

INSTRUCTIONS DE COURSE

VENDÉE GLOBE 2024 / 2025

DÉPART : DIMANCHE 10 NOVEMBRE 2024



VERSION DU 19 OCTOBRE 2024

INCLUANT L'AVENANT#1

Les modifications sont écrites en rouge - IC modifiées :

- IC 2.5 - Limitation de sortie en mer des bateaux concurrents :
- IC 7.5 - Départ et pénalités de départ
- IC 11.4 Rupture accidentelle de système de plombage constatée par le comité technique
- IC 12.4.2 Instruction et décision
- IC 16.3 Scellés moteur et autres plombages
- IC 18.3.4 - Briefing pour les pilotes des semi-rigides
- IC ANNEXE 4 – 7 Zones de Protection de la Biodiversité (ZPB)
- IC ANNEXE 5 – Zone de départ

1 RÈGLES	2
2 AVIS AUX SKIPPERS – TABLEAU OFFICIEL – PC COURSE	2
3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	3
4 PROGRAMME	3
5 PARCOURS	3
6 ZONES INTERDITES	4
7 LE DÉPART	4
8 MODIFICATION DU PARCOURS	6
9 L'ARRIVÉE	6
10 ABANDON	7
11 SYSTÈME DE PÉNALITÉS ET DE RÉPARATIONS	7
12 RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE	9
13 TEMPS LIMITE POUR FINIR	10
14 CLASSEMENT	10
15 RÈGLES DE SÉCURITÉ	10
16 CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENTS	11
17 PUBLICITÉ	12
18 IDENTIFICATION DES BATEAUX OFFICIELS	12
19 ÉVACUATION DES DÉTRITUS	13
20 COMMUNICATIONS	13
21 ROUTAGE - ASSISTANCE	14
22 PRIX	15
23 RESPONSABILITÉ	15
ANNEXE 1 - DÉCLARATION DE NON ASSISTANCE	16
ANNEXE 2 - PLOMBAGE DU MOYEN DE PROPULSION	17
ANNEXE 3 - FICHE CONTACT	18
ANNEXE 4 - ZONES INTERDITES	19
ANNEXE 5 - ZONE DE DÉPART	24
ANNEXE 6 - GUIDE DES PÉNALITÉS VENDÉE GLOBE 2024	25
ANNEXE 7 - WPT (WAYPOINT)	28

La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Ces pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément à l'annexe 6 - Guide des Pénalités Vendée Globe.

1 RÈGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 a) les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (RCV) 2021-2024, pendant toute la durée de la course.
 - b) les prescriptions de la FFVoile (traduites en anglais) disponibles à l'adresse suivante : https://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Prescriptions_FFVoile_RCV_2021_2024.pdf
 - c) la partie B du RIPAM selon les modalités définies ci-dessous.
 - d) Les RCV du Chapitre 2 s'appliquent au départ et jusqu'à 30 milles après la ligne de départ, puis à nouveau à partir de 50 milles de la ligne d'arrivée, entre le lever et le coucher du soleil. Pour le reste du parcours, les RCV du chapitre 2 sont remplacées par la partie B (Règles de barre et de route) du RIPAM.
 - e) les Règlements Spéciaux Offshore (RSO) Catégorie 0 en vigueur en 2024-2025, telles que modifiées selon les dispositions de l'Avis de course et les exemptions accordées par la FFVoile
 - f) les Règles d'Équipement des Voiliers (REV) lorsqu'elles ne rentrent pas en conflit avec les Règles de Classe Imoca,
 - g) Les Règles de la Classe Imoca en vigueur,
 - h) L'annexe 7 WPT (Waypoints), jointe en annexe aux IC.
- 1.2 Heure officielle : tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course et sur les tableaux d'affichage, seront :
 - A terre, y compris pour les opérations de départ et d'arrivées, en heure locale soit :
 - TU + 2 jusqu'au 26 octobre 2024 inclus et à partir du 30 mars 2025
 - TU + 1 à partir du 27 octobre 2024 jusqu'au 29 mars 2025
 - En mer, pour les opérations autres que celles énumérées ci-dessus, en TU.
 - 1.3 L'inscription d'un bateau implique renonciation à toutes voies de recours autres que celles prévues par les RCV, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférents (cf. RCV 4, Acceptation des Règles).
 - 1.4 En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.
 - 1.5 Toutes questions sur les règles devront être envoyées par écrit à la direction de course. Avant le départ de la course, celles-ci devront être envoyées au plus tard le mardi 5 novembre 2024. Les questions et leurs réponses seront publiées sur le tableau officiel le plus rapidement possible.

2 AVIS AUX SKIPPERS - TABLEAU OFFICIEL - PC COURSE

- 2.1 Les avis aux skippers seront mis en ligne sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante : <https://www.vendeeglobe.org/fr/espace-documents/tableau-officiel>
- 2.2 Les bureaux de l'organisation générale de l'épreuve, de la direction de course et de l'équipe des arbitres seront situés au PC Course-Village Organisation, Esplanade Vendée Globe, 85100 Les Sables d'Olonne.
- 2.3 PC course aux Sables d'Olonne : Il sera ouvert du 14 octobre 2024 jusqu'à la fermeture de ligne.
- 2.4 La direction de course sera joignable à l'adresse suivante : dc@vendeeglobe.fr et par téléphone sur le numéro confidentiel de la ligne rouge qui sera communiqué individuellement aux skippers et teams managers.

2.5 Limitation de sortie en mer des bateaux concurrents :

Du 19 octobre au 08 novembre 2024, seules les sorties techniques en mer sont possibles.

Les bateaux qui souhaiteraient sortir en mer doivent faire une demande écrite en précisant la durée et le motif à la direction de course.

Les demandes devront être envoyées par email à dc@vendee globe.fr à partir du 14 Octobre 2024 et au plus tard 24h avant l'appareillage.

La demande de sortie sera acceptée en fonction des engagements de course, des conditions météo, de l'organisation portuaire et sera consultable au bureau de la Direction de course au plus tard 12h avant la sortie.

3 **MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE**

3.1 Les modifications aux instructions de course seront mises en ligne au plus tard à 19h00 la veille du départ sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante : <https://www.vendee globe.org/fr/espace-documents/tableau-officiel>

3.2 Leur affichage sera signalé par mail envoyé à chaque bateau et, par courtoisie, ce mail pourra être doublé par l'envoi d'un message texte de la direction de course aux concurrents et aux teams managers.

4 **PROGRAMME**

- Le programme est défini dans l'AC 10 et AC Annexe 2.
- Les lieux seront précisés par affichage au tableau officiel.

5 **PARCOURS (Ceci modifie l'AC 3.2)**

#	MARQUES	COTE REQUIS
1	Départ (IC 7)	
()	Une marque de dégagement ou une porte pourra être mise en place. Le cas échéant, sa description sera précisée par avenant lors du briefing départ (IC 7.2.2)	
()	Le continent Antarctique et sa Zone d'Exclusion	Contourner en la laissant à tribord
2	Le Cap de Bonne Espérance	A laisser à bâbord
3	Le Cap Leeuwin	A laisser à bâbord
4	Le Cap Horn	A laisser à bâbord
5	Porte d'arrivée mauvais temps (IC 9.2)	
6	Ligne d'arrivée Vendée Globe (IC 9.1)	

6 ZONES INTERDITES

6.1 Un bateau en course ne doit ni pénétrer ni naviguer dans les Zones interdites dont les coordonnées sont définies en annexe 4 - Zones interdites

6.2 Zones de Protection de la Biodiversité (ZPB) définies en annexe 4 - Zones interdites

Un bateau rentrant dans une ZPB doit corriger son infraction selon la méthode suivante :

« Un bateau devra obligatoirement franchir lors de son entrée et lors de sa sortie de la ZPB une porte identique positionnée sur un des segments du périmètre de la ZPB concernée et matérialisée par 2 waypoints dont les coordonnées et le sens de franchissement seront définis par la Direction de Course en concertation avec le skipper».

Pour des raisons de sécurité, la DC ou le comité de course pourra proposer une porte de sortie différente de la porte d'entrée. Cela fera l'objet d'un rapport au Jury.

6.3 Zone d'Exclusion Antarctique (ZEA) définie en annexe 4 - Zones Interdites.

Un bateau rentrant dans la ZEA doit corriger son infraction selon 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 à tribord aussitôt que raisonnablement possible »

6.4 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 (piraterie, par exemple).

6.5 En cas de non-respect de ces obligations, le Jury de l'épreuve appliquera les pénalités relatives aux zones interdites (Annexe 6 - Guide des pénalités).

7 LE DÉPART

7.1 Procédure de départ

Le départ de la course sera donné en application de la RCV 26 avec un signal d'avertissement 10 minutes avant le départ.

Le pavillon de classe sera le pavillon Vendée Globe.

7.2.1 Ligne de départ :

La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course et le côté parcours d'une marque tétraédrique orange.

Les positions approximatives des extrémités de la ligne seront précisées aux skippers dès que possible.

7.2.2 Marque de dégagement :

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).

La marque de dégagement sera une bouée cylindrique orange portant les logos du Vendée Globe.

La position de la marque de dégagement sera communiquée par VHF et si possible WhatsApp dès que possible avant le départ.

7.3 Sortie du port

La sortie du port aura lieu le dimanche 10 novembre 2024 à partir de 08h00.

L'ordre de sortie des bateaux sera établi par la direction de course et communiqué par une note aux concurrents.

7.4 Zone de départ

La zone de départ sera définie par arrêté préfectoral.

Les zones réglementées sont décrites en Annexe 5 - Zone de départ.

7.5 Départ et pénalités de départ

7.5.1 La règle expérimentale DR21-01 de World Sailing s'applique et modifie la définition Prendre le départ comme suit :

Prendre le départ :

Un bateau *prend le départ* quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit

(a) à ou après son signal de départ, ou

(b) pendant la dernière minute avant son signal de départ

Quand un bateau *prend le départ* conformément au point (b) de la définition *Prendre le départ*, il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne, et la pénalité de départ sera une pénalité de **4** heures sans instruction.

Cette pénalité devra être effectuée conformément à la procédure décrite en IC 11.5 avant de franchir la latitude 40°40,000 N (sauf dérogation exceptionnelle de la Direction de Course du fait des conditions météorologiques). Le skipper devra proposer un segment de réparation de 10 Nm qui devra être validé par la direction de course.

Les concurrents OCS seront informés aussitôt que possible par le Comité de course.

7.5.2 La direction de course pourra demander à un ou plusieurs bateaux d'envoyer sa trace dans les 4 heures qui suivent le départ.

Cette trace pourra être utilisée par le comité de course en cas de doute sur un franchissement anticipé de la ligne.

7.6 Départ retardé

7.6.1 Un bateau qui n'a pas franchi la ligne de départ 60 minutes après son signal de départ sera considéré comme partant retardé. Il pourra prendre le départ ultérieurement après accord de la direction de course à l'heure qui lui aura été indiquée par le comité de course. Aucun départ ne sera possible 10 jours après le départ

Durant cette attente il devra soit :

- Rester au port des Sables d'Olonne,
- Rentrer aux Sables d'Olonne,
- Se tenir en zone d'attente devant Les Sables d'Olonne.

7.6.2 Parcours d'un bateau ayant pris un départ retardé

- La ligne de départ sera entre : la bouée Nouch Sud (46°28,550 N / 001°47,410 W) et un point géographique au Sud de la bouée Nouch Sud dont les coordonnées sont 46°28, 210 N / 001°47,410 W.
- Le bateau devra couper cette ligne d'Est en Ouest.

8 MODIFICATION DU PARCOURS

8.1 Si un événement climatique important survenait durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des skippers était donnée par un skipper, un navire, un avion, des radars, des satellites ou toute autre source, les positions de certains points de la zone de glace pourraient être modifiées pendant la course.

8.2 Pour signaler une modification de parcours, le comité de course enverra, via la direction de course, à tous les skippers un message écrit à chaque bateau sur son adresse email. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone. (Ceci modifie la RCV 33 et Signaux de course).

8.3 Définition zone exclusion antarctique (ZEA)

La Zone d'Exclusion Antarctique est un polygone matérialisé par des segments loxodromiques droits qui relient des points virtuels. Cette zone représente un obstacle.

Les raisons d'un changement de position d'un ou plusieurs points virtuels constituant la zone d'exclusion sont à la discrétion de l'organisateur.

- L'organisateur s'engage à modifier la position d'un point de la ZEA le plus tôt possible.
- L'organisateur pourra modifier les coordonnées d'un point virtuel de la ZEA à partir du moment où au moins une des conditions ci-dessous est remplie :
 - Avant que le premier bateau n'atteigne une longitude de 30 degrés à l'Ouest de la longitude du point concerné.
 - Et/ou avant que le premier bateau n'atteigne une latitude de 15 degrés au Nord de la latitude du point concerné.

8.4 [DP] Chaque skipper sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail à la direction de course.

9 L'ARRIVÉE

9.1 Ligne d'arrivée du Vendée Globe

La ligne d'arrivée sera :

- Définie au Nord par la bouée Nouch Sud située par 46°28,550 N / 001°47,410 W
- Définie au Sud par le waypoint de coordonnées 46°28,210 N / 001°47,410 W

Un bateau comité de course pourra être mouillé à l'extrémité sud de la ligne.

9.2 Porte d'arrivée mauvais temps

Avant de franchir la ligne d'arrivée du Vendée Globe décrite en IC 9.1, tous les bateaux devront franchir la porte d'arrivée « Mauvais temps » :

- Limitée au Nord par le Waypoint de coordonnées 46°32,000 N / 001°53,000 W.
- Limitée au Sud par le Waypoint de coordonnées 46°25,000 N / 001°53,000 W.

En fonction des conditions météorologiques, la direction de course et le comité de course pourront relever un ou plusieurs bateaux de leur obligation de franchir la ligne d'arrivée du Vendée Globe et valider l'arrivée à cette porte par les positions des trackers.

Dans ce cas, les bateaux seront prévenus par mail au moins 18 heures à l'avance et devront accuser réception.

9.3 **Annonce ETA**

Approximativement 24 heures avant son arrivée estimée, chaque bateau devra prendre contact avec la direction de course pour donner son ETA.

Le canal VHF pour l'arrivée sera le canal 72.

10 **ABANDON**

10.1 Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le skipper et 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.

10.2 Tout skipper qui déclenchera sa balise Sarsat-Cospas devra la désactiver dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse.

Tout skipper qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au jury pour une instruction selon la RCV 69.

10.3 Un skipper qui aura abandonné devra renvoyer le plus rapidement possible et à ses frais les balises Yellow Brick fournies par l'organisation à l'adresse suivante :

YB Tracking Ltd. - Unit 8, Fulcrum 2,
Whiteley, Fareham-PO15 7FN - United Kingdom

11 **SYSTÈME DE PÉNALITÉS ET DE RÉPARATIONS**

11.1 **Pénalité effectuée au moment de l'incident**

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

11.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon la RCV 44.2, le bateau devra en informer la direction de course dans le temps limite de réclamation (voir IC 12.3).

11.1.3 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course à cause de 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 dans le temps limite de réclamation (cf IC 12.3).

11.2 **Pénalité ou réparation décidée par le jury après instruction**

11.2.1 La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié ou si des pénalités financières sont applicables.

Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 11.5 ci-dessous.

Dans la RCV A.5.1, supprimer « qui n'a pas *effectué le parcours* ».

Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément à l'annexe 6 - Guide des pénalités Vendée Globe.

11.2.2 Pouvoir discrétionnaire du jury :

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

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

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

11.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront financières (AC14 et AC Annexe 3 Pénalités). 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 ou si le bateau refuse de s'acquitter d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon l'IC 11.2.2 .

11.4 Rupture accidentelle de système de plombage constatée par le comité technique

Dans le cas où le comité technique constate lors d'une inspection ou si un skipper en course déclare lui-même qu'un plomb ou son système de plombage a été endommagé ou rompu et que le comité technique établit que la rupture est accidentelle, le jury par l'intermédiaire du comité technique pourra proposer au skipper d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela modifie la RCV 63.1).

- Pour une rupture du système de plombage moteur, la pénalité sera de 120 minutes
- Pour une rupture d'un autre système de plombage, la pénalité sera de 60 minutes

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

11.5 Manière d'effectuer en course une pénalité en temps

Dès que possible après sa décision, le jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la direction de course.

Sauf indication contraire de la direction de course pour des raisons de sécurité, les pénalités autres que la pénalité pour départ anticipé décrite en IC 7.5 seront à effectuer au passage des latitudes ou longitudes ci-dessous :

Pour toute pénalité décidée par le jury,

- Entre le départ et l'équateur 00°00,000, la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 05°00,000 S
- Entre l'équateur (00°00,000) et la Latitude 30°00,000 S, la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 35°00,000 S
- Entre Latitude 30°00,000 S avant le Cap de Bonne Espérance et la Latitude 50°00,000 S après le passage du Cap Horn, la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 45°00,000 S après le passage du Cap Horn
- Entre la Latitude 50°00,000 S et la Latitude 05°00,000 S, la pénalité devra être effectuée au passage de la Latitude 10°00,000 N
- Entre la Latitude 05°00,000 S et la Latitude 43°00,000 N, la pénalité devra être effectuée au passage de la longitude 009 00,000 W
- Entre Latitude 43°00,000 N et l'arrivée, la pénalité devra être effectuée avant de finir
- Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la direction de course qui validera la proposition de segment et procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment 10 Milles Nautiques ayant pour centre le waypoint de passage de la Latitude.

- Au terme de la pénalité, 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.

12 RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE

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

12.1 Informer le réclamé :

12.1.1 Un bateau en course ou à terre qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.

12.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront publiés au tableau officiel et transmis aux bateaux et Team managers concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

12.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC 12.1.1 ci-dessus.

12.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du jury, par l'intermédiaire de la direction de course, selon la procédure décrite à l'IC 12.1.1 ci-dessus et selon l'IC 12.3.2 ci-dessous.

12.2 Contenu d'une réclamation

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

12.3 Temps limites

12.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation. Le temps limite pour réclamer pour un bateau ayant fini sera de six heures après son arrivée.

12.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les skippers seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel (cela modifie la RCV 62.2).

12.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les instructions jugées en mer, une demande de réouverture devra être déposée dans les dix-huit heures après la communication de la décision aux parties (cela modifie la RCV 66).

Pour les instructions jugées à terre, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties (cela modifie la RCV 66).

12.4 Instruction et décision

- 12.4.1** Une instruction pourra débuter dès que le jury sera informé de la demande et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte tenu des circonstances (cela modifie la RCV 63.2).
- 12.4.2** L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication ~~tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF~~ implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction (cela modifie la RCV 63.3).
- 12.4.3** Les éléments communiqués lors de la demande tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, message texte ou tout autre moyen devront être considérés comme l'instruction (cela modifie la RCV 63.6).
- 12.4.4** Conformément au préambule de l'IC 12, la procédure prévue dans l'IC 12.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les skippers sont en course, ou quand le jury ne peut se réunir aux Sables d'Olonne
- Cependant, et selon les circonstances, le jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsqu'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.
- 12.4.5** La décision du jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par email aux parties et à l'ensemble des skippers dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

13 TEMPS LIMITE POUR FINIR

Le temps limite pour finir est fixé au 07 mars 2025 à 08:00.

14 CLASSEMENT

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

15 RÈGLES DE SÉCURITÉ

15.1 Exception au principe de non-assistance

Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs skippers dans le cadre d'opérations de recherche ou de secours diligentées soit par la direction de course, soit par les autorités de sauvetage (CROSS, MRCC).

Ces informations seront transmises soit par message texte, soit par téléphone satellitaire ou email du ou des bateaux concernés.

Des informations spéciales en provenance de la direction de course pourront être transmises à tous les skippers afin d'assurer la sécurité des bateaux.

Chaque skipper devra accuser réception du message par email transmis à la direction de course (cela modifie la RCV 41).

15.2 Messages de sécurité

Si la direction de course le juge nécessaire et le demande expressément, un bateau devra lui transmettre une fois par 24H un message contenant sa position en Latitude et longitude et un rapide descriptif de son état de santé et de l'état du bateau.

En cas d'empêchement, la transmission pourra être faite via un autre skipper ou via le team manager.

Les messages seront envoyés à l'adresse suivante : dc@vendeeeglobe.fr

16 CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENTS

16.1 Un bateau et/ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment avant le départ pour vérification de la conformité aux règles.

16.2 Les contrôles des éléments de sécurité avant le départ, avec présence du skipper, auront lieu suivant le planning mis en place. Les bateaux devront être conformes au plus tard le 07 novembre à 17h00, heure locale. Un bateau non conforme ne pourra pas prendre le départ de l'épreuve.

16.3 Scellés moteur et autres plombages

16.3.1 Scellés moteur

Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque skipper effectuera en mer le plombage de la propulsion le jour du départ selon les modalités prévues dans l'Annexe 2 - Plombage du moyen de propulsion.

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

- remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permettra en utilisant un scellé de rechange fourni par le Comité Technique.

- faire un rapport aussitôt que possible au Comité Technique via la Direction de Course en donnant la date, l'heure, la position du bateau lors de l'incident et la raison de la rupture du scellé ainsi que l'heure et la position du bateau lors de la mise en place du nouveau scellé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.

- transmettre à la Direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant le code donné par la Direction de course.

16.3.2 Les autres plombages

Les mouillages et les radeaux de survie seront plombés en position avant le départ.

Les deux réserves d'eau de secours et la réserve de carburant de secours seront plombées en fermeture et en position avant le départ.

Les plombs **et les systèmes de plombages** ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau soit contrôlé à l'arrivée.

16.3.3 Plombages et contestation de la qualité du plombage

- Il appartiendra à chaque skipper de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages.
- Chaque skipper est seul responsable de l'intégrité de ses plombages.
- Toute contestation concernant l'intégrité et/ou la qualité du plombage devra être formulée pendant les contrôles ou dans les 2 heures suivant le plombage (ou re-plombage) auprès du Comité Technique.
- Les contestations ne seront plus admises après la signature de la feuille de contrôle.

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

Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- par le Comité Technique après l'arrivée ou,
- après autorisation de la Direction de Course, par le skipper, en approchant de la ligne d'arrivée ou après.

La direction de course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant ce code.

16.4 Conformément à la règle de classe IMOCA C.3.3.c. et l'AC 12.2 la quantité d'eau de secours est fixée à 2 x 9 litres dans 2 bidons de 10 litres.

16.5 Pour respecter la règle de classe IMOCA C.6.1.f, la quantité de gasoil devant être présente à l'arrivée est au minimum de 20 litres.

16.6 La liste des voiles embarquées devra être remise au Comité Technique au plus tard le vendredi 08 Novembre à 11h00 heure locale.

16.7 La direction de course pourra à tout moment pendant la course demander aux skippers de transmettre aussitôt que possible une photo d'un scellé en position où figure un code donné par la Direction de course.

16.8 Des contrôles sur les aspects communications / assistance (AC 4.3) pourront être effectués en course ou dans les 96 heures après l'arrivée du bateau contrôlé. Sur demande de la direction de course, les concurrents ou l'équipe à terre devront fournir le contenu des échanges des Skippers avec la terre et les autres concurrents en mer et ce, quels qu'ils soient. Le temps limite pour le jury pour réclamer sera de deux heures après avoir eu connaissance des résultats de ces contrôles.

17 PUBLICITÉ

Les bateaux devront arborer la publicité définie dans l'AC (cf AC 7).

18 IDENTIFICATION DES BATEAUX OFFICIELS

18.1 Bateaux Arbitres

- Les bateaux du comité de course et du comité technique arborent les pavillons FFVoile.

18.2 Bateaux de l'organisation



18.3 Semi rigides d'assistance des bateaux (SRA)

18.3.1 Lors du départ de la course, chaque bateau pourra être escorté de deux semi-rigides d'assistance à objet d'ordre technique, autorisés à naviguer dans la zone de départ jusqu'au signal d'avertissement. Ils devront arborer un pavillon fourni par l'organisateur. Au signal préparatoire, un seul semi rigide sera autorisé dans la zone de départ.

- A H-10 mins du départ, un seul équipier pourra être présent à bord de l'IMOCA. Un seul SRA par team autorisé dans la zone.
- A H-5 mins du départ le skipper sera en solitaire à bord de l'IMOCA.
- A H-4 mins du départ, Les SRA seront tous sortis de la zone.

18.3.2 Les semi-rigides devront être adaptés au suivi du bateau concerné. Les navires & skippers devront être en règle avec la réglementation en vigueur ainsi que veiller la VHF canal 16 et le canal de course.

18.3.3 Les semi-rigides devront impérativement être référencés avant le vendredi 1er novembre 12h00 via le questionnaire en ligne : <https://forms.gle/qwHS1kgx5qeN51b18>

18.3.4 Un briefing pour les pilotes des semi-rigides Assistance sera organisé le vendredi 08 novembre à 15h00 **Salle de conférence – Espace Hospitalité**. Ce briefing est obligatoire.

18.3.5 Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi-rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à toute personne ou navire en danger.

19 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Le respect de l'environnement est une valeur fondamentale pour le Vendée Globe. Les skippers ne devront pas jeter leurs débris en mer à l'exception des déchets biodégradables. Conformément aux RSO, les débris devront être gardés à bord jusqu'au débarquement des skippers.

20 COMMUNICATIONS

20.1 Radio VHF pour la journée du départ

La double veille VHF 16/ P4 sera obligatoire pour les skippers ainsi que pour tous les semi-rigides d'assistances.

Les signaux précédant le départ, le décompte avant le départ et le signal de départ seront annoncés par radio VHF canal P4.

Le jury et le comité technique seront également joignables sur le canal P4.

Il appartiendra à chaque skipper de se rapprocher de l'organisateur pour que sa ou ses VHF soit(ent) configurée(s) pour fonctionner avec le canal P4.

Le canal P4 pourra être configuré uniquement sur des VHF de marque ICOM

20.2 Vacations téléphoniques média durant la course

Les skippers devront laisser leur iridium en veille 24h sur 24 pendant toute la durée de leur course.

Se conformer à l'annexe Marketing et Communication

20.3 Classements intermédiaires et positions pendant la course

Six classements seront effectués aux horaires suivants :

- 02:00 TU (pos de 01:30 TU)
- 06:00 TU (pos de 05:30 TU)
- 10:00 TU (pos de 09:30 TU)
- 14:00 TU (pos de 13:30 TU)
- 18:00 TU (pos de 17:30 TU)
- 22:00 TU (pos de 21:30 TU).

Ils seront affichés sur le site Internet et transmis à la presse.

Ces classements seront envoyés par l'organisateur aux skippers selon le format souhaité (.txt, .xlsx, .csv, ...).

Accès au site FTP :

- Serveur : ftp.geovoile.net
- Utilisateur : FTPvendeeeglobe_TEAMS
- Mot de passe : t1xp3_wvu2_t

Accès au site HTTP :

<https://www.geovoile.net/vendeeeglobe/public/posreport/?key=cb7e0f292e164c4aa2d6dc4abfaa1771>

20.4 Messages et photos

Il appartiendra à chaque skipper d'autoriser la réception de mails provenant de la Direction de course : dc@vendeeeglobe.fr

20.5 Positionnement pendant la course

Pour le tracking, l'AO utilisera la balise YB3i décrite dans les règles de classe IMOCA.

L'AO fournira 2 balises YB3, autonomes, stockées dans le bateau, en réserve.

L'AO fournira 1 balise YB3 à retournement avec son antenne et son sac.

Pendant toute la durée de la course, les skippers devront veiller au bon fonctionnement de ces balises.

La direction de course jugera de la nécessité d'un changement de balise. Elle informera le skipper par mail ou téléphone du moment où il devra installer une autre balise.

Les skippers ne devront pas, d'une façon quelconque, empêcher les balises de fonctionner.

En cas de panne des balises de positionnement en émission, il appartiendra au skipper de suivre les instructions de la direction de course pour une solution alternative. De plus, avant le départ, un test de positionnement via le logiciel de navigation sera effectué.

20.6 AIS

Les transpondeurs AIS devront être en état de fonctionnement (émission/réception) durant l'intégralité de la course.

De plus, et sans que cela ne l'exonère de son obligation de veille, un bateau en panne d'AIS devra en aviser sans délai la direction de course.

21 ROUTAGE - ASSISTANCE

Une déclaration, signée par chaque skipper et de son team manager engageant sa famille, son équipe et ses prestataires techniques certifiant le respect de cette règle, sera demandée avant le départ de la course (Annexe 1 – Déclaration de non assistance).

22 PRIX

22.1 La remise des prix aura lieu aux Sables d'Olonne le 10 mai 2025. La présence de tous les skippers sera obligatoire. Les prix ne seront remis qu'aux skippers présents.

22.2 A l'issue du VENDÉE GLOBE 2024-2025, les prix définis dans l'AC 16.2 seront attribués sous forme de prix numéraires.

23 RESPONSABILITÉ

La responsabilité des skippers est précisée dans l'AC (cf AC 20.2).

ARBITRES DÉSIGNÉS :

- Président du comité de course : Christophe Gaumont (IRO-FRA)
- Président du comité technique : Jean-Luc Gauthier (IM-FRA)
- Jury international :
 - Romain Gautier (IJ-FRA) - Président
 - Corinne Aulnette (IJ-FRA)
 - Trevor Lewis (IJ-GBR)
 - Cristofol Morales (IJ-ESP)
 - Liz Procter (IJ-GBR)

ANNEXE 1 : DÉCLARATION DE NON ASSISTANCE

A remettre par email à la Direction de course au plus tard le lundi 4 novembre 2024.

Nom du bateau (*Name of boat*) :

Je, soussigné / *I, the undersigned,*

Skipper du bateau ci-dessus désigné / *skipper of the boat above mentioned,*

- déclare sur l'honneur que je respecterai l'article 4.3 de l'avis de course « Sans assistance » sur le Vendée Globe 2024-2025.
- déclare sur l'honneur que j'ai informé ma famille, l'ensemble de mon équipe (technique, communication, etc), mes sponsors et mes prestataires des règles de non-assistance décrites dans l'AC et que nous respecterons ces règles.
- *declare on my word of honor that I will abide by the rule 4.3 described in the NOR of non-assistance on the Vendée Globe 2024-2025.*
- *declare on my word of honor that I have informed my family, my technical team, my sponsors and my suppliers of non assistance rules described in NOR and that we will abide by those Rules.*

Fait à (*in*) , le (*on*) :

Signature du Skipper :

Signature du Team Manager :

ANNEXE 2 : PLOMBAGE DU MOYEN DE PROPULSION

IC 16.3.1 Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque concurrent effectue le plombage de la propulsion en mer selon les modalités prévues ci-dessous :

Après avoir quitté le port, le plombage de l'arbre d'hélice du bateau sera fait par auto-plombage :

- Lors des contrôles des équipements de sécurité, le préparateur et/ou le skipper définit avec le Contrôleur d'Équipement Course au Large le système de plombage. Quatre scellés numérotés ainsi que le mode d'emploi sont remis au préparateur et/ou au skipper lors du contrôle sécurité par le Contrôleur d'Équipement Course au Large.
- Après la sortie du port, le préparateur et/ou le skipper procède lui-même au plombage de l'arbre moteur.
- Après la mise en place du scellé numéroté, le préparateur et/ou le skipper réalisera une ou plusieurs photos numériques de celui-ci montrant clairement **le scellé en position** et son **numéro lisible**.

La ou les photo(s) du ou des scellé(s) seront envoyés par mail par le skipper lui-même ou par le préparateur au Comité Technique via la Direction de Course (dc@vendee-globe.fr) avant 22h00 TU le jour du départ.

ANNEXE 3 : FICHE CONTACT

A remettre par email à la Direction de course au plus tard le lundi 4 novembre 2024.

Nom du bateau :

Je soussigné,

désigne à la Direction de Course les personnes suivantes joignables 24h/24 :

CONTACT RESPONSABLE SÉCURITÉ AU SEIN DU TEAM :

	Contact N°1	Contact N°2
Nom		
Prénom		
Téléphone 1		
Téléphone 2		
Email		

CONTACT DU RESPONSABLE COMMUNICATION EN CAS DE CRISE AU SEIN DU TEAM :

Nom	
Prénom	
Téléphone 1	
Téléphone 2	
Email	

CONTACT DU BORD :

Mail du bord	
Téléphone du bord avec accès messagerie WhatsApp	

Fait à _____, le _____

Signature du Skipper :

ANNEXE 4 : ZONES INTERDITES

Il est interdit de naviguer dans les polygones définis par les droites loxodromiques reliant les points suivants :

1 Zone interdite du Cap Finisterre

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

2 Zone interdite du Cape Roca (Lisbonne)

TSS Cape Roca A	38°52,000 N 009°41,100 W
TSS Cape Roca B	38°39,700 N 009°40,000 W
TSS Cape Roca C	38°33,900 N 010°11,700 W
TSS Cape Roca D	38°40,900 N 010°13,800 W
TSS Cape Roca E	38°52,000 N 010°13,800 W

3 Zone interdite du Cape St Vincente

TSS Cabo Sao Vicente A	37°02,500 N 009°11,700 W
TSS Cabo Sao Vicente B	36°56,700 N 009°10,300 W
TSS Cabo Sao Vicente C	36°51,500 N 009°04,300 W
TSS Cabo Sao Vicente D	36°50,100 N 008°57,200 W
TSS Cabo Sao Vicente E	36°25,200 N 009°06,000 W
TSS Cabo Sao Vicente F	36°28,460 N 009°21,600 W
TSS Cabo Sao Vicente G	36°44,200 N 009°39,850 W
TSS Cabo Sao Vicente H	36°56,600 N 009°43,300 W

4 Zones interdites des Canaries

4.1 Zone interdite des Canaries Est

TSS Canaries Est A	28°19,800 N 014°47,700 W
TSS Canaries Est B	27°48,780 N 015°00,350 W
TSS Canaries Est C	27°51,500 N 015°08,850 W
TSS Canaries Est D	28°20,500 N 014°57,100 W

4.2 Zone interdite des Canaries Ouest

TSS Canaries Ouest A	28°33,800 N 015°39,300 W
TSS Canaries Ouest B	27°58,400 N 016°12,950 W
TSS Canaries Ouest C	28°03,450 N 016°19,650 W
TSS Canaries Ouest D	28°38,100 N 015°46,800 W

5 Zone interdite de Mauritanie

ZI Mauritanie A	21°31,000 N 016°25,000 W
ZI Mauritanie B	16°00,000 N 016°25,000 W
ZI Mauritanie C	16°00,000 N 017°35,000 W
ZI Mauritanie D	21°31,000 N 017°35,000 W

6 Zone interdite du Brésil

6.1 Zone interdite du Cabo Frio

ZI Cabo Frio A	21°30,000 S 039°45,000 W
ZI Cabo Frio B	21°56,000 S 039°14,000 W
ZI Cabo Frio C	23°00,000 S 040°13,250 W
ZI Cabo Frio D	23°34,650 S 041°00,900 W
ZI Cabo Frio E	23°29,000 S 041°38,000 W
ZI Cabo Frio F	22°08,000 S 040°25,000 W

6.2 Zone interdite de Rio de Janeiro

ZI Rio de Janeiro A	24°54,000 S 042°51,000 W
ZI Rio de Janeiro B	25°30,000 S 042°15,800 W
ZI Rio de Janeiro C	25°55,000 S 043°20,000 W
ZI Rio de Janeiro D	25°30,350 S 043°45,000 W

7 Zones de Protection de la Biodiversité (ZPB)

7.1 ZPB Açores

ZPB Açores A	40°54.000 N 028°34.000 W
ZPB Açores B	37°48.600 N 023°50.000 W
ZPB Açores C	36°37.600 N 024°13.000 W
ZPB Açores D	36°20.400 N 025°35.600 W
ZPB Açores E	37°35.000 N 031°51.400 W
ZPB Açores F	40°00.000 N 031°50.000 W

7.2 ZPB Cap Vert

ZPB Cap Vert A	17°45.000 N 025°21.000 W
ZPB Cap Vert B	17°42.000 N 022°40.000 W
ZPB Cap Vert C	15°58.000 N 022°08.000 W
ZPB Cap Vert D	14°32.000 N 022°50.000 W
ZPB Cap Vert E	14°40.000 N 025°25.000 W
ZPB Cap Vert F	16°10.000 N 026°08.000 W

8 Zone d'Exclusion Antarctique (ZEA)

	Latitude :	Longitude :	
1	42°30.00'S	000°00.00'E	
2	42°45.00'S	005°00.00'E	
3	43°00.00'S	010°00.00'E	
4	43°45.00'S	015°00.00'E	
5	44°15.00'S	020°00.00'E	
6	44°50.00'S	025°00.00'E	
7	45°20.00'S	030°00.00'E	
8	45°55.00'S	035°00.00'E	
9	46°35.00'S	040°00.00'E	
10	47°00.00'S	045°00.00'E	
11	47°30.00'S	050°00.00'E	
12	48°00.00'S	055°00.00'E	
13	49°00.00'S	060°00.00'E	
14	50°35.00'S	065°00.00'E	
15	50°55.00'S	070°00.00'E	
16	50°55.00'S	075°00.00'E	
17	50°40.00'S	080°00.00'E	
18	50°25.00'S	085°00.00'E	
19	50°00.00'S	090°00.00'E	
20	49°00.00'S	095°00.00'E	
21	46°00.00'S	100°00.00'E	AMSA
22	46°00.00'S	105°00.00'E	AMSA
23	46°00.00'S	110°00.00'E	AMSA
24	46°00.00'S	115°00.00'E	AMSA
25	49°00.00'S	120°00.00'E	

26	49°45.00'S	125°00.00'E	
27	50°00.00'S	130°00.00'E	AMSA
28	50°00.00'S	135°00.00'E	AMSA
29	50°00.00'S	140°00.00'E	AMSA
30	50°00.00'S	145°00.00'E	AMSA
31	50°00.00'S	150°00.00'E	AMSA
32	56°05.00'S	155°00.00'E	
33	56°20.00'S	160°00.00'E	
34	56°30.00'S	165°00.00'E	
35	56°40.00'S	170°00.00'E	
36	56°40.00'S	175°00.00'E	
37	56°35.00'S	180°00.00'E	
38	56°25.00'S	175°00.00'W	
39	56°15.00'S	170°00.00'W	
40	55°40.00'S	165°00.00'W	
41	55°40.00'S	160°00.00'W	
42	55°35.00'S	155°00.00'W	
43	55°10.00'S	150°00.00'W	
44	55°00.00'S	145°00.00'W	
45	55°00.00'S	140°00.00'W	
46	55°00.00'S	135°00.00'W	
47	55°00.00'S	130°00.00'W	
48	55°00.00'S	125°00.00'W	
49	55°15.00'S	120°00.00'W	
50	55°45.00'S	115°00.00'W	
51	56°00.00'S	110°00.00'W	
52	56°15.00'S	105°00.00'W	
53	56°45.00'S	100°00.00'W	
54	57°15.00'S	095°00.00'W	
55	58°00.00'S	090°00.00'W	
56	58°30.00'S	085°00.00'W	
57	59°00.00'S	080°00.00'W	
58	58°45.00'S	075°00.00'W	
59	58°00.00'S	070°00.00'W	
60	57°00.00'S	065°00.00'W	
61	55°45.00'S	060°00.00'W	
62	53°45.00'S	055°00.00'W	
63	51°00.00'S	050°00.00'W	

64	47°30.00'S	045°00.00'W
65	45°00.00'S	040°00.00'W
66	44°00.00'S	035°00.00'W
67	43°30.00'S	030°00.00'W
68	42°45.00'S	025°00.00'W
69	42°00.00'S	020°00.00'W
70	41°00.00'S	015°00.00'W
71	41°00.00'S	010°00.00'W
72	42°00.00'S	005°00.00'W

9 Zone interdite South Scilly

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

10 Zone interdite d'Ouessant

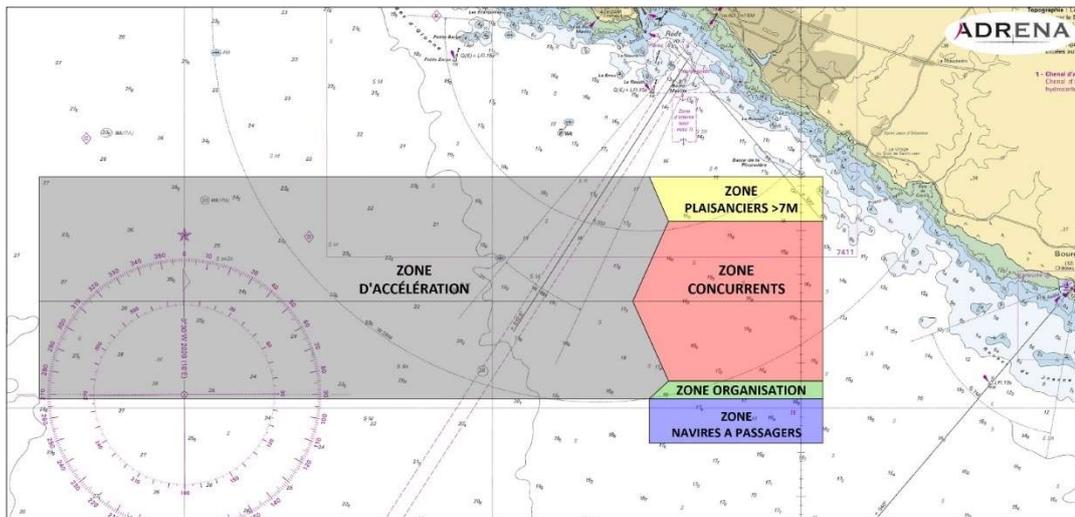
TSS Ouessant A	49°02,050 N 005°36,700 W
TSS Ouessant B	48°48,600 N 005°25,000 W
TSS Ouessant C	48°37,200 N 005°11,850 W
TSS Ouessant D	48°29,350 N 005°22,050 W
TSS Ouessant E	48°35,000 N 005°42,500 W
TSS Ouessant F	48°42,500 N 006°03,100 W
TSS Ouessant G	48°56,400 N 005°51,600 W

11 Zone interdite des Éoliennes de l'Île d'Yeu

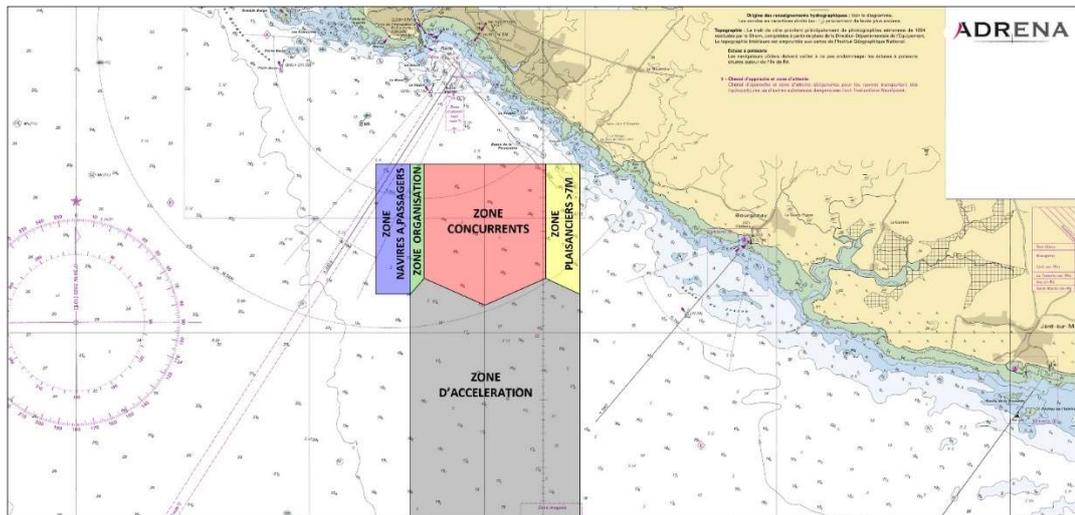
ZI Eoliennes Yeu A	46°57,130 N 002°31,600 W
ZI Eoliennes Yeu B	46°50,915 N 002°24,260 W
ZI Eoliennes Yeu C	46°48,025 N 002°29,465 W
ZI Eoliennes Yeu D	46°53,075 N 002°35,435 W
ZI Eoliennes Yeu E	46°54,965 N 002°35,505 W

ANNEXE 5 : ZONE DE DÉPART

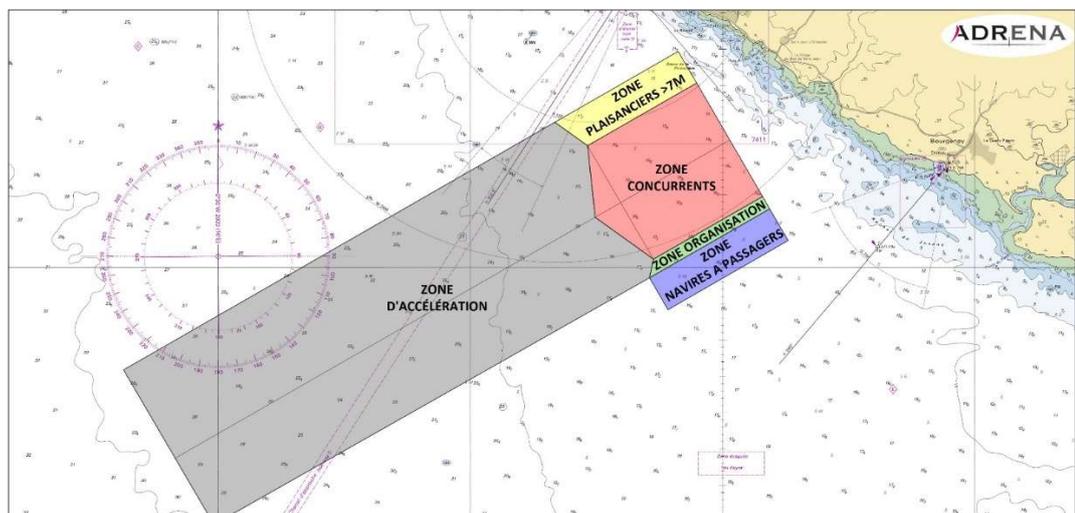
Scénario 1 :



Scénario 2 :



Scénario 3 :



Un corridor d'accès à la zone de course sera mis en place. Il restera facultatif.

ANNEXE 6 : GUIDE DES PÉNALITÉS VENDÉE GLOBE 2024

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité 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 6h

Plage 2 : de 2 à 24h

Plage 3 : de 24 à DSQ

Plage 4 : DSQ

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

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

1. Est-ce que l'infraction est accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
4. Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?
5. 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

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction est délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
5. Est-ce que l'infraction a avantagé le skipper ?

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					
4.1 Navigation en solitaire					X
4.2 Navigation sans escale					X
4.3 Navigation sans assistance				X	X
6.4.2 Données météorologiques complémentaires				X	
6.5 Engagements envers l'AO				X	
7 Publicité	X				
10 Programme et obligations	X				
11 Obligations des matériels		X	X		
12 Contrôles de jauge et des équipements			X	X	
15 Positions des bateaux au port	X				
18 Communication	X				
Instructions de course					
5 Parcours				X	
6.1 Zones interdites autres que ZEA et ZPB				X	
6.2 ZPB Entrée non réparée			X		
6.3 ZEA Entrée non réparée			X		
7.5.1 Départ anticipé		4 heures			
9.3 Annonce ETA		X			
11.1.1 Infraction Chapitre 2 RCV ou RIPAM Section 2 Partie B		X			
11.1.3 Cause blessure ou dommage			X		
11.4 Rupture accidentelle plomb moteur		120 mn			
11.4 Rupture plomb moteur après instruction			X		
11.4 Rupture accidentelle autre plomb		60 mn			
11.4 Rupture autre plomb après instruction		X			
15.2 Messages de sécurité		X			
16 Contrôles de jauge et d'équipements		X	X		
17 Publicité	X				
19 Évacuation des détritres		X			
20.4 Messages et photos	X				
20.6 AIS		X			
21 / Annexe 1 Déclaration de non assistance			X		
Règles de classe					
Section B Éligibilité			X		
C 3.3 Réserve d'eau douce de secours			X		
C 3.21 Mouillage perdu			X		
C 6.1(f) Carburant disponible à l'arrivée			X		
Autres infractions aux règles de classe		X	X	X	

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

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au skipper ?	
Non	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	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	4

ANNEXE 7 : WPT (WAYPOINT)

Modification aux Règles de Course à la Voile

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.

WP1.4 : les bateaux devront pouvoir prouver qu'ils ont passé un Waypoint soit :

- En montrant un journal de bord électronique (logbook)
- En montrant l'enregistrement de leur trace
- En montrant une photo horodatée de l'écran du GPS
- Par tout autre moyen fiable de positionnement laissé à l'appréciation du comité de course.

Le comité de course pourra réclamer contre un bateau qui ne pourra pas apporter la preuve de son passage d'un waypoint. Un bateau ne pourra pas réclamer selon cette IC (cela modifie la RCV 60.1).