

INSTRUCTIONS DE COURSE

« INSHORE SAINT-MALO - OPEN 5.7 » du 18 au 19 Septembre 2021 à SAINT-MALO

Organisé par la SOCIÉTÉ NAUTIQUE de la BAIE DE SAINT-MALO – GRADE 5A
(Course sur des Bateaux Monotype de la Classe OPEN 5.7 mis à disposition par l'Organisation)

PREAMBULE

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

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

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (RCV 2021-2024),
- 1.2 Les règlements fédéraux
- 1.3 L'annexe UF jointe à ces instructions de course
- 1.4 L'ANNEXE Classement jointe à ces instructions de course

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux instructions de course sera communiquée par VHF sur le canal 72, et affichée au plus tard 1 heure avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est situé au PC Course, situé sur le Quai du BAJOYER, à proximité de La TRINQUETTE, à Saint-Malo. Ils seront également mis en ligne à l'adresse <https://www.snbsm.com/inshore-saint-malo/>
- 3.2 Le PC course est situé sur le Quai du BAJOYER, à proximité de La TRINQUETTE, à Saint-Malo
- 3.3 Sur l'eau, le comité de course communiquera avec les concurrents sur le canal VHF 72, ceux-ci devront assurer une veille permanente (y compris à terre pendant les horaires de course) sur ce canal.

4. BATEAUX et EQUIPAGE [NP] [DP]

4.1 Les bateaux :

- L'organisateur met à disposition une flotte de 8 bateaux conformément à la jauge indiquée dans les règles de la classe Open 5.7, et en état de régater.
- Une caution de 300 €uros destinée à couvrir les dommages pouvant résulter d'une pratique « risquée » sera demandée à chaque équipage. Elle sera restituée à l'issue de l'épreuve, en l'absence de dommage constaté.
- L'attention des équipages est particulièrement attirée sur le respect de la **RCV14 : EVITER LE CONTACT**, et s'agissant d'une épreuve en bassin fermé sur la **RCV20 : PLACE POUR VIRER DE BORD A UN OBSTACLE**.
- Il appartient à chaque équipage de veiller à maintenir chaque bateau en état de course et de signaler au plus tôt à l'organisateur tout dysfonctionnement qui pourrait être constaté.
- Les modifications de gréement ou d'accastillage, sont interdites,
- L'organisateur fera tout son possible pour intervenir avant départ pour réparer un problème qui pourrait subvenir sur un bateau.
- Après départ, une avarie de matériel ne pourra pas être invoquée pour demander réparation.

4.2 Les équipages :

- Rappel de la règle de classe B.3.1 : L'équipage sera constitué de 4 personnes au maximum de deux au minimum et constant sur toutes les manches d'une épreuve. Sa masse, en tenue de bain, ne sera pas inférieure à 200kg. Une correction de 20 KG maximum devra être constituée pour atteindre ce minimum, par une masse homogène : eau dans un seul bidon, gueuses de plomb, plombs de plongée liés, placés dans l'axe du bateau de manière fixe (pas de matassage possible) au niveau de l'entrée de la cabine.
- S'il est prévu que l'équipage doit être modifié pendant l'épreuve chaque membre doit être pesé dès la confirmation de l'inscription, et la règle B3.1 appliquée au changement d'équipage.

- Si le remplacement résulte d'un fait nouveau, l'autorisation du Comité de course sera requise et après accord une pesée pourra être faite pour le nouveau membre, et la règle B3.1 appliquée au changement d'équipage.
- Chaque membre de l'équipage devra être équipé de son propre EIF (équipement Individuel de flottaison), fourni par ses soins.
- Chaque équipage devra être, en permanence pendant toute la période de course (y compris lors des périodes non naviguées), équipé de sa VHF connecté sur le Canal 72, fournie par ses soins.

5. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé au PC Course.
- 5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 20 minutes, après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME

6.1 Dates des courses

- Samedi 18 Septembre** : **9h00** - Accueil des équipes, confirmation d'inscription
10h00 - briefing règlement et sécurité.
11h00 - 1er signal d'avertissement Poule 1, (courses à suivre)
16h00 - Fin des courses
16h00 - Réception à la Trinquette – résultats des poules
- Dimanche 19 Septembre** : **8h30** - Accueil des équipes,
9h00 - briefing règlement et sécurité.
9h30 - 1er signal d'avertissement Poule Or, (courses à suivre)
16h00 - Fin des courses
16h30 - Remise des prix à la Trinquette

6.2 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement de la première course.

6.3 L'envoi du pavillon Vert sur le bateau Comité en même temps que le signal d'avertissement signifie que l'utilisation du SPI Asymétrique est interdite pendant la course dont le départ va être donné.

7. PAVILLONS DE CLASSE

Pavillon de la CLASSE **5^{open}.70**

8. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en **annexe ZONE DE COURSE**.

9. LES PARCOURS

9.1 Les parcours sont décrits en ANNEXE PARCOURS en incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée, ainsi que la longueur indicative des parcours.

9.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours, ainsi que le nombre de tours à effectuer.

Les parcours à effectuer, ainsi que le nombre de tours seront affichés sur le tableau du Comité de course, et annoncés par VHF sur le CANAL 72.

10. MARQUES

10.1 Les marques de départ, de parcours et d'arrivée seront les suivantes

Marque de départ	Marques de parcours	Marque d'arrivée
Bateau avec pavillon ORANGE Bouée cylindrique ORANGE	1^{ère} Marque Bouée Cylindrique jaune Autres marque Bouées Tétrédriques Blanches	Bateau avec pavillon BLEU Bouée cylindrique ORANGE

11. LE DEPART

11.1 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 Bouée tétraédriques ORANGE.

11.2 La procédure de départ sera la suivante :

MINUTES AVANT LE SIGNAL DE DEPART	SIGNAL VISUEL	SIGNAL SONORE	SIGNIFICATION
3	Pavillon de classe envoyé	UN	Signal d'avertissement
2	Pavillon préparatoire envoyé	UN	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	UN LONG	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	UN	Signal de Départ

Ceci modifie la RCV 26

- 11.3 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard **2 minutes** après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).
- 11.2 Pour les parcours 3 et 4 (et seulement ceux-ci) le départ pouvant être donné à une allure autre que le près, les bateaux sous le coup de la **RCV29.1** (rappel individuel) devront se placer, dès que possible et avant la 1^{ère} marque derrière le dernier bateau ayant pris un bon départ. Les bateaux concernés seront informé par le Comité de course qui leur indiquera le bateau derrière lequel se placer. Le jury confirmera la réparation. Ceci modifie la **RCV29**.
- 12. L'ARRIVEE**
- 12.1 La ligne d'arrivée sera entre le mât arborant un pavillon BLEU sur le bateau Arrivée et le côté parcours d'une Bouée tétraédrique ORANGE.
- 13. SYSTEME DE PENALITE**
Voir ANNEXE UF
- 14 TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES**
- 14.1 Le temps cible est de 20minutes
- 14.2 Les bateaux ne finissant pas 5 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les **RCV 35, A4 et A5**).
- 15. CLASSEMENT**
Voir ANNEXE CLASSEMENT
- 16. REGLES DE SECURITE [NP] [DP]**
- 16.1 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau, sans envoi préalable du pavillon Y.
- 16.2 Chaque équipage doit disposer d'une VHF en veille sur le Canal 72
- 16.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible sur le canal VHF 72
- 17. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT**
- 17.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation préalable du comité de course. Voir 4.2
- 18. BATEAUX OFFICIELS**
Les bateaux officiels sont identifiés par le Pavillon SNBSM porté sur un mât.
Les bateaux jury sont identifiés par un pavillon jaune arborant JURY en bleu
- 19. EVACUATION DES DETRITUS [NP] [DP]**
Les débris doivent être conservé à bord des bateaux, et évacués dans les espaces dédiés dans les ports.
- 20. EMBLEMES [NP] [DP]**
Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée.
- 21. PRIX**
A préciser

ARBITRES DESIGNES

Comité de course : Hervé DESPRES (PCC), Yann LEROUX (Adjoint)

Juges : Corinne AULNETTE (Umpire), François CATHERINE (Umpire), Mathilde LEROUX (juge régional stagiaire)

ANNEXE UF

UMPIRED FLEET RACING / COURSE EN FLOTTE JUGEE SUR L'EAU
Edition INSHORE SAINT MALO
Version : 27 août 2021

Les courses en flotte jugées sur l'eau doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les courses seront jugées sur l'eau. Les modifications de règles en UF1 ont été approuvées par World Sailing selon la réglementation 28.1.5(b), à la condition que seules les options proposées soient utilisées. Cette annexe s'applique uniquement quand il y est fait référence dans l'avis de course et qu'elle est disponible pour tous les concurrents.

UF1 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS, AUX REGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET A LA REGLE 70

- UF1.1** Ajouter à la définition de Route normale : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une route normale ».
- UF1.2** Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1 :
- 7 DERNIER POINT DE CERTITUDE**
« Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé. »
- UF1.3** La règle 14 est modifiée comme suit :
- 14 EVITER LE CONTACT**
- 14.1** Si cela est raisonnablement possible, un bateau
- (a) doit éviter le contact avec un autre bateau,
 - (b) ne doit pas provoquer de contact entre bateaux, et
 - (c) ne doit pas provoquer de contact entre un bateau et un objet qui doit être évité.
- Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau naviguant dans la place ou dans la place à la marque à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart ou ne donne pas la place ou la place à la marque.
- 14.2** Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent imposer une pénalité en points sans instruction selon le guide prévu en 14.3.
- 14.3** Niveau A – Dommage Mineur
La valeur, l'aspect général ni le fonctionnement normal du bateau ne sont significativement modifiés. Le bateau peut continuer à courir même si quelques travaux de surface peuvent être nécessaires après l'épreuve. Nécessite normalement moins d'une heure de travail Pas de point de pénalité
- Niveau B - Dommage
L'aspect général et/ou la valeur du bateau sont modifiés. Le dommage n'empêche pas l'utilisation normale du bateau dans cette course même si quelques travaux (provisaires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait normalement pas prendre plus de trois heures.
1 point de pénalité
- Niveau C – Dommage Majeur
L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être affectée. Le bateau devra être réparé avant de pouvoir courir de nouveau. Nécessite plus de trois heures de travail.
Pénalité à la discrétion du jury
- UF1.4** Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont requis, en plus des appels à la voix :
- (a) pour place pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent, et
 - (b) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.
- UF1.5** La règle 70 est supprimée.
- UF1.6** Règles expérimentales
- (a) La définition de **Place à la marque** est modifiée comme suit :
Place à la marque Place pour un bateau pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis. Cependant, la *place à la marque* pour un bateau ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf s'il est *engagé* à l'intérieur et au vent du bateau tenu de donner la *place à la marque* et s'il *pare* la *marque* après son virement.
 - (b) La règle 17 est supprimée.
- UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES REGLES**
- UF2.1** La règle 28.2 est modifiée comme suit :
- 28 EFFECTUER LA COURSE**
- 28.2.** Un bateau peut corriger toute erreur commise en effectuant la course, tant qu'il n'a pas contourné la *marque* suivante ou coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

UF2.2 La règle 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est en course, ni l'équipage ni une quelconque partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, une *marque* qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*. De plus, pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une *marque*.

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES SUR L'EAU

UF3.1 Dans cette annexe, une « pénalité » signifie ce qui suit :

Une pénalité d'un tour est effectuée conformément à la règle 44.2.

UF3.2 La première phrase de la règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est en course (sauf la règle 14 quand il a causé dommage ou blessure), la règle 31 ou la règle 42.

Cependant, quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 »

UF3.3 Réclamations sur l'eau par des bateaux et pénalités

(a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué.

Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Proteste » et arborer ostensiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'umpire.

(b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

UF3.4 Pénalités et réclamations à l'initiative d'un umpire

(a) Quand un bateau

- (1) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
- (2) enfreint la règle 42,
- (3) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
- (4) commet une infraction à la sportivité, ou
- (5) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,
- (6) enfreint une règle d'utilisation des bateaux
- (7) enfreint la règle UF2.1 (règle 28.2), un umpire doit le disqualifier selon la règle UF3.5(c)

un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. L'umpire peut imposer une pénalité ou plus, chacune d'entre elles étant signalée conformément à la règle UF3.5(b), ou le disqualifier selon la règle UF3.5(c), ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire. Si un bateau est pénalisé selon la règle UF3.4(a)(5) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée.

(b) Quand, au signal de départ, une partie quelconque de la coque d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ et est identifié par le comité de course, le comité de course annoncera le numéro de ce bateau sur le canal de la course. Le dernier bateau ayant correctement pris le départ sera annoncé par un bateau umpire sur le canal de la course. Le bateau identifié OCS devra alors se ralentir jusqu'à naviguer en route libre derrière le dernier bateau de la poule ayant correctement pris le départ. Dès que le bateau OCS aura effectué correctement la pénalité, le bateau umpire l'annoncera sur le canal de la course.

(c) Un umpire qui décide, en se basant sur sa propre observation ou sur un rapport reçu de quelque source que ce soit, qu'un bateau peut avoir enfreint une règle, autre que la règle UF3.6 ou que la règle 28 ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.3. Cependant, il n'informerera pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
 - (b) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ».
- L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas

- (c) un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.

UF3.6 Pénalités imposées

- (a) Un bateau pénalisé selon la règle UF3.5(b) doit effectuer une pénalité.
- (b) Un bateau disqualifié selon la règle UF3.5(c) doit quitter rapidement la zone de course.

UF4 ACTIONS DU COMITE DE COURSE

UF4.1 Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents des résultats sur un tableau présenté à l'arrière du bateau comité.

UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

UF5.1 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un umpire.

UF5.2 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),
- (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommages ou blessure, ou
- (c) demander réparation

doit informer le comité de course de la façon suivante :

A la première occasion raisonnable après l'arrivée, mais au plus tard 5 minutes après l'arrivée, un bateau ayant l'intention de réclamer ou de demander réparation doit informer le comité de course sur la ligne d'arrivée de son intention et identifier les bateaux contre lesquels il a l'intention de réclamer.

UF5.3 Le temps limite défini dans la règle UF5.3 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.9, UF5.10 et UF5.11 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

UF5.4 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.3.

UF5.5 La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées. La règle 62.1(a) est supprimée.

UF5.6 Les trois premières phrases de la règle 64.2 sont modifiées comme suit : « Quand le jury décide qu'un bateau qui est *partie* dans une instruction de réclamation a enfreint une règle, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification, et il peut prendre tout autre arrangement pour les résultats qu'il considère équitable. Si un bateau enfreint une règle quand il n'est pas en course, le jury doit décider s'il appliquera une pénalité dans la course la plus proche dans le temps à cet incident ou s'il prendra tout autre arrangement ».

UF5.7 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (d) Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a pas affecté le résultat de la course, il peut imposer une pénalité en points ou en fraction de points ou prendre tout autre arrangement qu'il considère comme équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.
- (e) Si le jury pénalise un bateau conformément à la règle UF5.7 ou si une pénalité standard est appliquée, tous les autres bateaux seront informés de la modification du score du bateau pénalisé.

UF5.8 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.

UF5.9 Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à la règle UF3.6 ou à la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), ou la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF5.10 La règle 66.2 est modifiée comme suit « Une partie dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».

ANNEXE CLASSEMENT

L'épreuve accueille 16 équipages, qui vont courir sur 8 bateaux mis à disposition par l'organisation.

A la confirmation des inscriptions, chaque équipage tire au sort un numéro de dossard de 1 à 16 qui indique la POULE et le BATEAU pour les courses de Brassage.

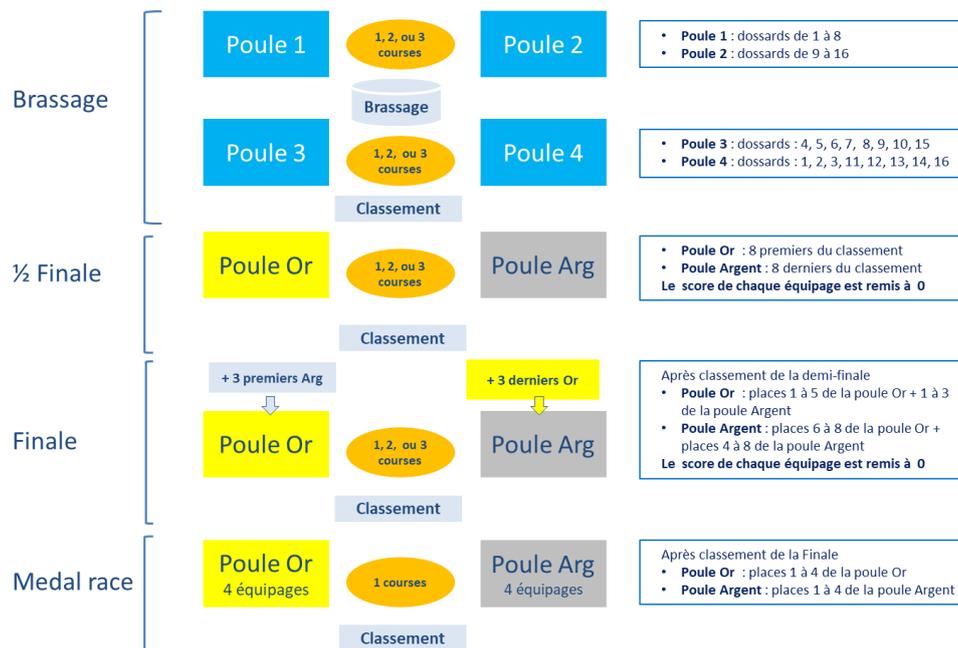
- Dossard 1 à 8 : poule A
- Dossard 9 à 16 : poule B

Ce numéro de dossard est attribué durant toute l'épreuve.

Les courses en poule avec brassage ont lieu le Samedi. Les 1/2 finales, Finale et Medal race le Dimanche.

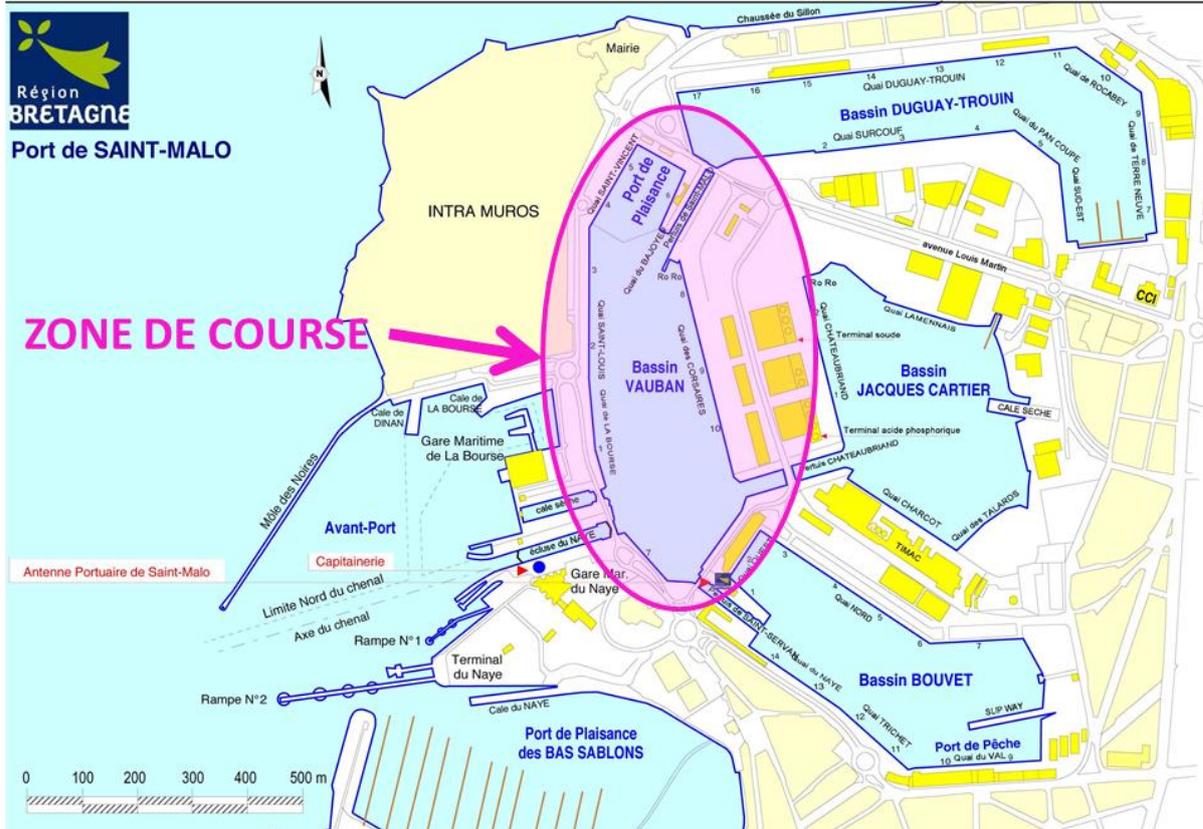
Durant toute l'épreuve, chaque poule effectue ses courses à suivre (Poule 1 : 1, 2 ou 3 courses, suivi de poule 2 : 1, 2 ou 3 courses, ...). A chaque étape le classement est établi sur un même nombre de courses courues. Une seule course permet de valider chaque classement. Chaque classement peut-être le classement final si la suite de l'épreuve ne peut pas être courue.

Les points attribués pour chaque course sont : 0,75 pour le 1^{er}, 2 pour le 2nd, 3 pour le 3^{ème}, ..., 8 pour le 8^{ème}.



- **Pour le brassage** : des Poules de brassage 1 et 2, puis 3 et 4 sur des séries de 1, 2, ou 3 courses vont permettre de déterminer les 8 meilleurs équipages sur la base du nombre de points obtenus sur l'ensemble des courses. Les 8 meilleurs équipages rejoindront la poule Or pour les demi-finales, les 8 suivants rejoindront la poule Argent. En cas d'égalité le classement sera effectué au nombre de meilleures places, puis sur le résultat de la dernière course courue.
- **Pour la demi-finale** : les points sont remis à zéro. Pour chaque poule (Or et Argent) une série de 1, 2 ou 3 courses va permettre d'établir un nouveau classement. A l'issue de cette demi-finale les 3 derniers bateaux de la poule Or vont descendre en Poule argent, les 3 premiers de la poule Argent vont monter en poule Or.
- **Pour la Finale** : les points sont remis à zéro. Pour chaque poule (Or et Argent) une série de 1, 2 ou 3 courses va permettre d'établir un nouveau classement du 1^{er} au 8^{ème} pour la poule Or et du 9^{ème} au 18^{ème} pour la poule argent. Les 4 premiers équipages de la poule Or et de la poule Argent disputeront alors une Gold Medal.
- **Pour la Medal race** : les points sont remis à zéro, une seule course permettra de déterminer le classement des 4 premiers bateaux de chaque poules (Or et Argent).
 - Le classement de la Medal race Or pour les places de 1 à 4
 - Le classement de la finale Or pour les places de 5 à 8,
 - Le classement de la Medal race Argent pour les places de 9 à 12
 - Le classement de la finale Argent pour les places de 13 à 16,

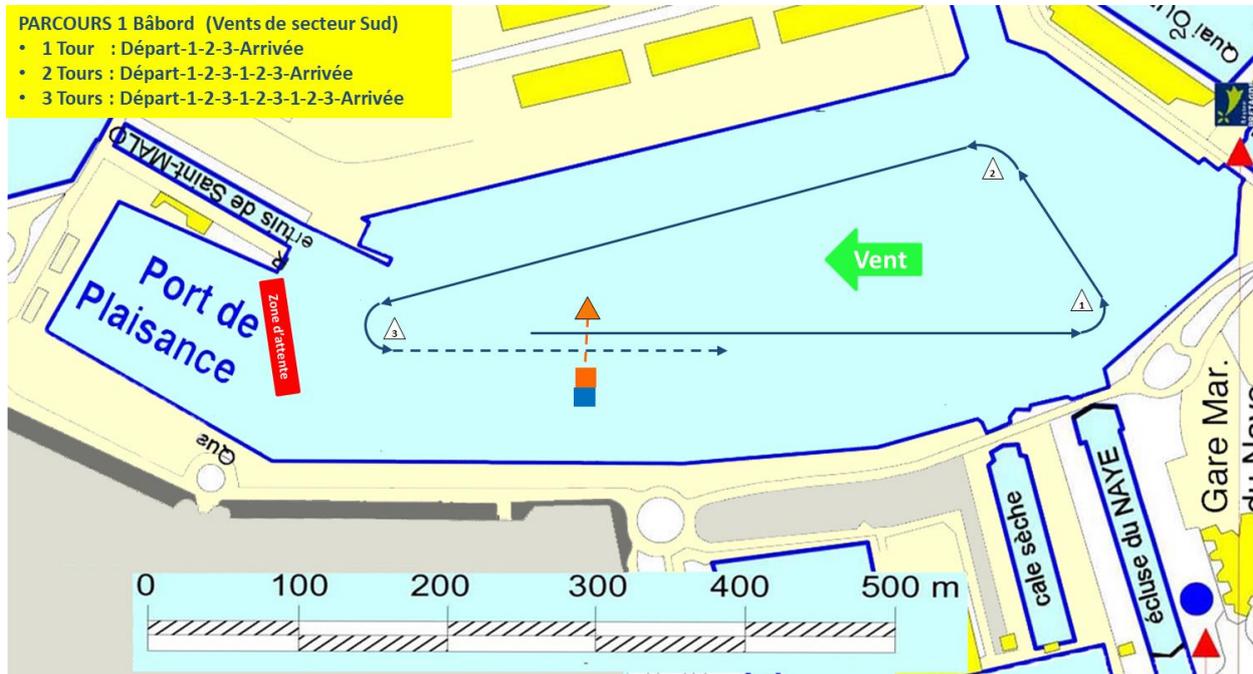
ANNEXE ZONES DE COURSE



ANNEXE PARCOURS

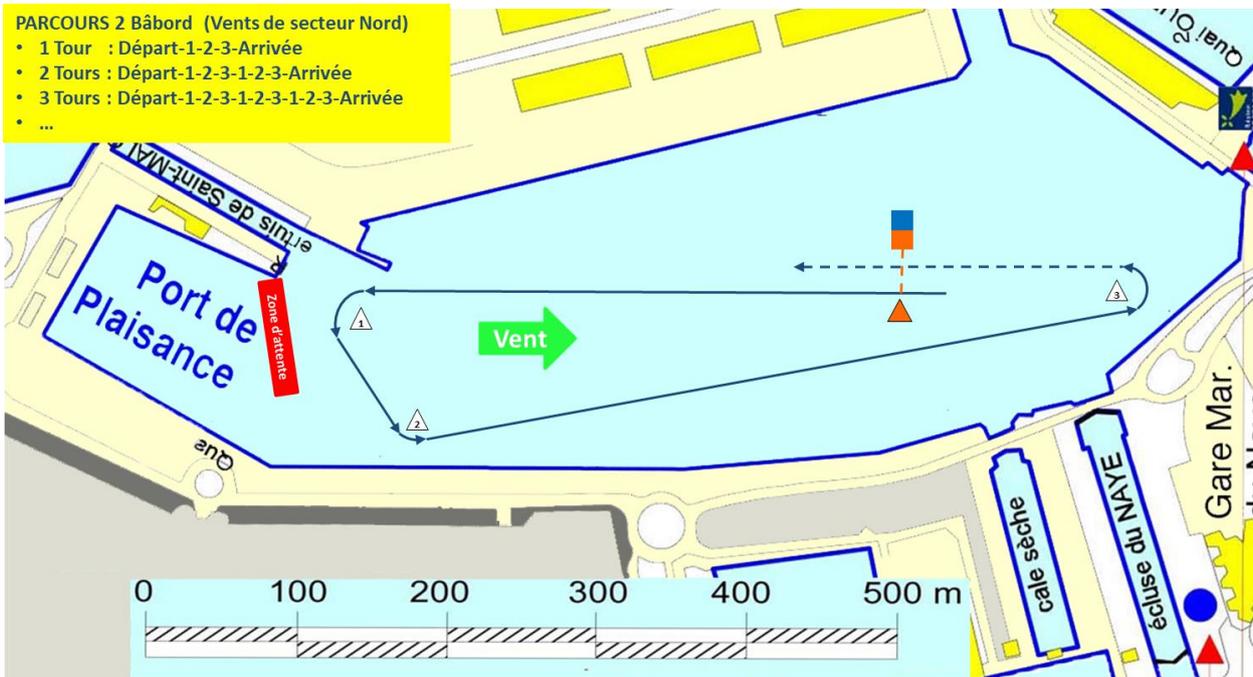
PARCOURS 1

- PARCOURS 1 Bâbord (Vents de secteur Sud)**
- 1 Tour : Départ-1-2-3-Arrivée
 - 2 Tours : Départ-1-2-3-1-2-3-Arrivée
 - 3 Tours : Départ-1-2-3-1-2-3-1-2-3-Arrivée



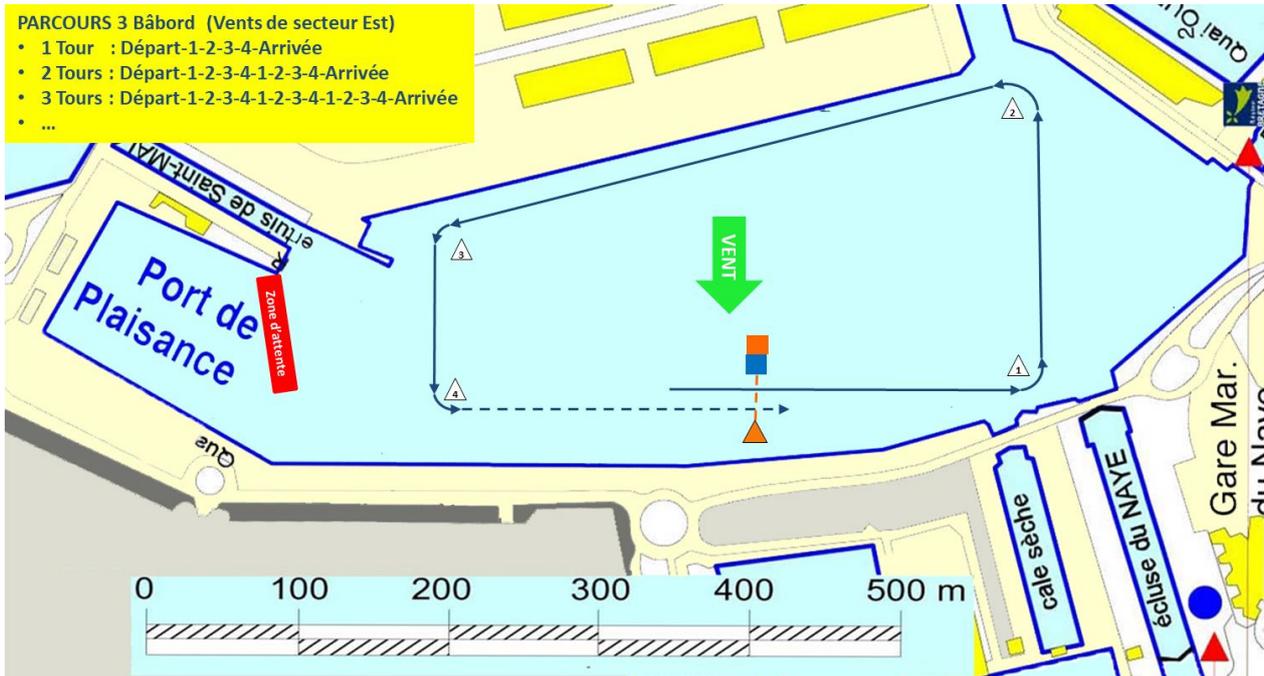
PARCOURS 2

- PARCOURS 2 Bâbord (Vents de secteur Nord)**
- 1 Tour : Départ-1-2-3-Arrivée
 - 2 Tours : Départ-1-2-3-1-2-3-Arrivée
 - 3 Tours : Départ-1-2-3-1-2-3-1-2-3-Arrivée
 - ...



PARCOURS 3

- PARCOURS 3 Bâbord (Vents de secteur Est)
- 1 Tour : Départ-1-2-3-4-Arrivée
 - 2 Tours : Départ-1-2-3-4-1-2-3-4-Arrivée
 - 3 Tours : Départ-1-2-3-4-1-2-3-4-1-2-3-4-Arrivée
 - ...



PARCOURS 4

- PARCOURS 4 Tribord (Vents de secteur Ouest)
- 1 Tour : Départ-1-2-3-4-Arrivée
 - 2 Tours : Départ-1-2-3-4-1-2-3-4-Arrivée
 - 3 Tours : Départ-1-2-3-4-1-2-3-4-1-2-3-4-Arrivée
 - ...

