

RÈGLES DES CHAMPIONNATS POUR LE CONTENDER INTERNATIONAL

PREAMBULE

Il est entendu que l'Association Internationale des Contender (ci-après l'"ICA") est responsable de la coordination et de l'organisation des Championnats du Monde, Championnats Continentaux, Semaines Internationales des Contender et Championnats Nationaux (ci-après collectivement dénommés "Championnats des Contender"), en coopération avec les Associations Nationales des Contender et les Autorités Nationales des pays organisateurs.

Afin d'assurer les meilleurs Championnats de Contender possibles, ce qui stimulera la pratique du Contender au niveau international, l'ICA a décidé de rédiger les présentes règles. Nous espérons qu'elles constitueront un moyen utile pour garantir un haut niveau sportif et la meilleure convivialité aux barreurs qui consacrent beaucoup de temps et de moyens financiers à se rendre aux championnats de contender et à y participer.

Ces Règles font partie intégrante du Règlement de l'International Contender Association et doivent être lues conjointement avec le Règlement dans son ensemble.

Les règles peuvent être modifiées par les Instructions de Course et/ou l'Avis de Course pour tenir compte des conditions locales ou de conditions météorologiques particulières. Toutefois, ces changements nécessiteront l'approbation de l'ICA.

B.1. AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

1.1. Tous les championnats seront disputés conformément aux Règles de Course à la Voile de World Sailing (à l'exclusion des prescriptions des autorités nationales) et aux règles de la classe Contender et de l'ICA, sauf si elles sont spécifiquement modifiées par les instructions de course.

1.2. L'Avis de Course et les Instructions de Course peuvent modifier les Règles avec l'approbation de l'ICA pour les Championnats du Monde et les Championnats d'Europe, et l'approbation d'une Association Nationale pour les Championnats Nationaux.

B.2. FRÉQUENCE DES CHAMPIONNATS

2.1. Le Championnat du monde se déroulera sur une base annuelle. Une exception peut être recherchée lorsque ce principe aboutit sur un programme de régates déséquilibré.

2.2. Un championnat d'Europe sera organisé si le championnat du monde de l'année en question doit se dérouler en dehors de l'Europe. Toutefois, la date et le lieu du championnat d'Europe seront choisis de manière à assurer la plus grande taille de flotte possible pour le championnat du monde.

2.3. D'autres championnats continentaux peuvent avoir lieu au cours d'une année où le championnat du monde n'a pas lieu sur le continent concerné.

2.4. Les championnats nationaux peuvent avoir lieu sur une base annuelle. N'importe lequel des championnats peut être combiné, à condition que les championnats continentaux et nationaux aient lieu dans la zone désignée.

2.5 Pour tout championnat qui se déroule en Australie ou en Amérique du Nord, l'ICA fournira un montant maximal de 1.000 EUR (les "Fonds") qui sera utilisé par l'Association nationale organisatrice pour compenser les coûts associés au championnat. L'Association nationale divulguera avant l'utilisation la ventilation proposée des Fonds à l'ICA, et l'I.C.A. se réserve le droit d'exiger un bilan comptable complet.

B.3. TAILLE DES FLOTTES DE CHAMPIONNAT

3.1. Il n'y aura pas de limite au nombre d'inscriptions à un Championnat du Monde, à moins que le Comité de l'ICA, en accord avec l'Association Nationale organisatrice, n'impose spécifiquement une limitation.

3.2. Il n'y aura pas de limite au nombre d'inscriptions aux Championnats d'Europe ou autres Championnats Continentaux, à moins que le Comité de l'ICA, en accord avec l'Association Nationale organisatrice, impose spécifiquement une limite.

3.3. Il n'y aura pas de limite au nombre d'inscriptions aux Championnats Nationaux, à moins que l'Autorité Nationale ou l'Association Nationale en accord avec le Comité de l'ICA, impose spécifiquement une limite.

3.4. L'ICA recommande que le nombre maximal de bateaux en course en flotte unique soit de 120. Si le nombre d'inscrits dépasse ce nombre, les flottes devraient être divisées en flottes Or et Argent.

(Pour plus de détails sur les courses en flottes et la qualification, voir B. 8).

B.4. QUALIFICATIONS POUR LA REPRÉSENTATION NATIONALE

4.1. Un représentant d'un pays participant aux Championnats du monde doit être un citoyen de ce pays ou un membre en règle de l'Association nationale de ce pays.

4.2. Les compétiteurs des championnats du monde, continentaux et nationaux doivent être membres à part entière ou associés de l'ICA.

4.3. Si dans un Championnat du Monde ou Continental, un compétiteur vient d'un pays sans Autorité Nationale reconnue, alors son inscription à ce Championnat sera à la discrétion du Comité du Championnat, et après paiement des frais d'adhésion appropriés à l'ICA.

4.4 Pour les championnats d'Europe et du Monde, l'ICA paiera la moitié des frais d'inscription pour les juniors (moins de 21 ans) et la moitié des frais d'inscription pour les concurrents étrangers de moins de 25 ans.

Le mécanisme pour cela est que le compétiteur doit payer la totalité des frais et qu'il peut demander à son AN un remboursement de 50% du montant payé. Le montant payé par l'AN sera pris en compte lors de la prochaine échéance de la redevance à l'ICA.

B.5. ADMISSIBILITÉ DES BATEAUX

5.1. Tous les bateaux inscrits aux championnats du monde, continentaux ou nationaux doivent, conformément aux règles et règlements de la Classe Contender internationale, être en possession d'un certificat de jauge valide.

5.2. Le Comité de mesure a le droit de faire remesurer, en tout ou en partie, tous les bateaux, espars, voiles, etc.

5.3. Si des écarts par rapport aux règles et règlements de la classe internationale sont constatés, le bateau n'aura pas le droit de participer au championnat jusqu'à ce qu'une autre mesure officielle n'ait été effectuée et que le bateau ne soit jugé conforme. La conformité sera déterminée par le comité de jauge ou un jaugeur approuvé par l'autorité nationale ou l'association nationale auprès de laquelle le bateau est enregistré.

B.6. EQUIPEMENT

6.1. Seul l'équipement suivant peut être mesuré et utilisé lors d'un championnat :
un (1) mât, une (1) bôme, une (1) dérive ;
pas plus de deux (2) safrans ;
pas plus de deux (2) voiles.

6.2 Un cordage de remorquage d'une longueur minimale de quinze (15) mètres et d'un diamètre minimal de huit (8) millimètres pouvant remorquer plusieurs bateaux doit être conservé à bord en tout temps.

6.3. En cas de bris ou de dommages irréparables aux équipements énumérés ci-dessus, la dispense d'utiliser des pièces de rechange doit être obtenue auprès du comité organisateur de la course. La permission est donnée à la discrétion du comité de course. Un concurrent est autorisé à demander une dispense à la fin de la journée au cours de laquelle l'avarie nécessitant un remplacement s'est produite.

B.7. CALENDRIERS DES CHAMPIONNATS

7.1 Un championnat du monde ou d'Europe comprendra cinq (5) jours de course ; les autres championnats continentaux ou nationaux devraient tenter d'inclure quatre (4) jours de course.

7.2. Lorsque le nombre d'inscriptions à un championnat du monde dépasse 120 bateaux et que les concurrents doivent être divisés en flottes Or et Argent, il est recommandé que les courses se déroulent sur (cinq) 5 jours complets, avec un maximum de (trois) 3 jours prévus pour les qualifications.

7.3. Il est recommandé qu'un championnat du monde ou d'Europe soit précédé d'un championnat national ou d'une autre série de courses de haut niveau en tant qu'épreuve pré-mondial ou pré-Européen. Cette régata devrait être organisée en coordination entre l'ICA et l'autorité nationale organisatrice, et se déroulera au même endroit ou à une

distance modérée. Il est recommandé de ne pas dépasser deux (2) jours entre les événements.

7.4 Le nombre de courses prévues pour les championnats du monde ou d'Europe est de 10. Il ne peut y avoir plus de trois (3) manches par jour. Tous les efforts seront faits pour que les manches se succèdent sans délai.

7.5 Aux Championnats Nationaux, il est recommandé qu'un minimum de 5 (cinq) manches soit programmé, mais l'Autorité Nationale peut réduire ce nombre à sa discrétion.

7.6 Un minimum de quatre (4) manches doit être atteint pour attribuer les titres de championnat.

B.8. ORGANISATION DES COURSES

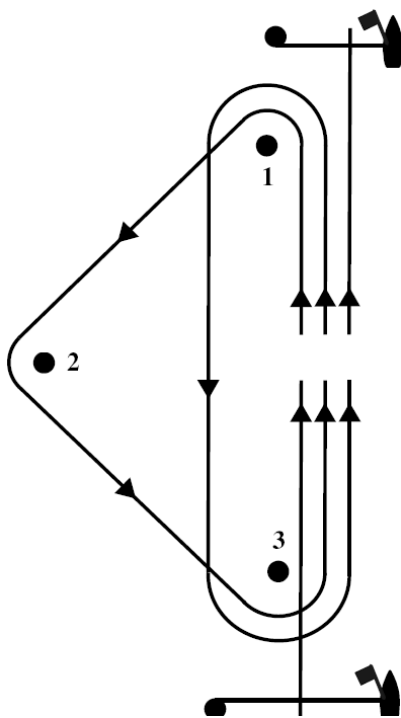
8.1. Les courses seront organisées conformément aux "Organisations des principales manifestations" de World Sailing telles que publiées dans l'Annuaire de World Sailing le plus récent.

8.2. Le parcours de course sera comme suit :

Triangle, Départ bout au vent 1 2 3 3 1 3 1 3 Arrivée

La première marque devrait être mouillée à un mille marin (au vent) mais devra être ajustée pour tenir compte de la force du vent.

Les bords de largue devraient être à des angles qui permettent à la majorité de la flotte d'être au trapèze : l'angle devrait s'ouvrir au fur et à mesure que le vent fraîchit.



8.3. Le temps cible spécifié pour chaque manche est le temps nécessaire pour que le premier à finir termine le parcours. La durée d'une manche devrait être d'environ une (1) heure si deux (2) ou trois (3) manches par jour sont prévues ou 1,5 heure dans le cas d'une (1) manche par jour.

8.4. Les courses devraient être effectuées dans des vents entre un minimum de six (6) nœuds et un maximum de vingt-cinq (25) nœuds. Toutefois, c'est à la discrétion du comité de course de donner le départ dans des conditions qui ne se situent pas dans cette fourchette (p. ex. lorsque les conditions locales comprennent des conditions météorologiques particulières) et que l'intention est de courir un nombre suffisant de manches pour attribuer les titres de championnat.

8.5. La "zone" à n'importe quelle marque de parcours doit être conforme aux règles de course de World Sailing en vigueur.

8.6. Des pénalités de 720° seront en vigueur pour tous les championnats.

8.8. Lorsqu'il est nécessaire de diviser la flotte en flottes d'or et d'argent, la sélection et la chronologie seront discutés avec le Comité de l'ICA et approuvés par ce dernier. Veuillez consulter les annexes A à C pour connaître les options proposées pour les séries qualificatives.

8.9 Propulsion

"RRS 42 est modifié comme suit :

(1) Le pavillon [Oscar] affiché au début ou à proximité d'une marque, indique que : "après le départ ou après avoir viré la marque la plus proche, la RRS 42 est ainsi modifiée : le pompage, le balancement et l'ooching sont autorisés sauf sur un bord de près.

(2) Le pavillon [Roméo] affiché près d'une marque indique que : "Après avoir viré la marque la plus proche, la RRS 42 s'applique sans variation".

(3) La règle 22(1) peut s'appliquer dans des vents de 10 nœuds et plus, mesurés au niveau du pont.

(4) Les pavillons spécifiés aux points (1) et (2) ci-dessus peuvent être modifiés par l'Avis de Course ou les Instructions de Course.

B.9. DECISION D'ORGANISER UN CHAMPIONNAT

9.1. Suite à une discussion entre le Comité de l'ICA et l'Association nationale, le Comité de l'ICA autorisera une Association nationale à organiser un Championnat.

9.2 Le Comité de l'ICA précisera les dates approximatives du Championnat et le lieu préféré, en tenant compte de la participation maximale et de la prévention des conflits avec d'autres Championnats qui peuvent avoir lieu au cours de la même année.

9.3. L'Association nationale hôte doit choisir suffisamment à l'avance un club de voile approprié pour organiser l'événement et obtenir l'accord du Comité de l'ACI au moins 18 mois avant la date prévue du Championnat.

B.10. GESTION D'UN CHAMPIONNAT

10.1. L'organisation d'un championnat est assurée par le Comité d'Organisation.

10.2. Le comité d'organisation sera désigné par le club de voile ou l'association de voile chargé par l'association nationale hôte d'organiser le championnat.

10.3. Le comité d'organisation est responsable de la gestion générale du championnat, y compris la sécurité des compétiteurs et le respect des règles.

10.4. Le Comité d'Organisation soumettra un avis préliminaire pour approbation au Comité de l'ICA au moins six (6) mois avant le Championnat, et une proposition d'Instructions de Course au moins deux (2) mois avant le Championnat. Le contenu de ces documents doit être conforme à l'"Organisation des principaux événements" de World Sailing.

10.5. L'ICA nommera un (1) représentant ICA et un (1) membre de l'Association Nationale hôte qui s'assureront que les dispositions adéquates sont prises pour le Championnat, y compris la jauge, les arbitres, l'approbation des Instructions de Course, l'Avis de Course, les dispositions logistiques, sociales et autres.

B.11. INSTRUCTIONS DE COURSE ET AVIS FINAL

11.1. Le Comité d'Organisation soumettra les Instructions de Course et l'Avis Final pour approbation du Comité de l'ACI au moins deux mois avant le Championnat. Le contenu de ces avis doit être conforme aux instructions de World Sailing "Organisation des principaux événements".

11.2. Le Comité d'Organisation, ou le Comité des Championnats, peut proposer au Comité de l'ICA des modifications aux instructions et règles en vigueur de World Sailing. De tels changements doivent être soumis au comité de l'ICA au moins 3 mois avant le début du championnat. Une fois approuvés par le comité de l'ICA, ils doivent être incorporés dans les IC de l'événement. Cette règle doit être prise en considération en particulier lorsqu'on décide d'inclure ou d'autoriser le pompage dans les IC du championnat, ce que cette règle prévoira.

11.3 La langue officielle des IC est l'anglais. Il est souhaitable que la traduction dans la langue des barreaux concurrents soit assurée, mais si cela n'est pas possible, des IC devraient être mises à la disposition de tous les barreaux inscrits, au moins quatre semaines avant l'événement, afin qu'ils puissent faire leur propre traduction.

11.4 L'intention est que toutes les décisions concernant la jauge, les réclamations et les présentes règles soient définitives. Le Comité d'Organisation devra donc obtenir l'approbation spécifique de l'Autorité Nationale pour que la décision des Comités de Jauge, de Réclamation et de l'ICA soit définitive.

11.5 Le Comité d'Organisation soumettra au Comité de l'ICA un rapport sur le fonctionnement du présent Règlement du Championnat et toute recommandation pour son amélioration ainsi qu'une liste des officiels et de leurs capacités avant la fin de l'année pour soumission à l'ISAF.

B.12. GESTION DES COURSES LORS D'UN CHAMPIONNAT

COMITÉ DU CHAMPIONNAT

12.1. Le Comité du Championnat représentera l'ICA et les concurrents au Championnat.

12.1.1.1 Chaque pays participant aura droit à un siège au Comité des Championnats. Les membres du Comité des Championnats doivent être membres à part entière ou membres associés de l'ICA

12.1.2 Le Président du Comité du Championnat sera un Officier de l'Association Internationale des Contender nommé par le Comité de l'ICA.

12.1.3 Les noms du Comité du Championnat seront donnés au Comité de l'ICA par le Comité d'Organisation avant le début du championnat.

12.1.4 Le Président du Comité du Championnat devra coopérer avec l'Association hôte et le Comité Organisateur pour s'assurer qu'un Jaugeur Approuvé, avec un équipement de mesure adéquat, est disponible pendant toute la durée de l'événement.

12.1.5 Les membres du Comité du Championnat décideront de toutes les questions concernant l'interprétation des règles des Championnats et des règles de Classes, dont l'édition anglaise prévaudra en cas d'ambiguïté.

12.1.6 Le Comité du championnat sera responsable du classement des compétiteurs si les épreuves éliminatoires décrites à l'annexe B sont utilisées pour les qualifications.

12.1.7 Le comité du championnat, en collaboration avec le comité d'organisation, sera responsable de l'établissement du classement des compétiteurs à la fin du championnat, et sa décision sera définitive.

12.1.8 Le Comité du Championnat veillera à ce que ces résultats soient publiés officiellement. au plus tard six mois après le championnat.

12.2. COMITÉ DE COURSE

Le comité d'organisation doit nommer le Comité de Course, et au moins un membre du Comité d'Organisation doit faire partie du Comité de Course pour représenter les besoins et les souhaits spécifiques de la classe. Le Comité de Course a l'autorité et les devoirs tels que définis dans la Partie II du RRS de World Sailing.

12.3. COMITÉ DE JAUGE

Le Comité d'Organisation, en accord avec le président du Comité Technique de l'ICA ou son représentant, désignera le Comité de Jauge. La jauge avant ou pendant un championnat doit être effectuée conformément au Règles de classe.

12.4. LE JURY

Le Comité d'Organisation, avec l'approbation du Comité du Championnat, choisira le Président du Jury et les membres du Jury ; le Jury sera composé de personnes connaissant parfaitement les RRS de World Sailing et leurs analyses et jugements seront impartiaux.

Il est suggéré que le Jury comprenne un représentant de l'Autorité Nationale du pays hôte.

Le Jury fonctionnera selon le "Mandat d'un Jury International" tel que défini par World Sailing, et ses décisions seront définitives selon les "Conditions pour les décisions d'un Jury International ou d'un Comité de Réclamation" telles que publiées dans les Règles de World Sailing.

Cependant, lors de la sélection d'un jury international, la Classe souhaite que le Comité d'Organisation le fasse d'une manière économique.

B.13. PRIX

13.1. Dans tous les championnats, des prix seront attribués aux premiers barreurs de chaque course. Si les courses ont eu lieu dans des flottes distinctes, des prix seront attribués aux premiers barreurs de chaque course et à chaque flotte.

13.2. Le champion du monde sera le vainqueur de la série de régates.

13.3. Le champion du monde junior sera le concurrent le mieux classé ayant moins de 21 ans à la date de la première course prévue.

13.4. Le Champion du Monde des Maîtres sera le concurrent le mieux classé, âgé de 50 ans ou plus à la date de la première course prévue.

13.5 Le Grand Maître Champion du Monde sera le concurrent le mieux classé, âgé de 60 ans ou plus à la date de la première course prévue.

13.6. La Championne du monde sera la première femme au classement général.

13.7. Les prix globaux seront attribués aux premiers 15% des barreurs en compétition, avec un minimum de trois (3) prix attribués. Si des flottes distinctes ont été utilisées, des prix seront attribués à chaque flotte.

13.8. Il est suggéré que des souvenirs soient offerts à tous les participants aux Championnats du Monde ou d'Europe.

B.14. NUMEROS DE VOILES

14.1. Les champions du monde actuels et passés peuvent utiliser des numéros de voile et des lettres nationales de couleur or.

14.2. Les numéros de voile doivent être les mêmes que le numéro de coque, à l'exception des cas suivants :

i) dans le cas où l'Autorité nationale a attribué un numéro de voile individuel au barreur, ces numéros individuels l'emporteront sur la règle B.14.2.

ii) pour les bateaux immatriculés avant 2006, le numéro de voile doit être soit le numéro de la plaque signalétique, soit le numéro attribué par l'autorité nationale, auquel cas cette règle l'emporte sur la règle B.14.2.

14.3. Dans le cas où un barreur utilise un numéro de voile autre que le numéro de plaque du bateau, il doit informer le comité de course du numéro de voile qu'il utilisera.

14.4. Toutes les voiles enregistrées pour le championnat par un concurrent porteront le même numéro.

ANNEXE A

Courses de qualification avec départ au lièvre

1.1 Les courses commenceront en utilisant la RRS 26 avec le signal d'avertissement fait 5 minutes avant le signal de départ.

1.1.1.1 Les signaux de départ seront affichés à partir du bateau du comité de course, qui arborera le pavillon G, signifiant un départ au lièvre. Le bateau du comité de course se trouve à proximité de la marque de limite bâbord, mais peut ou non être mouillé sur place.

1.1.2 Avant chaque départ, le bateau du comité de course affichera le temps maximum pendant lequel la porte restera ouverte après le signal de départ. Ce temps ne sera pas inférieur à *<nombre>* minutes.

1.2 La ligne de départ (sauf pour le lièvre) se situe entre la marque de limite bâbord et le centre du tableau arrière de l'ouvreur ou celui du lièvre si un bateau ouvreur n'est pas utilisé.

1.2.1 Les marques de départ seront :

a) La marque de limite bâbord, une *<description de la marque>* placée sur le côté tribord du bateau du comité de course. *<si la marque de limite de port est également utilisée comme marque du parcours (c'est-à-dire la marque sous le vent), il faut le signaler ici>>.*

b) le lièvre

(c) l'ouvreur, qui arborera également le pavillon G

1.3 Le lièvre pour la première manche sera désigné par le comité de course. Le lièvre pour les manches suivantes sera le bateau qui a terminé quatrième (4ème) dans la manche précédente. Lorsque ce bateau est incapable de courir ou a déjà joué le rôle de lièvre, le lièvre sera désigné par le comité de course et sera normalement le bateau qui a terminé quatrième + 1 dans la manche précédente, si ce bateau a également joué le rôle de lièvre, alors le bateau suivant sera choisi, jusqu'à ce qu'un bateau qui n'a pas été lièvre pour la série soit trouvé.

1.3.1 Les lettres nationales et le numéro de voile du lièvre seront affichés sur le tableau d'affichage officiel pour la première manche prévue de la journée, et sur le bateau du comité de course pour la deuxième manche de la journée.

1.4 Avant le signal préparatoire, le lièvre doit se présenter au bateau comité de course.

1.5 Environ 5 secondes avant le signal de départ :

(a) le lièvre doit contourner la marque de limite bâbord (en la laissant sur son bâbord) et virer bâbord au plus près de la marque.

(b) le bateau ouvreur suivra de très près le lièvre.

1.6 La porte est considérée comme ouverte lorsque le lièvre est clair de la marque bâbord.

1.6.1 Un bateau part lorsque, ayant été entièrement du côté du pré-départ de la ligne de départ avant que le lièvre ne dégage la marque de limite bâbord, une quelconque partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement traverse la ligne de départ dans la direction de la première marque. Cela modifie la définition dans les RRS.

1.7 Tous les bateaux (à l'exception du lièvre) doivent partir tribord amure après que le lièvre ait franchi la marque bâbord. Le RRS 29.2, Rappel individuel, ne s'applique pas.

1.8 Le lièvre doit naviguer au près sur sa route bâbord amure jusqu'à ce qu'il soit libéré par avertissement vocal sonore depuis le bateau ouvreur (s'il est utilisé), ou jusqu'à ce que la porte soit fermée. Après quoi, il cesse d'être une marque de départ et peut continuer ou changer d'amure.

1.8.1 Après la libération du lièvre, le bateau ouvreur conservera son cap et sa vitesse jusqu'à ce que la porte ait été ouverte pendant la période définie dans l'instruction de navigation 11.1.2. Il s'arrêtera ensuite, fera un long signal sonore et dérivera jusqu'à ce que la porte soit fermée.

1.9 La porte est fermée une fois que tous les concurrents inscrits sont partis ou que le temps alloué défini dans les IC 11.1.2 est écoulé, selon la première éventualité. Le comité de course signalera la fermeture de la porte en abaissant le drapeau G avec un court signal sonore. Par la suite, aucun bateau ne pourra prendre le départ.

1.10 Avant le départ, un bateau ne doit pas gêner le lièvre. Tout bateau qui gêne, passe entre, ou tente de passer entre le lièvre et l'ouvreur, ou qui oblige un autre bateau à le faire, ou qui se trouve du côté bâbord de l'ouvreur lorsqu'il ouvre la porte, doit se retirer de cette manche et n'a pas le droit de prendre un nouveau départ (pour cette manche) à moins que le bateau en infraction puisse convaincre le Comité de Course que ses actions ont été causées soit par un autre bateau non prioritaire, soit par une autre circonstance inéluctable. Cela modifie le RRS 36. Notez que prendre contact sans entraver la progression n'est pas considéré comme une gêne et donc un bateau en infraction n'est pas disqualifié.

ANNEXE B

Manches de qualification - manches de qualification de 3 jours, 2 courses par jour, affectation de la flotte et gestion des manches.

Il y aura 4 flottes de niveaux comparables.

Les 16 meilleurs compétiteurs de la série, tels que définis par le comité du championnat, seront classés dans l'ordre.

La répartition doit être telle que chaque personne classée 1ère sera assignée à différentes flottes, puis les personnes classées 2ème seront réparties sur les quatre flottes, etc.

En outre, les flottes devraient contenir autant que possible un nombre égal de concurrents de nations différentes, c'est-à-dire que s'il y a 12 Italiens, ceux-ci devraient être répartis équitablement par 3 dans chaque flotte.

Horaire et chronologie des courses

JOUR	COURSE	SIGNAL	FLOTTES	
<u>1</u>	<u>1</u>	Envoyé	<u>Jaune</u>	<u>Bleue</u>
	<u>2</u>	+10 mins	<u>Rouge</u>	<u>Verte</u>
	<u>3</u>	Qd 1 et 2 finies	<u>Rouge</u>	<u>Bleue</u>
	<u>4</u>	+10 mins	<u>Jaune</u>	<u>Verte</u>
<u>2</u>	<u>1</u>	Envoyé	<u>Rouge</u>	<u>Verte</u>
	<u>2</u>	+10 mins	<u>Jaune</u>	<u>Bleue</u>
	<u>3</u>	Qd 1 et 2 finies	<u>Verte</u>	<u>Bleue</u>
	<u>4</u>	+10 mins	<u>Rouge</u>	<u>Jaune</u>
<u>3</u>	<u>1</u>	Envoyé	<u>Jaune</u>	<u>Rouge</u>
	<u>2</u>	+10 mins	<u>Bleue</u>	<u>Verte</u>
	<u>3</u>	Qd 1 et 2 finies	<u>Verte</u>	<u>Rouge</u>
	<u>4</u>	+10 mins	<u>Bleue</u>	<u>jaune</u>

Après les premiers jours de course et les jours suivants de qualification, les groupes seront redistribués à partir du classement cumulatif de la série.

Les flottes seront bâties comme suit :

- 1er de la série - Flotte jaune
- 2ème de la série - Flotte verte
- 3ème de la série - Flotte rouge
- 4ème de la série - Flotte bleue
- 5ème de la série - Flotte jaune
- 6ème de la série - Flotte verte

Et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les concurrents se voient attribuer une flotte.

Si toutes les flottes n'ont pas couru le même nombre de manches à la fin d'une journée, les flottes ayant couru le moins de manches continueront à courir le lendemain jusqu'à ce que toutes les flottes aient couru le même nombre de manches alors, tous les bateaux pourront régater dans leur nouvelle flotte. Cette directive ne s'applique pas le dernier jour des manches de qualification.

ANNEXE C

Séries de qualification - Séries de qualification de 3 jours, 3 courses par jour Affectation de la flotte et gestion des courses.

Il y aura 4 flottes de compétences et d'aptitudes similaires.

Les 16 premiers de la série, tels que définis par le comité de course, seront classés dans l'ordre.

La répartition doit être telle que chaque personne classée 1ère sera assignée à différentes flottes, puis les personnes classées 2ème seront réparties sur les quatre flottes, etc.

En outre, les flottes devraient contenir autant que possible un nombre égal de concurrents de nations différentes, c'est-à-dire que s'il y a 12 Italiens, ceux-ci devraient être répartis équitablement par 3 dans chaque flotte.

Horaire et chronologie des courses

JOUR	COURSE	SIGNAL	FLOTTES	
1	1	Envoyé	Jaune	Rouge
	2	+10 mins	Verte	Bleue
	3	Qd 1 et 2 finies	Rouge	Verte
	4	+10mins	Bleue	Jaune
	5	Qd 3 et 4 finies	Jaune	Verte
	6	+10 mins	Rouge	Bleue
2	1	Envoyé	Bleue	Verte
	2	+10 mins	Jaune	Rouge
	3	Qd 1 et 2 finies	Rouge	Bleue
	4	+10mins	Jaune	Verte
	5	Qd 3 et 4 finies	Bleue	Jaune
	6	+10 mins	Green	Rouge
3	1	Envoyé	Jaune	Bleue
	2	+10 mins	Rouge	Verte
	3	Qd 1 et 2 finies	Verte	Bleue
	4	+10mins	Jaune	Rouge
	5	Qd 3 et 4 finies	Rouge	Bleue
	6	+10 mins	Verte	Jaune

Après les premiers jours de course et les jours suivants dans la série de qualification, les groupes seront redistribués à partir du classement cumulatif de la série.

Les barreurs seront répartis comme suit :

- 1er de la série - Flotte jaune
- 2ème de la série - Flotte verte
- 3ème de la série - Flotte rouge
- 4ème de la série - Flotte bleue

5ème de la série - Flotte jaune

6ème de la série - Flotte verte

Et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les concurrents se voient attribuer une flotte.

Si toutes les flottes n'ont pas couru le même nombre de manches à la fin d'une journée, les flottes ayant couru le moins de manches continueront à courir le lendemain jusqu'à ce que toutes les flottes aient couru le même nombre de manches alors, tous les bateaux pourront régater dans leur nouvelle flotte. Cette directive ne s'applique pas le dernier jour des manches de qualification.

ANNEXE D

Manches de qualification - Attribution des points - rejets et sélection des flottes du championnat.

Système de score des séries de qualification

Lorsqu'une série de qualification est nécessaire en raison du nombre d'inscriptions (120+), seule la série de qualification sera notée à l'aide d'un système de points bas modifié, ce qui signifie que seul le score des manches de qualification sera doublé.

Voir le tableau QS1 ci-dessous pour un exemple.

Pour les séries qualificatives, le score de chaque bateau sera le total des points obtenus dans la série de manches, à l'exclusion de son score le plus mauvais lorsque 5 manches ou plus ont été courues.

Si moins de 5 manches ont été courues, le score de chaque bateau sera le nombre total des points obtenus.

Une course est terminée si les points sont attribués (classement établi). Si un bateau a deux ou plus de deux plus mauvais scores égaux, le(s) score(s) pour la (les) manche(s) la plus ancienne(s) de la série sera (seront) exclu(s). Le bateau avec le score le plus bas gagne la série de qualification et les autres seront classés en conséquence.

Sélection de la flotte du championnat

Après l'achèvement des manches de qualification, les barreurs seront répartis en 2 flottes de taille égale sur la base de leurs scores tels que calculés ci-dessus. Dans le cas où il y a un nombre impair de concurrents, la flotte sera divisée de façon à ce que la flotte Or ait un concurrent de plus que la flotte Argent.

Voir tableau CF1 ci-dessous

Système de score global pour une flotte fractionnée

Le classement des manches de championnat (manches courues après les séries de qualification une fois que la flotte a été divisée en flottes d'Or et d'argent) sera basé sur le système du moindre total de points, total intégrant les points attribués dans les courses de qualification.

Le score de chaque bateau sera le total des points attribués à l'exclusion de ses 2 scores les plus mauvais lorsque 9 courses ou plus ont été courues.

Si moins de 9 courses et plus de 5 courses sont courues, le score de chaque bateaux sera le total des points attribués à l'exclusion de son plus mauvais score.

Si moins de 5 courses sont terminées, le score de chaque bateau sera le total des points attribués.

Une course est terminée si les points sont attribués. Si un bateau a deux ou plus de deux plus mauvais scores égaux, le(s) score(s) pour la (les) manche(s) la plus ancienne(s) de la série sera (seront) exclue(s). Le bateau avec le score le plus bas gagne et les autres seront classés en conséquence.

Voir tableau OS1 ci-dessous.

Egalité en course de qualification

En cas d'égalité, le RRS A8 s'applique.

QS1 - Notation de la série de qualification

FLOTTE	PLACE	SCORE
COURSE 1	1	2
COURSE 1	2	4
COURSE 1	3	6
COURSE 1	4	8
COURSE 1	5	10
COURSE 2	1	2
COURSE 2	2	4
COURSE 2	3	6
COURSE 2	4	8
etc		

CF1 - Exemple de sélection de flotte, flotte de 121 bateaux.

	Classement Qualif.	Score en Qualification	Flotte attribuée
Bateau A	1	12	OR
BateauB	2	16	OR
...
Bateau M	60	272	OR
Bateau N	61	280	OR
Bateau O	62	290	ARGENT
Boat Z	121	605	ARGENT

OS1 - Cotation globale de la série - Flotte fractionnée

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	TTL	RANG	FLOTTE
A	2	2	4	2	10	2	1	2	2	1	14	1	OR
B	2	2	2	6	4	4	2	1	1	2	16	2	OR
N	60	56	64	80	40	60	60	58	40	42	416	61	OR
...
O	62	58	60	84	60	50	1	5	1	3	238	62	ARGENT
Z	121	121	121	121	121	121	60	60	60	60	724	121	ARGENT