

Championnat de France Universitaire De match racing 6 et 7 Avril 2024

Centre Nautique Saint cast

GRADE 4

INSTRUCTIONS DE COURSE

1 REGLES

- 1.1 La régate sera régie par :
 - (a) les « règles » telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile 2021-2024*, incluant l'Annexe C.
 - (b) Les règles d'utilisation des bateaux (annexe C des IC), qui s'appliquent également aux courses d'entraînement. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.
- 1.2 Pour une action selon la RCV C8.6, les umpires suivront le guide de l'Annexe E des IC.
- 1.3 La RCV 40.2 est supprimée et remplacée par : « La règle 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau. ».

2 INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITE

- 2.1 Seuls les barreurs invités par l'AO sont admissibles dans l'épreuve. Les barreurs sont listés dans l'annexe A des IC.
- 2.2 Pour rester admissible, l'équipage complet doit, remplir le formulaire d'inscription, régler tout droit d'inscription, toute caution (1500€) pour les dommages et remplir le formulaire de poids de l'équipage.
- 2.3 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque barreur pour chaque incident. Si une retenue est faite sur la caution, le barreur sera tenu de rétablir le montant initial de la caution pour conserver son admissibilité.
- 2.4 Chaque barreur est responsable des dommages ou pertes subies par son bateau sauf responsabilité autre déterminée par les umpires ou le jury.
- 2.5 Après le signal d'avertissement d'un match, le barreur inscrit ne doit pas quitter la barre, sauf en cas d'urgence.
- 2.6 Quand un barreur inscrit est dans l'incapacité de continuer à courir dans l'épreuve, le Jury peut

autoriser un membre d'équipage d'origine à le remplacer.

- 2.7 Quand un membre d'équipage inscrit est dans l'incapacité de continuer à participer à l'épreuve, le Jury peut autoriser un remplacement, un remplacement temporaire ou une autre mesure.

3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information situé au PC course au centre nautique St Cast
- 3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés depuis le mât situé devant le CN St Cast
- 3.3 Les barreaux doivent assister au premier briefing avec l'organisation, qui aura lieu à 09h00 au CN ST Cast le samedi 6 avril 2024, sauf s'ils sont excusés par l'AO.
- 3.4 Le signal d'attention ne sera pas fait moins de 30 minutes après l'affalée du pavillon « APERÇU » à terre.

4 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 4.1 Les modifications aux IC faites à terre seront affichées au plus tard une heure avant le départ de toute course concernée et seront signées par les représentants du CC et du J.
- 4.2 Les modifications faites sur l'eau seront signalées par l'envoi du 3^{ème} substitut avec trois signaux sonores. Un umpire peut les communiquer par oral ou par écrit.

5 BATEAUX ET VOILES

- 5.1 (a) L'épreuve se courra sur des J 80.
(b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'AO.
- 5.2 L'ensemble de voiles à utiliser sera signalé sur le bateau du CC avant le signal d'attention. Les signaux auront les significations suivantes :

| <u>SIGNAL</u> | <u>ENSEMBLE DES VOILES A UTILISER</u> |
|------------------------|--|
| Pas de pavillon | GV haute + foc + Spinnaker autorisé |
| Pavillon B | Spinnaker interdit |

- 5.3 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un umpire. Le 3^{ème} substitut n'est pas nécessaire.
- 5.4 Le CC décidera des bateaux utilisés pour chaque phase et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, le barreur à qui ce bateau a été attribué utilisera temporairement un autre bateau.

6 IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

- 6.1 Les bateaux seront identifiés par des numéros sur la coque.
- 6.2 Les bateaux seront tirés au sort chaque jour lors de la réunion du matin ou au début de chaque phase, selon décision du CC.

7 NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- 7.1 Le nombre total d'équipiers (incluant le barreur) doit être de 4 à 6 pour tous les équipages.
- 7.2 **Poids de l'équipage**
Le poids total de l'équipage, incluant le barreur, vêtus au minimum de shorts et tee-shirts, ne doit

pas excéder 350 kg, déterminé lors de l'inscription.

- 7.3 Tous les équipiers inscrits doivent courir tous les matchs, sauf en cas d'autorisation de changement d'équipier précisé dans l'IC 2.6 ou 2.7.

8 FORMAT DE L'ÉPREUVE ET HORAIRES DES DEPARTS

- 8.1 Le format de l'épreuve est précisé dans l'annexe B des IC.
- 8.2 Dans une série éliminatoire entre deux barreurs,
 (a) ils devront alterner à chaque match l'extrémité de la ligne qui leur est attribuée. Sauf si mentionnées dans la grille de départ, les extrémités initialement attribuées seront déterminées par un tirage au sort (ceci modifie la RCV C4.1).
 (b) Quand une série éliminatoire entre deux barreurs a été décidée, les matchs ultérieurs entre ces deux barreurs ne seront pas courus.
 (c) Les équipages changeront de bateaux à l'issue des matchs impairs de chaque série éliminatoire, sauf si les deux barreurs en décident autrement à l'issue de match 1.
- 8.3 Les jours de course sont programmés du 6 et 7 Avril 2024.
- 8.4 Le nombre de matchs courus chaque jour sera déterminé par le CC.
- 8.5 Le CC peut interrompre une phase ou l'épreuve, quand, à son avis, il ne sera pas possible de courir les matchs restants dans les conditions existantes ou dans le temps imparti restant. Les phases précédentes peuvent être terminées à la place des phases ultérieures.
- 8.6 L'heure prévue du premier signal d'attention est 10h le samedi 6 avril et 9h30 le dimanche 7 avril.
- 8.7 Le départ de chaque flight ultérieur sera donné aussitôt que possible après le flight précédent.
- 8.8 Quand un match ne peut pas partir à l'heure prévue, chaque umpire préviendra son match que le match « n » ne partira pas et que l'ordre des départs est modifié en conséquence sans changement de numéro de flamme numérique. Il n'y aura pas de départ blanc.
- 8.9 Quand, lors d'une série éliminatoire, le vainqueur d'une série spécifique est déterminé, les départs suivants seront avancés pour éliminer les départs blancs. Les concurrents en seront informés oralement par un umpire.

9 ZONE DE COURSE

La zone de course sera située dans la baie de St Cast

10 PARCOURS

- 10.1 **Configuration, signaux et parcours à effectuer**
 (a) **Configuration du parcours** (*pas à l'échelle*)

Marque au vent W o

Marque sous le vent L o

Ligne de départ/arrivée o—————o Bateau comité

(b) **Signaux de parcours et parcours à effectuer**

Les signaux de parcours seront envoyés du bateau CC, avec ou avant le signal d'avertissement.

La marque au vent W doit être contournée à tribord.

La marque sous le vent L est à contourner à tribord.

| <u>Signal</u> | <u>Parcours</u> |
|-----------------|------------------------------|
| Pas de Signal : | départ - W - L - W – arrivée |
| « S » : | départ - W – arrivée |

(c) **Description des marques :**

Le bateau du CC sera identifié par un Pavillon CN St Cast

La marque de la ligne de départ/arrivée sera une bouée Conique Rouge

Les marques L sera une bouée coniques **Jaune**

La marque W sera une bouée conique Jaune

La marque de remplacement sera une bouée Conique Rouge

10.2 Ligne de départ/arrivée

- (a) La ligne de départ et d'arrivée sera une ligne droite entre le côté parcours de la marque de départ/arrivée et un mât sur le bateau du CC portant le pavillon **orange**.
- (b) Une bouée peut être amarrée à l'avant sur la ligne de mouillage du bateau du CC. Les bateaux ne doivent pas passer entre cette bouée et le bateau du CC, à quelque moment que ce soit. Cette bouée fait partie de la ligne ou chaîne de mouillage du bateau CC.

10.3 Annulation

- (a) La RCV 32 est supprimée et remplacée par : « Après le signal de départ, le CC peut annuler un match pour n'importe quelle raison, après consultation des umpires du match, lorsque cela est possible ».
- (b) Dans un flight, quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'une flamme numérique, le signal s'applique uniquement à ce match.

11 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

11.1 Avant le signal d'attention d'un flight ou dans les deux minutes suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer le pavillon blanc fourni par l'organisation pour signaler une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ. **Il doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du CC et y rester, sauf indication autre.**

11.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du CC.

11.3 Après le signal d'attention d'un flight, un match ne sera pas retardé ni annulé en raison d'une avarie, sauf si le signal d'avarie a été envoyé comme requis par l'IC 11.1.

11.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après le signal d'attention ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

12 PROCÉDURE DE DÉPART

12.1 Les signaux d'avertissement d'un match seront les flammes numériques.

12.2 Le numéro du flight suivant sera affiché sur un panneau à l'arrière du bateau CC.

13 CHANGEMENT DE POSITION DE LA MARQUE AU VENT

13.1 Les changements de parcours seront faits en mouillant une marque W de remplacement.

13.2 Signaux de changement de parcours

- (a) Le pavillon C
- (b) Lorsqu'un changement de parcours après le départ ne concerne que certains matchs, ces matchs seront identifiés par la flamme numérique correspondante.

13.3 Signaux depuis un bateau

- (a) Lorsqu'un changement de parcours est fait pour le premier bord du parcours, le signal sera envoyé depuis le bateau du CC avec le signal préparatoire pour chaque match concerné. Ce signal sera suivi par une série de signaux sonores répétitifs.
- (b) Lorsqu'un changement de parcours est signalé après le premier bord du parcours, il sera signalé depuis un bateau se trouvant à proximité de la marque L.

14 TEMPS LIMITE

Un bateau qui ne finit pas dans les 5 minutes après que son adversaire a effectué le parcours et fini sera classé DNF (ceci modifie les RCV 35 et A5).

15 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

15.1 Les bateaux accompagnateurs doivent arborer ostensiblement l'identification de l'équipe qu'ils entraînent.

15.2 L'AO ne fournira pas de mouillages pour les bateaux accompagnateurs.

15.3 Si un bateau accompagnateur gêne la course ou l'organisation de l'épreuve, cela peut entraîner l'application d'une pénalité, à la discrétion du J pour le barreur ou l'équipe associée.

16 PRIX

La remise des prix se fera à l'issue des courses le dimanche 7 avril.

17 CODE de CONDUITE

17.1 Les concurrents doivent répondre à toute requête raisonnable d'un officiel, y compris la présence aux cérémonies officielles, la collaboration avec les partenaires de l'épreuve et ne doivent pas agir de façon à ternir l'image de l'épreuve.

17.2 Les concurrents doivent manier les bateaux et le matériel avec le soin nécessaire, en bon marin, et conformément aux annexes C et D des IC.

17.3 Les actions suivantes de la part des barreurs et/ou membres d'équipage en course pourront être considérées comme une infraction à l'esprit de sportivité selon la RCV C8.3(c) et pourront entraîner une pénalité à l'initiative d'un umpire selon la RCV C5.2 ou C5.3 :

- Tentatives verbales excessives pour exercer des pressions, conseiller ou influencer les décisions des umpires.
- Objection répétitive ou continue à une décision d'umpire (verbale ou autre),
- Insulter les umpires avant ou après une décision (voir également call MR M4).

17.4 Les infractions à l'IC ci-dessus peuvent aussi être transmises au Jury. La pénalité pour une infraction à l'IC 17.3 sera à la discrétion du Jury et peut comprendre l'exclusion de toute participation ultérieure à l'épreuve, le retrait d'un prix en espèces ou l'encaissement des cautions

17.5 Les infractions graves à cette IC pourront être communiquées au Jury par l'AO pour une action selon la RCV 69.

18 DECISION DE COURIR

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).

Arbitres désignés :

Président du comité de course : Hélène Prud'homme

Umpire : Gridel thibaut, Verniest Baptiste, Calvarin bertrand, Jubert bernard, Barbeau Isabelle, Humeau Eric

PRO : Rousseaux Maxime

ANNEXE A

LISTE DES BARREURS ADMISSIBLES

RANKING LIST WORLD SAILING DU 6 Mars 2024

| | Nom | Prénom | Club | Université ou école | Ranking WS | WS Sailor ID |
|----|---------|-----------|------|-------------------------|------------|--------------|
| 1 | GARRETA | Ian | | INSA Lyon | 4 | FRAIG7 |
| 2 | ALLIX | Martin | | Université de Caen | 28 | FRAMA41 |
| 3 | EON | Victorien | | Université de Nantes | 82 | FRAVE9 |
| 4 | MARSAN | Tom | | La Rochelle Université | | FRATM27 |
| 5 | PAIN | Swann | | ENSTA Bretagne | | FRASP21 |
| 6 | CORDON | Baptiste | | ENSSAT Lannion | | FRABC61 |
| 7 | BOURIT | Florine | | Université Paris Cite | | FRAFB58 |
| 8 | JAHIER | Martin | | Université Bretagne Sud | | FRAMJ26 |
| 9 | PAJUSCO | Benjamin | | Université de Nantes | | FRABP46 |
| 10 | DINAS | Thomas | | IUT St Brieuc | | FRATD59 |
| 11 | CLABON | Armand | | EIGSI La Rochelle | | FRAAC125 |

ANNEXE B

FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

1. Première phase - Round Robin RR

- a) Les barreaux seront classés en se basant sur le classement Match Race Open de World Sailing du 1^{er} mai 2023
- b) Tous les barreaux disputeront un Round Robin simple ou par poule (RR).

2. Deuxième phase : Demi- Finales et Finales

- a) Les 4 barreaux les mieux classés à l'issue de la première phase accéderont aux demi-finales.
- b) Le premier du classement de la phase 1 choisira son adversaire parmi les 3 autres qualifiés.
- c) Pour chaque demi-finale, le premier à marquer 2 points sera qualifié pour la Finale.
Les perdants joueront la Petite Finale
- d) La Finale et la Petite Finale se joueront également en 2 points

PROGRAMME DES COURSES

Le PRO pourra modifier ou réduire le Format de l'épreuve à tout moment, en fonction des conditions météo et/ou du temps restant.

Il pourra en informer les concurrents soit oralement sur l'eau, soit à terre lors des briefings, ou bien encore par avenant posté au tableau officiel.

Pour les phases éliminatoires, le nombre de points à marquer pour la victoire sera confirmé avant le début de la phase par le CC.

Chaque matin, pendant le briefing, une liste d'appariement sera distribuée à chaque barreur avec le programme de la journée.

ANNEXE C

UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, des variations ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

2. EQUIPEMENT ET ACTIONS INTERDITES

Sauf en cas d'urgence ou pour éviter un dommage ou une blessure, ou en cas de consigné différente d'un umpire, les actions suivantes sont interdites :

- 2.1 Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.
- 2.2 L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.
- 2.3 Le remplacement de tout équipement sans l'accord du CC.
- 2.4 Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.
- 2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.
- 2.6 Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.
- 2.7 Enlever un bateau de son emplacement à quai ou de son mouillage sans avoir acquitté le règlement de la caution demandée ou sans avoir l'autorisation du CC, ou pendant les jours de course, alors que la flamme Aperçu est envoyée à terre.
- 2.8 Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9 Ecrire directement sur la coque ou le pont avec un marqueur indélébile ou utiliser du ruban adhésif laissant des traces de colle.
- 2.10 Utiliser un ris de fond en tant que ris.
- 2.11 *inutilisé.*
- 2.12 Croiser les écoute de voile d'avant sur les winchs.
- 2.13 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.14 Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.15 Utiliser un winch pour régler l'écoute de la grand-voile, le pataras ou le halebas.
- 2.16 *inutilisé.*
- 2.17 Utiliser des brins de laine pour ferler le spinnaker
- 2.18 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.19 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.
- 2.20 L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas et montres.
- 2.21 Après le signal de départ, et pendant la navigation au près pendant plusieurs secondes, la position de la bôme principale ne doit pas être contrôlée autrement que par la grand écoute avec la poulie fixée au fond du cockpit et le halebas.
- 2.22 L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.23 L'utilisation du bout de Cunningham de grand-voile et de la commande de hale-bas pour aider à la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.24 Une infraction à l'IC 2.21 ou 2.22 ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des umpires conformément à la RCV C8.2. Ceci modifie les RCV C6.2 et C.8.2.

3. EQUIPEMENTS ET ACTIONS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

- 3.1 Embarquer les équipements suivants :
 - (a) principaux outils
 - (b) ruban adhésif
 - (c) bouts (élastiques ou sinon de 4 mm de diamètre ou moins)
 - (d) marqueurs
 - (e) matériel pour pennons
 - (f) montre, chronomètres et compas à main et petit équipement vidéo (GoPro par exemple)
 - (g) manilles et manillons

- (h) velcro
 - (i) baudrier
 - (j) pavillons de remplacement
 - (k) équipement individuel de flottabilité si non fourni par l'AO
- 3.2. Utiliser les équipements listés en 3.1 pour :
- (a) éviter que les bouts, voiles et écoute ne s'emmêlent
 - (b) fixer les pennons
 - (c) empêcher que les voiles soient endommagées ou tombent par-dessus bord
 - (d) marquer les repères de réglage
 - (e) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés
 - (f) faire des signaux requis par l'Annexe C6
 - (g) sécurité personnelle
- 3.3 Modifier le nombre de palans de la grande écoute.
- 3.4 **Limitation sur le bout-dehors**
Après le signal d'avertissement, le bout-dehors ne devra pas être sorti tant que le bateau ne sera pas sur une route à plus de 90° du vent réel et devra être rentré à la première occasion raisonnable quand le spinnaker n'est plus utilisé. Une infraction à cette règle ne peut faire l'objet d'une réclamation par un bateau, mais les Umpires pourront agir conformément à la RCV C8.2. Ceci modifie C6.2 et C8.2. Les umpires essaieront d'avertir les compétiteurs avant de les pénaliser au cas où le bout-dehors ne serait pas rentré à la première occasion raisonnable.
- 4. EQUIPEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES**
Ce qui suit est obligatoire :
- 4.1. Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au CC, même si aucun dommage ou perte n'est enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des matchs ultérieurs. Quand des échanges de bateau sont effectués sur l'eau, le rapport devrait être fait verbalement au CC dès que possible.
- 4.2. A la fin de chaque journée de navigation :
- (a) plier les voiles, les ranger dans les sacs et à leur place, suivant les consignes,
 - (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,
 - (c) relâcher la tension du pataras.
- 4.3. A la fin du dernier jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marques.
- 4.4 Toute demande de modification de l'équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu'une réponse oui/non soit possible.
- 4.5 Se conformer à toute règle, y compris les limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'apponnement.
- 4.6 Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.

ANNEXE D

LISTE D'EQUIPEMENT

Les éléments suivants, non fixés, fournis par l'AO doivent être embarqués à tout moment à leur place pendant la navigation. Toute perte devra être signalée sur le rapport de dommage journalier.

VOILES ET EQUIPEMENT DES VOILES

Grand-voile et jeu de lattes
Petite voile d'avant Spinnaker
Un tangon de spinnaker
Deux écoutes de spinnaker
Deux écoutes de voile d'avant
Une manivelle de winch
Un stick
Chariot de Génois

EQUIPEMENT DE SECURITE

Lampe torche
Corne de brume
Seau et amarre
Fusées
Bouée de sauvetage
Pompe de cale

SYSTÈME DE MOUILLAGE

Ancre et chaîne
Ligne de mouillage

PARE BATTAGE

Deux pare battage

EQUIPEMENT DE LA CUISINE

Panier repas tel que fourni par l'AO

EAU

Telle que fournie par l'AO

ANNEXE E - PENALITES POUR DOMMAGE

Pénalités en match racing pour dommage suite à un contact entre bateaux

Les RCV C6.6 et C8.6 permettent aux umpires ou au jury de décider de la pénalité quand un bateau enfreint la RCV 14. Ce document explique comment les dommages seront évalués et fournit un guide général pour une pénalité appropriée. Quand le jury a de bonnes raisons de le faire, il peut appliquer une pénalité différente.

Les dommages sont divisés en 3 niveaux dans le tableau ci-dessous.

| Niveau | Etendue | Conséquence |
|----------------------------|---|--|
| Niveau A Dommage mineur | N'affecte pas de façon significative la valeur, l'apparence générale, ou l'utilisation normale du bateau. | Le bateau peut régater sans réparation bien que des travaux mineurs de surface puissent être nécessaires après l'épreuve. Les réparations ne devraient normalement pas nécessiter plus d'1 heure de travail. |
| Niveau B Dommage | Affecte la valeur et/ou l'apparence générale du bateau. | Le dommage n'affecte pas l'utilisation normale du bateau dans cette course, mais peut nécessiter une réparation (temporaire) avant de reprendre la course. Exige plus d'1 heure de travail mais ne devrait normalement pas exiger plus de 3 heures de travail. |
| Niveau C Dommage majeur | L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être altérée | Le bateau aura besoin d'une réparation avant de reprendre la course. Exige plus de 3 heures de travail. |

Pénalités en points – devant être appliquées sans instruction (ceci modifie la RCV C8.6) ;

| Niveau | Round Robin | Séries éliminatoires |
|----------|-------------|-----------------------|
| A | Aucun | Aucun |
| B | Demi-point | Trois quarts de point |
| C | Un point | Un point |

Quand les deux bateaux enfreignent la RCV 14, ils devraient tous deux recevoir une pénalité en points. Si un concurrent demande une instruction après qu'une pénalité en points ait été imposée, le jury peut décider (pendant l'instruction) de donner une pénalité supérieure.

Déductions de la caution de dommage

L'évaluation du niveau de dommage est utilisée seulement pour des points de pénalités, et n'est pas liée aux déductions sur la caution de dommage.

Tous les points de pénalités seront basés sur l'évaluation du niveau de dommage sur l'eau. L'évaluation ultérieure du niveau de dommage après un examen plus approfondi, aussi bien pour un niveau supérieur qu'inférieur, ne modifiera pas les points de pénalité donnés sur l'eau.