.

## 16. CLASSEMENT DE LA COURSE

### 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.

## 21. CONTACTS

### 21.1 SAEM VENDEE :

Président :

**Alain Leboeuf**

Directrice Générale :

**Laura Le Goff**

[laura.legoff@vendee-globe.fr](mailto:laura.legoff@vendee-globe.fr)

Directeur de la communication :

**Yannick Bersot**

[yannick.bersot@vendee-globe.fr](mailto:yannick.bersot@vendee-globe.fr)

Chargée des relations Teams :

**Stéphanie Ruchaud**

[stephanie.ruchaud@vendee-globe.fr](mailto:stephanie.ruchaud@vendee-globe.fr)

Assistante de Direction

### Adresse postale :

SAEM Vendée

40 Rue du Maréchal Foch

85000 La Roche-sur-Yon

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

### 21.2 DIRECTION DE COURSE :

Directeur de Course :

**Francis Le Goff**

Adjoint Direction de course :

**Pierre Hays**

Adjointe Direction de course :

**Claire Renou**

Adjoint Direction de course :

**Yann Chateau**

# ANNEXE « MARKETING ET COMMUNICATION »

En pièce jointe

## 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
30 mars 2022	Début au plus tard des inscriptions	Skippers / Bateaux	
14 mai 2022	Clôture des inscriptions et des qualifications	Skippers / Bateaux	
19 mai 2022 10h00	Conférence de Presse	Skippers	
2 juin 2022	Date limite pour la transmission du dossier administratif	Skippers / bateaux	
2 juin 2022 19h00	Tous les bateaux présents au Ponton Vendée Globe	Bateaux	X
3 juin 2022 <del>11h00</del> 11H30	Briefing accueil	Skippers / TM	X
3 juin 2022 14h00	Tournages photos & vidéos (créneaux d'environ 30mn par skipper)	Skippers / bateaux	X
3 juin 2022 De <del>19h00</del> 19h30 à 23h	Soirée partenaires et Parade des skippers	Skippers	X
4 juin 2022 De 9h00 à 10h30	Inauguration du village	Skippers / bateaux	X
4 juin 2022 <del>17h30</del> 17h00 à 21h30	Runs dans la baie des Sables d'Olonne	Skippers / Bateaux	X
4 juin 2022 21h30	Présentation des skippers sur la scène du village	Skippers	X
Du 4 au 8 juin 2022	Contrôles d'équipements de sécurité	Skippers / Bateaux	X
09 juin 2022 10h00	Briefing IC / Sécurité	Skippers	X
11 juin 2022 10h00	Briefing météo / départ	Skippers	X
12 juin 2022 17h00	<b>DEPART DE LA VENDEE ARCTIQUE</b>	Skippers / Bateaux	X
26 juin 2022 17h00	Remise des prix	Skippers / Bateaux	X
<del>26 27</del> juin 2022 20h00	Fin d'obligation de présence des bateaux	Bateaux	X
30 juin 2022 14h00	<b>Fermeture de la ligne d'arrivée</b>	Skippers / Bateaux	

Les horaires 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 2022 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.
- La présence de chaque bateau, amarré au ponton du Vendée Globe, sera obligatoire jusqu'au 27 Juin 2022. Cette présence 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 2022 sera obligatoire pour des opérations de relations publiques au profit de l'AO :
  - ✓ 2 jours 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 ayant pris le départ de la course à la remise des prix de la Vendée Arctique, organisée le 26 juin 2022, est obligatoire.
- La participation de chaque Skipper aux débriefings organisés par la DC 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
Dossier administratif complet 2 juin 2022	Skippers	Invalidation de l'inscription et non restitution des droits d'inscription
Bateaux au Ponton VG 2 juin 2022 à 19h00	Bateaux	Pénalité : 7500€ par tranche de 24h
Briefing accueil 3 juin 2022 à <del>11h00</del> 11H30	Skippers / TM	Retard d'au moins une entité : 200€ par retard Absence d'au moins une entité : 2 000€
Tournage photos et vidéos 3 juin 2022 de <del>14h00</del> 14h30 (créneaux de 30 min par skipper)	Skippers / bateaux	Retard : 200€ par retard Absence : 2 000€
Soirée partenaires et parade des skippers 3 juin 2022 à <del>19h00</del> 19h30 à 23h	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Inauguration Village jusqu'à son ouverture au public 4 juin 2022 à 9h00 à 10h30	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Runs 4 juin 2022 à <del>17h30</del> 17h00 - 21h30	Skippers / bateaux	Absence par entité : 2 000€
Skippers sur scène 4 juin 2022 à 21h30	Skippers	Retard : 200€ Absence : 2 000€
Contrôles d'équipements Du 4 au 8 juin 2022	Skippers / bateaux	Absence par entité : 1 000€
Briefing IC-Sécurité 9 juin 2022 à 10h00	Skippers	Retard : 200€ par retard Absence : 2 000€
Briefing Météo départ 11 juin 2022 à 10h00	Skippers	Retard : 200€ par retard Absence : 2 000€
Départ 12 juin 2022	Skippers	Absence : 5 000€
Remise des prix 26 juin 2022 à 17h00	Skippers / Bateaux	Absence par entité : 5 000€
Présence vainqueur pour les arrivées des 2 <sup>ème</sup> et 3 <sup>ème</sup>	Skippers	Absence : 1 000€



Obligations	Concernés	Pénalités Maximales par infraction
Présence vainqueur et du second pour l'arrivée du 3 <sup>ème</sup>	Skippers	Absence : 1 000€
Présence bateau ponton Jusqu'au <del>27</del> 26 juin 2022 à 20h00	Bateaux	Absence : 2 000€ par jour d'absence
Participation des 3 premiers pour des opérations de relations publiques	Skippers	Absence : 1 000€
Débriefing post course	Skippers	Absence : 1 000€

## ANNEXE « PRESCRIPTIONS FFVOILE »

FFVoile Prescriptions to RRS 2021-2024  
translated for foreign competitors

(\* FFVoile Prescription to RRS 64.4 (Decisions on protests concerning class rules):

The jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a protest concerning class rules.

(\* FFVoile Prescription to RRS 67 (Damages):

Any question or request related to damages arising from an incident occurred while a boat was bound by the Racing Rules of Sailing depends on the appropriate courts and cannot be examined and dealt by a jury. A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that such action, admit liability for damages.

(\* FFVoile Prescription to RRS 70. 5 (Appeals and requests to a national authority):

The denial of the right of appeal is subject to the written authorization of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This authorization shall be posted on the official notice board during the event.

(\* FFVoile Prescription to RRS 76 (Exclusion of boats or competitors):

An organizing authority or race committee shall not reject or cancel the entry of a boat or exclude a competitor eligible under the notice of race and sailing instructions for an arbitrary reason.

(\* FFVoile Prescription to RRS 78.1 (Compliance with class rules; certificates):

The boat's owner or other person in charge shall, under his sole responsibility, make sure moreover that his boat complies with the equipment and security rules required by the laws, by-laws and regulations of the Administration.

(\* FFVoile Prescription to RRS 86.3 (Changes to the racing rules):

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1(a) in order to develop or test new rules shall first submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the event. Such authorization shall be mentioned in the notice of race and in the sailing instructions and shall be posted on the official notice board during the event.

(\* FFVoile Prescription to RRS 88 (National prescriptions):

Prescriptions of the FFVoile shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions, except for events for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (\*) shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website [www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr), shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

(\* FFVoile Prescription to RRS 91(b) (Protest committee):

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the Fédération Française de Voile. Such authorization shall be posted on the official notice board during the event.