

INSTRUCTIONS DE COURSE

NEW YORK VENDÉE LES SABLES D'OLONNE 2024

DÉPART : 29 MAI 2024

Publication du 29 Avril 2024



Incluant l'avenant #1, publié le 06 Mai 2024

Incluant l'avenant #2, publié le 17 Mai 2024

Incluant l'avenant #3, publié le 26 Mai 2024

Incluant l'avenant #4, publié le 27 mai 2024

<p>IC modifiées par l'avenant #1 :</p> <ul style="list-style-type: none">- IC 4 Programme- IC 20.5 Positionnement balises YB- Annexe 4 ZI Cabo Sao Vincente- Annexe 5 Vendée Liberty Race	<p>IC modifiées par l'avenant # 3:</p> <ul style="list-style-type: none">- 1.1 Règles- 5 Parcours- 7.2.1 Ligne de départ- 7.2.2 Visée de la ligne de départ- 7.4 Départ et pénalités de départ- 7.5 Bateau en retard- 11.1.2 Pénalité en tours- 11.5 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course- Annexe 4 ZI- Annexe 8 Art.3 Configuration solitaire
<p>IC modifiées par l'avenant #2 :</p> <ul style="list-style-type: none">- IC 7.3 Sortie des marinas- IC 7.4 Départ et pénalités de retard- IC 7.5 Bateau en retard- Annexe 5 Vendée Liberty Race- Annexe 6 Guide des pénalités- Annexe 8 Protocole Départ	<p>IC modifiées par l'avenant #4 :</p> <ul style="list-style-type: none">- IC 5 Parcours- IC 7.2.1 Ligne de départ - Définition- Annexe 4 ZI

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 au « Guide des Pénalités New York Vendée Les Sables d'Olonne » (IC Annexe).

L'épreuve New York Vendée Les Sables d'Olonne est composée de deux courses :

- **Une épreuve de runs, la Vendée Liberty, le vendredi 24 Mai à New York. Voir Annexe aux Instructions de Course précisant les modalités.**
- **Une épreuve offshore en solitaire, la New York Vendée Les Sables d'Olonne, départ le mercredi 29 Mai au départ au large de New York et à l'arrivée aux Sables d'Olonne.**

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.sailing.org/tools/documents/20172020FRAPrescriptions-\[22393\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/20172020FRAPrescriptions-[22393].pdf)
 - c) La partie B du RIPAM selon les modalités définies ~~ci-dessous~~ dans l'avis de course avenant 5
 - d) ~~Les RCV du Chapitre 2 ne s'appliquent au départ que jusqu'à 5 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, elles sont remplacées par la partie B (Règles de barre et de route) du RIPAM.~~
 - e) Les Règlements Spéciaux Offshore (RSO) Catégorie 1 en vigueur en 2024-2025 et 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 WPT Waypoints, jointe 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, pour les opérations de départ ou d'arrivée, en heure locale soit :
 - TU -4 à New York et Newport.
 - TU +2 à partir de l'arrivée et aux Sables d'Olonne.
 - En mer, y compris la procédure de départ et 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 afférent (cf. RCV 3, Acceptation des Règles).
- 1.4** En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2 AVIS AUX CONCURRENTS – TABLEAU OFFICIEL – PC COURSE

- 2.1 Les avis aux concurrents seront mis en ligne sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante : <https://www.newyorkvendee.org/documents>
- 2.2 A New York et à Newport : Les adresses des bureaux de l'Organisation Générale de l'Épreuve, de la Direction de Course et de l'équipe des arbitres seront communiqués ultérieurement.
- 2.3 Aux Sables d'Olonne : Les bureaux de l'Organisation Générale de l'Épreuve, de la Direction de Course et de l'équipe des arbitres seront situés à l'École des Pêches (Allée du frère Maximin, 85100 Les Sables d'Olonne). Ils seront ouverts du 29 mai au 15 juin 2024.
- 2.4 Pendant tout le déroulement de la course :

La Direction de Course sera joignable 24H/24 en cas d'urgence (Les numéros de portable seront communiqués sur les fiches sécurité). Les concurrents peuvent envoyer des messages confidentiels à la Direction de Course, à l'adresse suivante : dc@vendee-globe.fr

Ils seront transmis si besoin au Comité de Course, au Comité Technique ou au Jury.

3 INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Les instructions de course et leurs avenants éventuels seront mises en ligne sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante : <https://www.newyorkvendee.org/documents>
- 3.2 Un mail sera envoyé à chaque bateau et par courtoisie, pourra être doublé par l'envoi d'un message texte (Whatsapp, SMS...) de la Direction de Course aux concurrents et aux teams managers.
- 3.3 Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail à la Direction de Course.

4 PROGRAMME

Voir Article 24 de l'Avis de course Annexe "Programme et Obligations".

5 PARCOURS

Le parcours sera une transatlantique depuis New York vers Les Sables d'Olonne :

- Départ (IC7) au large de New York
- Waypoint "SHARE THE OCEAN" (37°30'00 N / 70°00'00 W) à contourner à bâbord
- Traversée de l'Océan Atlantique d'Ouest en Est ~~avec un ou plusieurs waypoints à respecter (Les positions seront données au maximum 72h 48h avant le départ)~~
- Arrivée (IC9)

En respectant les zones interdites définies en annexe.

6 ZONES INTERDITES

- 6.1 En plus des zones interdites à la navigation définies dans les documents nautiques, les bateaux ne doivent pas entrer dans les DST et Zones Interdites (ZEG / ZPB) définis dans l'Annexe des IC.
- 6.2 Un bateau rentrant dans la ZEG ou une ZPB doit corriger son infraction par la méthode suivante :
Le point par lequel il est entré dans la ZEG/ZPB devient un Waypoint supplémentaire de cette zone pour le bateau ; ce dernier doit laisser ce waypoint du côté requis indiqué par la DC aussitôt que raisonnablement possible.
- 6.3 La Direction de Course pourra définir avant le départ ou pendant la course d'autres zones en fonction de risques identifiés pour la sécurité des bateaux (piratage, par exemple).
- 6.4 Les zones interdites sont considérées comme des obstacles. Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées.
- 6.5 En cas de non-respect de ces obligations, une réclamation sera déposée et instruite par le jury. La pénalité sera décidée conformément au guide des pénalités (cf. Annexe - Guide des pénalités).

7 LE DÉPART

7.1 Procédure de départ

La procédure de départ se fera :

- Sans la présence physique d'arbitres, ni de moyens de l'organisation sur zone
- De manière dématérialisée, et communiquée par WhatsApp
- En se basant sur l'heure GPS TU
- En respectant le protocole suivant :

Signal	Pavillon dématérialisé	Minutes avant le départ
Avertissement	Envoi du pavillon New York Vendée	10
Préparatoire	Envoi du pavillon « P »	4
	Affalé du pavillon « P »	1
Départ	Affalé du Pavillon New York Vendée	0

7.2 Ligne de départ

7.2.1 Définition:

La ligne de départ sera entre deux points GPS :

- WP 1 : 39°52.85 N / 072°02.00 W, à l'extrémité Bâbord
- WP 2: 39°51.48 N / 072°09.60 W, à l'extrémité Tribord. ~~La position du WP 2 (extrémité Tribord) sera précisé 48h avant le départ~~

7.2.2 Visée de la ligne de départ

- La ligne et son franchissement seront jugés selon les données transmises par les balises de positionnement Yellow Brick.

- De plus, les bateaux devront envoyer à la Direction de Course **dans les 3 heures qui suivent le départ** leur trace et/ou leur journal de bord), qui pourra être utilisée, en cas de doute sur un **franchissement anticipé** de la ligne selon les modalités suivantes :
 - Début de la trace a minima Départ -30mins
 - Fin de la trace Départ +30 mins
 - Fréquence de la trace : 1 seconde

7.3 Sortie des marinas

- Le protocole de sortie des marinas est précisé en annexe 8.
- La canal VHF utilisé sera le canal 74.

7.4 Départ et pénalités de départ

Règle expérimentale World Sailing DR21-01 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 de 3 heures sans instruction. La pénalité devra être effectuée conformément à la procédure décrite en IC 11.5 avant de franchir la longitude de 65°00,00 W.

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

La ligne de départ sera fermée 5 heures après le départ.

7.5 Bateau en retard **Départ retardé**

Un bateau doit faire tous les efforts pour partir y compris en respectant l'Annexe 8.

Un bateau qui n'a pas franchi la ligne de départ 5 Heures après son signal de départ sera considéré comme "non partant".

La Direction de course pourra donner l'autorisation a un bateau non partant de prendre son départ jusqu'à 6 jours après le signal de départ.

8 MODIFICATION DU PARCOURS

- 8.1 Si un événement climatique important survient durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des concurrents était donnée par un concurrent, un navire, un avion, des radars, des satellites ou toute autre source, le parcours pourra être modifié pendant la course.
- 8.2 Pour signaler une modification de parcours, le comité de course enverra via la direction de course à tous les concurrents un message écrit par mail à chaque bateau et sur son adresse email. Par courtoisie, cet envoi pourra être doublé par des instructions par message Whatsapp. (Ceci modifie RCV 33 et Signaux de course).
- 8.3 Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail à la direction de course.

9 L'ARRIVÉE

9.1 Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée sera une droite orientée au 348° vrai, et :

- Limitée au Nord par la bouée Nouch Sud située par 46°28,60 N / 001°47,40 W
- Limitée au Sud par le point de coordonnées 46° 28,25 N / 001° 47,31 W

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

En cas d'absence du bateau comité, le concurrent devra passer dans le nord du point le plus sud de la ligne d'arrivée. Dans ce cas, le pointage se fera par les balises Yellow Brick.

En cas de mauvais temps, la direction de course, en accord avec le comité de course pourra décaler la position de l'extrémité Sud de la ligne d'arrivée 24h avant l'ETA.

9.2 Annonce ETA

12 heures, 6 heures et 2 heures avant son ETA, chaque Team devra transmettre son ETA à la Direction de Course. 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 concurrent ou son team-manager. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document par la direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

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

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

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

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

11 SYSTÈME DE PÉNALITÉS ET DE RÉPARATIONS

11.1 Pénalité au moment de l'incident

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

11.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 12.3). **RCV 44.1 telle que modifiée dans AC 15**

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 RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'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 et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.5 ci-dessous. Dans la RCV A.5.1,

supprimer "qui n'a pas *effectué le parcours*". Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le jury conformément au « Guide des pénalités» (Annexe).

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 qui pourra aller 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 (cf 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, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 11.2.1.

11.4 Rupture accidentelle de plomb constatée par le président du comité technique

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

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 70 minutes.
- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 35 minutes.

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

11.5 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

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

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~~ IC 7.4 seront à effectuer aussitôt que possible.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle aura indiqué au concurrent.

Au terme de la pénalité, 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 sur le canal de course 72 ou par email. Un pavillon rouge n'est pas

nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.

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 manager concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF sur le canal de course 72 ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

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 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, ceci selon la procédure décrite en 12.1.1 ci-dessus.

12.2 Contenu d'une réclamation

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. Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai 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 concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel (Cela modifie la RCV 62.2).

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).

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

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 réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat 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 concurrents 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 lorsque l'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 concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

12.4.6 Les décisions du jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

13 TEMPS LIMITE

Le temps limite pour finir est fixé au 14 juin 23h59 TU+2.

14 CLASSEMENT

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

15 REGLES DE SECURITE

15.1 Exception au principe de non-assistance

Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs concurrents 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).

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

Chaque concurrent 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 concurrent ou via le team manager.

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

16 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS

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

Si le comité de course ou la direction de course le demande, chaque bateau doit envoyer sa trace ou son journal de bord.

16.2 Les feux de route devront être allumés le vendredi 24 et le samedi 25 mai entre 19 et 22 heures locales.

16.3 Scellés moteur et autres plombages

16.3.1 Scellés moteur

Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque concurrent effectuera un auto plombage en mer le jour du départ selon les modalités prévues dans l'Annexe « plombage ».

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

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

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 ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

16.3.3 Plombages et contestation de la qualité du plombage

- Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages.
- Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages.
- 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 des contrôleurs.
- 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 concurrent 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 un papier où figure ce code et le numéro du scellé.

16.4 Conformément à la règle de classe IMOCA C.3.3.c et à l'AC 14.2, la quantité d'eau de secours est fixée à 9 litres dans un bidon de 10 litres.

16.5 Pour respecter la règle de classe IMOCA C.6.1.f et l'AC 14.3, la quantité de gasoil devant être présente à l'arrivée est de 20 litres.

16.6 La liste des voiles embarquées devra être remise au comité technique au plus tard mardi 28 mai à 9h locale.

17 PUBLICITÉ

Les bateaux devront arborer la publicité définie dans l'AC.

18 IDENTIFICATION DES BATEAUX OFFICIELS

18.1 Bateaux Arbitres

Les bateaux arborent un pavillon FFVoile.



18.3 Semi rigides d'assistance des concurrents

18.3.1 Phase de départ (voir également Annexe des IC): Un briefing, obligatoire, pour les pilotes des semi-rigides Assistance sera organisé le dimanche 26 Mai à 15h00. Les modalités de ce briefing (lieu, format) seront précisées ultérieurement.

18.3.2 Les semi-rigides devront être adaptés au suivi du bateau concerné et les navires & skippers devront être en règle avec la réglementation en vigueur.

18.3.3 Phase de départ à NYC et Newport: La double veille VHF 16/Canal de course 74 est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation.

Phase d'arrivée aux Sables d'Olonne: La double veille VHF 16/Canal de course 72 est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation.

18.3.4 Rappel : Conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau concurrent, spectateurs, passagers, etc. qui en ferait la demande.

19 EVACUATION DES DETRITUS

Le respect de l'environnement est une valeur fondamentale pour la SAEM Vendée. Les concurrents ne devront pas jeter leurs détritrus à l'exception des déchets biodégradables. Conformément aux RSO, les détritrus devront être gardés à bord jusqu'au débarquement des concurrents.

20 COMMUNICATIONS

20.1 Radio VHF pour le départ du 29 mai

La double veille VHF 16/74 sera obligatoire pour les concurrents ainsi que pour tous les moyens nautiques de l'évènement.

Les signaux précédant le départ, le décompte avant le départ et le signal de départ seront annoncés par message texte sur whatsapp.

Le Jury et le Comité Technique seront uniquement joignables par mail via la Direction de Course.

20.2 Vacances média durant la course

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

Voir annexe Marketing & Communication (en date du 9 Avril 2024).

20.3 Classements et positionnement pendant la course

- Classement et positionnement des bateaux pendant la course toutes les heures.
- En cas de panne de la balise de positionnement en émission, il appartiendra au concurrent de la remplacer en suivant les instructions de la direction de course.
- Pour rendre le suivi de course plus dynamique pour le grand public, la fréquence du positionnement pourra être accélérée pour le suivi du départ et des arrivées (Annexe Marketing & Communication en date du 9 Avril 2024).

20.4 Messages

Messages envoyés aux concurrents.

Il appartiendra à chaque concurrent d'autoriser la réception de mails provenant de :

- Direction de course : dc@vendeeglobe.fr
- Comité de course : christophe.gaumont@ffvoile.fr
- Jury : romain.gautier@ffvoile.fr
- Comité technique : jeanluc.gauthier@ffvoile.fr
- Positionnement : robot@geovoile.net

20.5 Positionnement balises YB3i

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

De plus, les bateaux seront dotés d'**1** balise portable, autonome en énergie, stockée dans le bateau, en réserve, **fournie par l'AO**.

La Direction de Course jugera si un changement de balise est nécessaire. Elle informera le concurrent par mail ou téléphone du moment où il devra installer une autre balise.

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

20.6 AIS

Les concurrents devront mettre leur transpondeur AIS en marche (Emission et Réception) à partir de l'appareillage du port de départ et le conserver allumé jusqu'à port d'arrivée.

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

Engagement des concurrents

Une déclaration (voir annexe), signée par le skipper et le Team Manager de chaque bateau concurrent, engageant sa famille, son équipe et ses prestataires techniques sera à remettre par email à la direction de course avant le 28 Mai 14h00 (Heure locale) (En annexe)

22 PRIX

La remise des prix aura lieu aux Sables d'Olonne le 9 juin de 18h30 à 20h30 (Heure FR).

La présence de tous les concurrents "arrivés" sera obligatoire.

23 RESPONSABILITÉ

La responsabilité des concurrents est précisée dans l'AC.

ARBITRES DESIGNES :

- Président du comité de course : Christophe Gaumont (IRO-FRA)
- Président du comité technique : Jean-Luc Gauthier (IM-FRA)

- Un jury international est constitué et selon la RCV 70.5, ses décisions ne seront pas susceptibles d'appel.
- Composition :
 - Romain Gautier (IJ-FRA) - Président
 - Corinne Aulnette (IJ-FRA)
 - Trevor Lewis (IJ-GBR)
 - Cristòfol Morales (IJ-ESP)
 - Liz Procter (IJ-GBR)

ANNEXE 1 : DÉCLARATION DE NON-ROUTAGE

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 la règle de non-routage sur la New York Vendée Les Sables d'Olonne 2024 décrite dans l'AC.
- déclare sur l'honneur que j'ai informé ma famille, mon équipe technique, mes sponsors et mes prestataires des règles de non-routage décrites dans l'AC et que nous respecterons ces règles.
- *declare on my word of honor that I will abide by the rule of non-routing on the New York Vendée Les Sables d'Olonne 2024 described in the NOR.*
- *declare on my word of honor that I have informed my family, my technical team, my sponsors and my suppliers of the Routing rules described in NOR and that we will abide by those Rules.*

Fait à (*in*)

,le (*on*) :

Signature du skipper:

Skipper's signature

IC 16 *Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.*

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

- Lors des contrôles des équipements de sécurité, le préparateur et/ou le concurrent définissent avec le contrôleur d'équipement Course au large ou le président du comité technique le système de plombage. Des scellés numérotés ainsi que le mode d'emploi seront remis au préparateur et/ou au concurrent lors du contrôle sécurité par le contrôleur d'équipement course au large.
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer, le préparateur et/ou le concurrent procède lui-même au plombage de l'arbre.
- Après la mise en place du scellé numéroté, le préparateur et/ou le concurrent réaliseront une ou plusieurs photos numériques de celui-ci montrant **clairement le scellé en position** et le **numéro lisible de celui-ci**.

La ou les photo(s) des scellé(s) seront envoyées par mail par le concurrent lui-même ou par le préparateur au président du Comité Technique et à la Direction de Course avant 23h00 TU le jour du départ.

Président du Comité Technique : jeanluc.gauthier@ffvoile.fr

Direction de Course dc@vendee globe.fr

ANNEXE 3 : FICHE CONTACT

A remettre par email à la Direction de course au plus tard 72H avant le départ de la course.

Je 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

Les zones interdites sont des polygones définis par les points ci-dessous dont les coordonnées sont les suivantes :

1 DST :

FFVoile-TSS 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

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

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

FFVoile-TSS Cape Roca		
1	TSS Cape Roca A	38°52,000 N 009°41,100 W
2	TSS Cape Roca B	38°39,700 N 009°40,000 W
3	TSS Cape Roca C	38°33,900 N 010°11,700 W
4	TSS Cape Roca D	38°40,900 N 010°13,800 W
5	TSS Cape Roca E	38°52,000 N 010°13,800 W

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

2 Zone de Protections de la Biodiversité

ZPB NORD AMÉRIQUE (NA)		
	ZPB NORD AMÉRIQUE 1	41°38.140 N 070°50.755 W
	ZPB NORD AMÉRIQUE 2	40°07.340 N 070°10.150 W
	ZPB NORD AMÉRIQUE 3	40°07.340 N 065°53.735 W
	ZPB NORD AMÉRIQUE 4	44°27.785 N 050°02.620 W
	ZPB NORD AMÉRIQUE 5	48°44.755 N 044°00.525 W

ZPB AÇORES		
1	ZPB-ACORES 1	35°40.000 N 025°22.000 W
2	ZPB-ACORES 2	36°25.000 N 023°36.000 W
3	ZPB-ACORES 3	38°06.000 N 022°56.000 W
4	ZPB-ACORES 4	40°30.000 N 026°00.000 W
5	ZPB-ACORES 5	40°30.000 N 030°30.000 W
6	ZPB-ACORES 6	40°00.000 N 032°00.000 W
7	ZPB-ACORES 7	38°16.000 N 031°45.000 W

ZPB MADÈRE		
1	ZPB-MADERE 1	33°30.000 N 015°45.000 W
2	ZPB-MADERE 2	32°30.000 N 015°45.000 W
3	ZPB-MADERE 3	32°00.000 N 016°30.000 W
4	ZPB-MADERE 4	32°30.000 N 017°45.000 W
5	ZPB-MADERE 5	33°30.000 N 017°00.000 W

3 Zone d'Exclusion des Glaces

ZEG		
	ZEG 1	54°00,00 N 049°00,00 W
	ZEG2	48°44.755 N 044°00.525 W
	ZEG2bis	46°00.000 N 045°00.000 W
	ZEG3	46°32.793 N 052°40.650 W
	ZEG4	53°19.318 N 055°56.129 W

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

1- PARTICIPATION A LA VENDEE LIBERTY

L'ensemble de l'équipage doit :

- **Soit être en possession d'une Licence Club FFVoile :**

o 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

o 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.

- **Soit être en possession d'une Licence Temporaire FFVoile 1 jour**

- **Soit, pour ceux qui ne sont pas en possession d'une Licence Club FFVoile :**

o Un justificatif d'appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing

o Un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de trois millions d'Euros

o ~~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)~~

Le port du gilet est obligatoire pour chaque membre d'équipage.

De plus, le port du casque est obligatoire pour l'ensemble des invités à bord.

2- ORGANISATION DES RUNS DE VITESSE

Les runs se courent avec un équipage de 8 personnes maximum, dont un maximum de deux personnes invitées par l'organisateur. La Direction de Course pourra réduire le nombre d'équipiers et/ou de transfert en fonction des conditions de vent et/ou de mer. La liste d'équipage sera à fournir par email à la Direction de course (dc@vendee-globe.fr) avec, pour chaque membre d'équipage, le numéro de licence FFVoile valide au plus tard le 23 Mai 11h00 (Locale).

Les concurrents seront répartis en 4 groupes (poules) : A, B, C et D

Le principe est un parcours travers au vent d'une longueur d'environ 1 Nm / Chaque poule dure 1h environ.

Les concurrents effectuent autant de passages qu'ils le souhaitent dans leur poule.

Le vainqueur de la journée sera le meilleur chrono.

3- BRIEFING À DESTINATION DES INVITÉS

Un briefing sécurité d'avant course obligatoire sera dispensé pour les invités par la Direction de course :

- 09h30 pour les invités de la poule A (Lieu = ponton One 15)
- 11h00 pour les invités de la poule B (Lieu = ponton Governor island)
- 12h30 pour les invités de la poule C (Lieu = ponton Governor island)
- 13h30 pour les invités de la poule D (Lieu = ponton Governor island)

4- INFOS APPAREILLAGE IMOCA / SORTIE DES MARINAS LE 24 MAI

- **Moonbeam :**
 - ❖ Distance Moonbeam à la zone des Run 21 Nm (durée de convoyage environ 3h).
 - ❖ Distance chenal totale 4.5Nm (durée convoyage environ 1h).
 - ❖ Départ de la marina toutes les 8 minutes.
- **One 15 :**
 - ❖ Distance à la zone des runs 2.5 Nm (Durée convoyage 30 mins environ)
 - ❖ Governor island à bâbord ou tribord au choix : Départ de la marina toutes les 2 minutes.

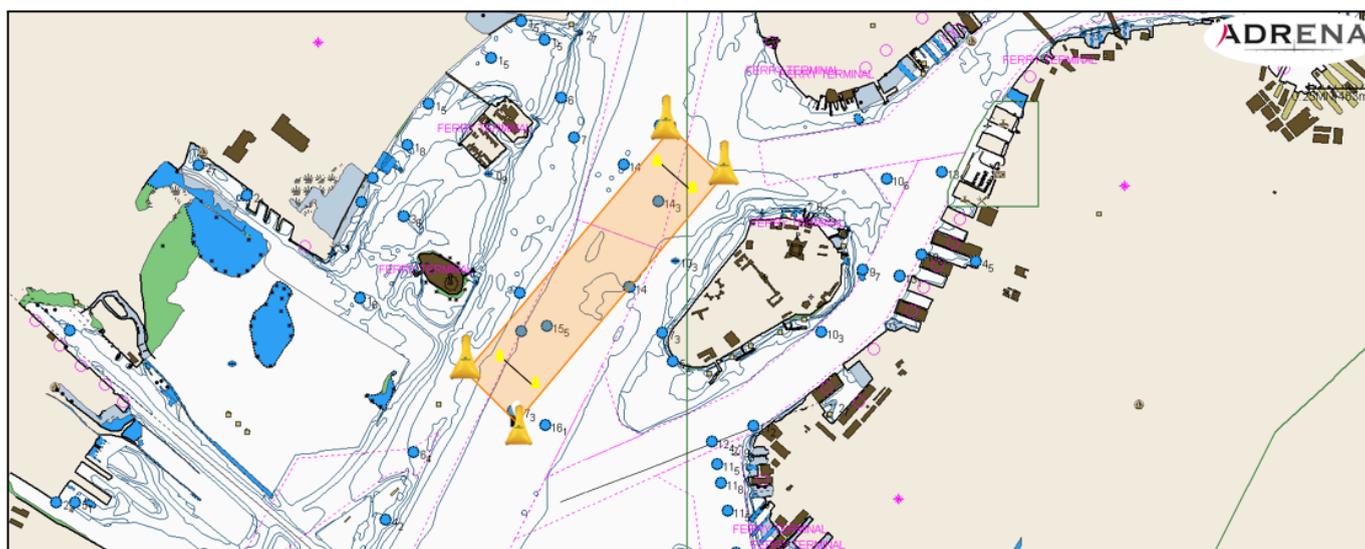
(voir également détail dans le tableau ci-dessous)

POULE A 11h00-12h00	Marina	Départ du quai (heure locale)	POULE C 13h30-14h30	Marina	Départ du quai (heure locale)
DAVIES	One 15	10h00	SIMON	One 15	12h32
ATTANASIO	One 15	10h02	COUSIN	One 15	12h34
SOREL	One 15	10h04	BESTAVEN	Moonbeam	A partir de 8h00 / Toutes les 8 mins
VAN WEYNBERGH	One 15	10h06	ROURA	Moonbeam	
METTRAUX	One 15/Pier 6	10h08	BELLION	Moonbeam	
GOODCHILD	One 15/Pier 6	10h10	SCHAWYER	Moonbeam	
			DUTREUX	Newport	
POULE B 12h00-13h00	Marina	Départ du quai (heure locale)	POULE D 14h30-15h30	Marina	Départ du quai (heure locale)
BEYOU	One 15	11h02	RICHOMME	One 15	13h30
DALIN	Moonbeam	A partir de 8h00 / Toutes les 8 mins	RUYANT	One 15/Pier 6	13h32
LUNVEN	Moonbeam		HERRMANN	One 15/Pier 6	13h34
COLMAN	Moonbeam		XU JINGKUNG	Moonbeam	A partir de 8h00 / Toutes les 8 mins
AMEDEO	Moonbeam		WEORES	Moonbeam	
BURTON	Moonbeam		HARAYDA	Moonbeam	
HARE	Moonbeam		CREMER	Moonbeam	

5- ZONES DE COURSE

- La zone des Runs VENDÉE LIBERTY sera située sur l'Hudson River, New York City.
- Il s'agit d'un polygone ayant pour chaque angle une bouée jaune, cette zone est réservée exclusivement au bateau qui a pris le départ et à son semi-rigide d'assistance (SRA).

Bouée NE	40°41,754 N / 074°01,318 W
Bouée NW	40°41,939 N / 074°01,570 W
Bouée SE	40°40,827 N / 074°02,341 W
Bouée SW	40°41,016 N / 074°02,590 W



- La zone départ ou cône de lancement est une zone de 100 m de profondeur réservée au concurrent qui prend le départ, elle est interdite aux bateaux à moteurs. La zone d'arrivée est une zone de 100 m de profondeur réservée au concurrent qui finit et dégage la ligne, elle est interdite aux bateaux à moteurs. (Schéma page suivante).
- Les bateaux qui ne sont pas en course doivent obligatoirement rester dans la zone d'attente (Schéma page suivante).

5.1 Pour prévenir les bateaux que le créneau des runs est ouvert, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore à l'ouverture de la ligne sur le bateau comité départ.

Chaque concurrent devra se signaler/demander en VHF (74) auprès du Comité de Course la possibilité de prendre le départ du Run. Le comité lui confirmera l'autorisation de prendre le départ.

Les concurrents, qui souhaitent tenter un autre record, devront rejoindre la zone de départ avant de demander l'accord du comité de course, en passant sous le vent de la zone de Runs

5.2 La ligne de départ :

La ligne de départ sera matérialisée entre une marque jaune (bouée gonflable) à laisser à bâbord et le mât portant un pavillon orange sur le bateau comité à laisser à tribord.

Une marque jaune (bouée gonflable) sera mouillée à proximité de l'axe de la ligne à une distance supérieure à une longueur de bateau du Comité. Cette marque a alors rang de marque de départ et devra être laissée du même côté que le Comité, il est interdit de passer entre cette marque et le bateau Comité.

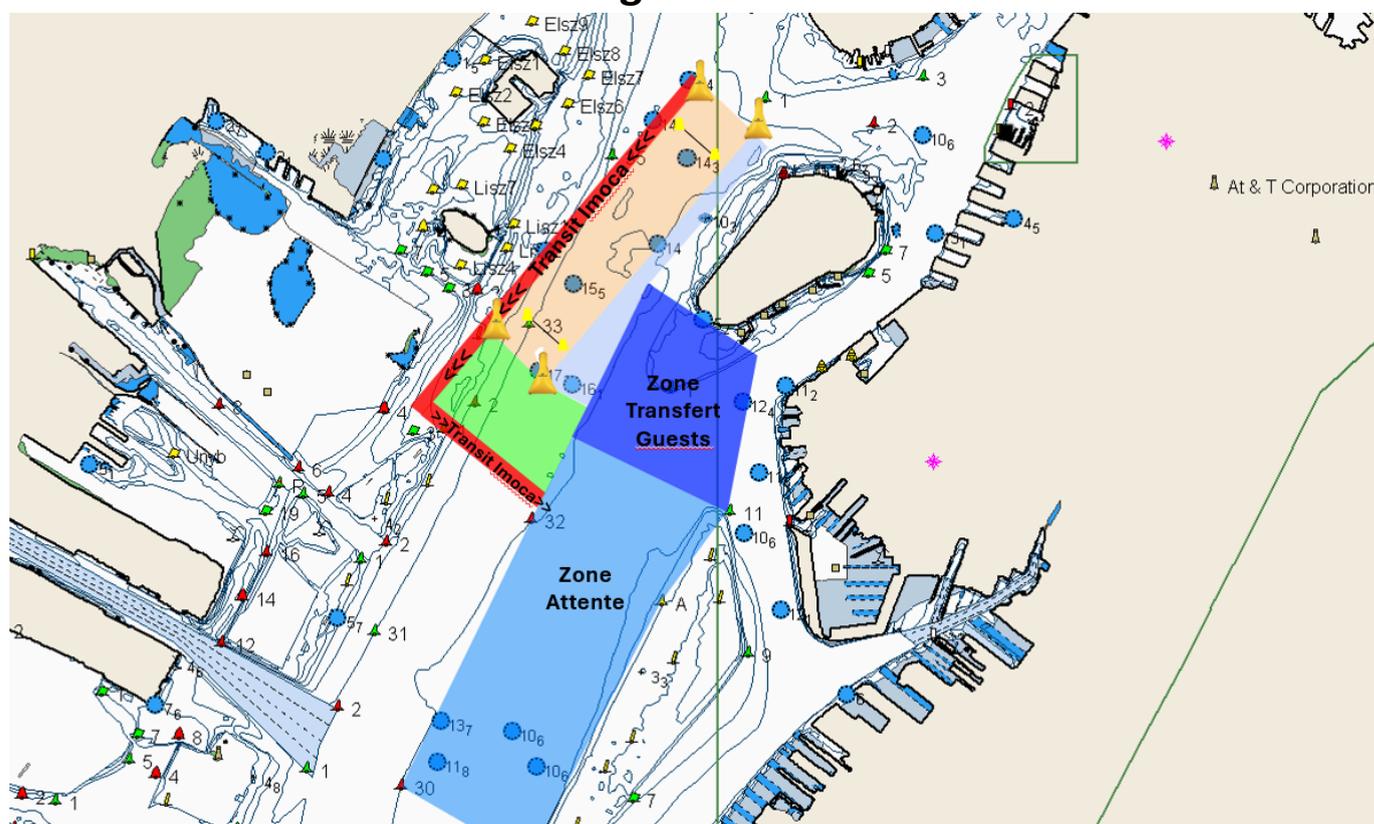
La ligne de départ sera ouverte le vendredi 24 mai à 11h00. Pas de départ après 15h30.

5.3 La ligne d'arrivée :

La ligne d'arrivée sera matérialisée entre une marque jaune (bouée gonflable) à laisser à bâbord et le mât portant un pavillon bleu sur le bateau comité à laisser à tribord.

Une marque (bouée gonflable) sera mouillée à proximité de l'axe de la ligne à une distance supérieure à une longueur de bateau du Comité. Cette marque a alors rang de marque d'arrivée et devra être laissée du même côté que le Comité, il est interdit de passer entre cette marque et le bateau comité.

Zonage des Runs



5.4 Sécurité bateaux accompagnateurs / Limite de vitesse :

Le nombre de semi-rigide assistance (SRA) est limité à 1 par Team, identifié par un pavillon team qui sera distribué par le coordinateur nautique aux USA.

La liste de l'ensemble des bateaux accompagnateurs des teams doit être remise à la Direction de Course avec la liste des personnes embarquées via la plateforme en ligne : <https://forms.gle/C9P6vrHsDyFjQriD8>

Présence obligatoire des pilotes au briefing pilote en visio le jeudi 23 Mai à 11h30.

Pour des raisons de sécurité, il est interdit de rentrer dans la zone des Runs sauf pour le SRA de l'IMOCA en course. Ce SRA devra rester en arrière de celui-ci à plus de 50m.

Le transfert des invités pendant les Runs est interdit sauf décision de la Direction de course ou du Comité de course.

L'Autorité Organisatrice, dans un souci de respect environnemental et de sécurité, incitera tous les navires à proximité de la zone des Runs, à respecter une limite de vitesse à 10 nœuds.

[DP] Le non-respect de ces règles de sécurité par les semi-rigides d'assistance des Teams (SRA) et autre bateau accompagnateur des Teams pourra entraîner l'annulation du run de leur IMOCA.

6-CLASSEMENT ET REMISE DES PRIX

Un classement spécifique est prévu pour les Runs de la Vendée Liberty.
La remise des prix est prévue à 16h30 sur Governor Island.

7- INFOS RETOUR IMOCA MOONBEAM

L'entrée du chenal sera possible de 19h00 jusqu'à 22h00.

	Team	Entrée-chenal	ETA-Dock
1	XU JINGKUNG	19h00	20h15
2	WEGRES	19h05	20h20
3	HARAYDA	19h10	20h25
4	CREMER	19h15	20h30
5	SCHAWYER	19h20	20h35
6	BURTON	19h25	20h40
7	ROURA	19h30	20h45
8	BESTAVEN	19h35	20h50
9	HARE	19h40	20h55
10	LUNVEN	19h45	21h00
11	AMEDEO	19h50	21h05
12	BELLION	19h55	21h10
13	COLMAN	20h00	21h15

ANNEXE 6 : GUIDE DES PÉNALITÉS

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 4H
- Plage 2 : de 1H à 12H
- Plage 3 : de 12H 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 était 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 était 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 avantaagé le bateau ?

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

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	Financière	0H à 4H	1H à 12H	12H à DSQ	DSQ
Avis de course					
3.1 Navigation en solitaire					X
3.2 Navigation sans escale					X
3.3 Navigation sans assistance				X	X
4.4.2 Données météorologiques complémentaires				X	
4.5 Engagements envers l'AO				X	
8 Publicité	X				
9 Programme et obligations	X				
13 Obligations de matériels		X	X		
14 Contrôles de Jauge et d'équipements			X	X	
16 Emplacement au port	X				
20 Communication	X				
Instructions de course					
5 Parcours				X	
6.1 Zones interdites autres que ZPB/ZEG				X	
6.2 ZPB/ZEG Entrée non réparée				X	
7.4 Rappel individuel		3 heures			
7.5 Départ retardé			X		
9.2 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		70 mn			
11.4 Rupture plomb moteur après instruction			X		
11.4 Rupture accidentelle autre plomb		35 mn			

11.4 Rupture autre plomb après instruction		X			
11.5 Manière d'effectuer la pénalité		X			
15.2 Message de sécurité		X			
16 Contrôles de jauge et d'équipements		X	X		
17 Publicité	X				
19 Évacuation des détritux		X			
20.3.1 Veille Inmarsat C		X			
20.4 Message et photos	X				
20.6 AIS (et autres veilles obligatoires)		X			
21 Annexe Déclaration de non routage			X		
Règles de classe					
Chapitre B Eligibilité			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 listée dans le tableau ci-dessus, ou si plusieurs pages 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 bateau ?	
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 : ANNEXE WPT

Modification aux Règles de Course à la Voile

a) Ajout d'une nouvelle définition « waypoint » : Un waypoint est une position, autre qu'une marque, décrite par ses coordonnées en Latitude et longitude que le parcours demande de laisser d'un côté spécifié.

b) Modification de la RCV 28 :

- RCV 28.1 Un bateau doit prendre le départ, effectuer le parcours décrit dans les IC et finir. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une marque ou un waypoint qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir fini, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.
- RCV 28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'il ait fini doit, s'il est tendu,
 - (a) passer chaque marque ou waypoint du côté requis et dans l'ordre correct
 - (b) toucher chaque marque ou waypoint à contourner, et
 - (c) passer entre les marques ou les waypoints d'une porte depuis la direction de la marque ou du waypoint précédent. Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, tant qu'il n'a pas fini. De plus, il doit respecter les zones interdites.

c) Ajouter l'IC suivante : 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).

ANNEXE 8 : PROTOCOLE DÉPART

1. SORTIE DES MARINAS (ONE 15, PIER 6, MOONBEAM et NEWPORT) :

Distance d'environ 100 NM de la ligne de départ.
Temps de convoyage estimé : 10 heures minimum.

Pour l'ensemble des marinas, deux créneaux d'appareillage sont disponibles :

- De 11h20 à 13h20 (heure locale) le mardi 28 mai.
- De 22h30 à 02h45 (heure locale) dans la nuit du mardi 28 au mercredi 29 mai.

Les bateaux doivent choisir un créneau d'appareillage et en informer la Direction de Course avant le 23 mai 11h00 (heure locale) via le questionnaire suivant : <https://forms.gle/ZrGNFTw5niVeorGF8>

L'ordre d'appareillage sera précisé au plus tard au briefing départ.

2. COULOIRS DE PROTECTION BIODIVERSITE

Pour tous les bateaux :

Afin de réduire le risque de collision avec les mégafaunes marines, nous recommandons aux concurrents d'évoluer, à une vitesse maximum de 10 nœuds, dans les couloirs de Protection Biodiversité pour rejoindre la ligne de départ.

Les couloirs de Protection Biodiversité sont formés par un polygone reliant les points suivants :

A	40°27.810 N - 073°53.770 W
B	39°53.070 N - 072°02.190 W
C	41°20.940 N - 070°50.380 W
D	41°21.000 N - 071°29.000 W
E	41°09.300 N - 071°32.500 W
F	40°19.270 N - 072°10.520 W
G	40°34.350 N - 073°50.220 W

3. CONFIGURATION SOLITAIRE :

NYC et MOONBEAM :

Avant de prendre le départ, les concurrents doivent à la fois:

- Avoir franchi, d'Ouest en Est et en solitaire la ligne "Solitaire NY" matérialisée par les deux points GPS suivants: 40°34.350 N / 073°50.220 W et 40°19.408 N / 073°58.326 W
- Puis rejoindre la ligne de départ en solitaire

NEWPORT :

Avant de prendre le départ, les concurrents doivent à la fois:

- Avoir franchi, du Nord au Sud et en solitaire la ligne "Solitaire Newport" matérialisée par les deux points GPS suivants: 41°21.000 N / 071°29.000 et 41°20.940 N / 070°50.380 W
- Puis rejoindre la ligne de départ en solitaire

Si un bateau a besoin d'une ~~assistance extérieure~~ intervention physique entre ces lignes "Solitaire NY" ou "Solitaire Newport" et la ligne de départ, il doit en informer la direction de course et doit prouver que le résultat global d'une telle ~~assistance~~ intervention n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne de départ.

4. RÉCUPÉRATION DES ÉQUIPIERS :

La logistique mer de l'organisation pourra se charger de récupérer les équipiers depuis les IMOCA selon les conditions suivantes :

- Maximum de 3 personnes par IMOCA, équipiers techniques de l'équipe uniquement
- Le port d'un gilet de sauvetage avec un moyen lumineux est obligatoire pour chaque équipier.
- Le port d'une balise individuelle de type PLB et/ou AIS est fortement recommandé pour chaque équipier.

La demande est à faire auprès de la Direction de Course avant le 23 mai 11h00 (heure locale), via le questionnaire suivant : <https://forms.gle/L2SouaoHFir4GxMe8>

Les équipiers pourront être récupérés autour de ces 2 waypoints uniquement :

NYC et MOONBEAM : 40°29.700N / 073°55.430W

NEWPORT : 41°27.880 N / 071°21.960 W

Nota : En fonction des conditions météorologiques, la Direction de Course se réserve le droit de revoir le protocole (nombre d'équipiers récupérés par les moyens de l'organisation, la position de cette récupération,...)