

**Instruction de course**  
**Challenge MATCH RACING OPEN 2023**



Date :

- ✓ Régate challenge 1 : Dimanche 26 mars 2023
- ✓ Régate challenge 2 : Championnat de Match Race 29-30 Juillet 2023

Lieu : NOUMEA – Nouvelle Calédonie

**Autorité Organisatrice: Cercle Nautique Calédonien**





Abréviations :

J	Jury	CC	Comité de Course
AO	Autorité Organisatrice	AN	Autorité Nationale
RCV	Règles de Course à la Voile	IC	Instructions de Course
JI	Jury International	AC	Avis 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*, incluant l'Annexe C.
  - (b) Les règles d'utilisation des bateaux (annexe C des IC), qui s'appliquent également aux courses d'entraînement et aux courses des partenaires.
  - (c) Les prescriptions de la FFVoile aux RCV 64.3, 70.5, 86.3, 88, 91, et à l'annexe R s'appliqueront et seront affichées sur le tableau officiel d'information.
- 1.2 Le port d'une aide à la flottabilité est obligatoire pendant les courses, ceci modifie la règle 40.
- 1.3 Ajouter à la RCV 41 : (e) une aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération.
- 1.4 Ajouter à la RCV C6 2 - (e) les règles de classe

## 2 INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITÉ

- 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, avant le vendredi 24 mars à 11 h sauf prolongation par l'AO, remplir le formulaire d'inscription, régler tout droit d'inscription, toute caution (120 000 FCFP) 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 pour 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, l'AO 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, L'AO 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 à la base des ELLIOTTS
- 3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés depuis le mât de pavillon situé à proximité de la base des ELLIOTTS
- 3.3 Les barreurs doivent assister au premier briefing qui aura lieu le dimanche à 09h00 sauf s'ils sont excusés par l'AO.
- 3.4 La première réunion avec les umpires aura lieu en suivant.
- 3.5 Le 1<sup>er</sup> signal d'attention ne sera pas fait moins de 30 mn 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 1 heure avant le départ de toute course concernée et seront signées par les représentants du CC et du J/JI
- 4.2 Le pavillon L envoyé sur la flamme numérique de la modification la plus récente sera envoyé à terre chaque jour, jusqu'à ce que les bateaux soient partis vers la zone de parcours.
- 4.3 Les modifications faites sur l'eau seront signalées par l'envoi du 3<sup>ème</sup> 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 bateaux Elliotts 6 et J0  
(b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par le CC.
- 5.2 L'ensemble des voiles à utiliser sera signalé sur le bateau du CC avec ou avant le signal d'attention. Les signaux ont les significations suivantes :

**Pas de pavillon** ..... **GV haute + foc+ Spi assy autorisé**  
**Pavillon I** ..... **GV haute + foc+ Spi assy interdit**

- 5.3 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un umpire. Le 3<sup>ème</sup> 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.
- 5.5 L'AO peut autoriser l'utilisation d'un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.

### 6 IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

- 6.1 Les bateaux seront identifiés par leur numéro de 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.
- 6.3 Les bateaux seront échangés conformément à la liste d'appariement et le programme des courses





## 7 NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

7.1 Le nombre total d'équipiers (incluant le barreur) doit être entre 3 et 5 à l'exclusion des personnes placées à bord par le CC.

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 kgs**, déterminé lors de l'inscription ou à un moment décidé par le CC.

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

## 8 FORMAT DE L'ÉPREUVE ET HORAIRE DES DEPARTS

8.1 Le format de l'épreuve et les grilles de départ sont précisés dans les annexes A et B des IC. Les matchs à courir dans un flight seront affichés dans l'ordre de départ sur le bateau CC.

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) Lorsqu'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.

8.3 Les jours de course sont programmés

- Dimanche 26 mars 2023
- Samedi & Dimanche 29-30 Juillet 2023

8.4 L'heure limite pour un signal « d'avertissement » le dernier jour de course sera 16h30.

8.5 Le nombre de matchs courus chaque jour sera déterminé par le CC.

8.6 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.

8.7 L'heure prévue du premier signal d'attention le dimanche 10H.

8.8 Le départ de chaque flight ultérieur sera donné aussitôt que possible après le flight précédent.

8.9 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.

8.10 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 baie de l'orphelinat et alentours





## 10 PARCOURS

### 10.1 Configuration, signaux et parcours à effectuer

#### (a) Configuration du parcours (pas à l'échelle)

Marque W   Marque W   Marque W  
o   o   o

Marques L   o   o

Départ/Arrivée   o-----○ Bateau Comité

#### (b) Signaux d'affichage du parcours à effectuer (modifie la RCV 33 et Signaux de course Annexe C3.1) :

Le CC pourra mettre en place 3 marques au vent.

La marque au vent (W) et doivent être contournées à tribord

Les marques sous le vent (L) constituent une porte, lorsque qu'il n'y a qu'une seule marque sous le vent elle doit être laissée à tribord.

Parcours : départ - W - L - W – arrivée





- (i) **Au signal d'attention, le CC annoncera la marque au vent par l'envoi d'un pavillon de la couleur de la marque à contourner. Par défaut, la marque W est Jaune.**
- (ii) **Description des marques :**  
La marque de la ligne de départ/arrivée sera une bouée cylindrique orange.  
Les marques W seront une bouée baton Jaune, une bouée baton Verte et une bouée baton Rouge.  
La ou les marques L seront des bouées baton Jaune.

### 10.3 Ligne de départ/arrivée

- (a) La ligne d'arrivée sera entre le mât avec un pavillon orange sur le bateau comité et le côté parcours de la marque de la ligne d'arrivée.
- (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.

### 10.4 Annulation et réduction

- (a) La RCV 32 est supprimée et remplacée par : « Après le signal de départ, le CC peut annuler ou réduire 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 un pavillon **vert** 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 (1<sup>er</sup> match = flamme numérique n°1, 2<sup>nd</sup> départ = flamme numérique n°2, etc...).
- 12.2 Le numéro du flight suivant sera affiché sur un tableau situé à l'arrière du bateau CC
- 12.3 Le signal d'attention sera envoyé 7 minutes avant le premier signal de départ de chaque flight. Ceci modifie la RCV C3.1.





### 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 (modifie la RCV 33 et Signaux de course)

- (a) Le pavillon C et un pavillon ou un panneau de couleur signifie : « La marque au vent a été remplacée par une marque de la même couleur que le pavillon ou le panneau. »
- (b) Lorsqu'un changement de parcours après le départ ne concerne que certains matches, ces matches seront indiqués 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 doit être envoyé depuis le bateau du CC avec le signal préparatoire pour chaque match concerné. Le signal préparatoire doit être 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.
- (c) Lorsqu'un changement de parcours après le départ ne concerne que certains matches, ce changement sera indiqué par la flamme numérique correspondante avec le pavillon C et un pavillon de couleur accompagné de signaux sonores répétitifs signifiant : « La marque au vent a été remplacée par une marque de la même couleur que le pavillon »

### 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 la RCV 35 et A5).

### 15 PRIX

Il n'y aura pas de prix décernés.

### 16 CODE de CONDUITE

16.1 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.

16.2 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.

16.3 Les actions suivantes de la part des barreaux 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 de la part 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 M4).

16.4 Les infractions à l'IC ci-dessus peuvent aussi être transmises au Jury. La pénalité pour une infraction à l'IC 16.3 est 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

16.5 Les infractions graves aux IC seront communiquées au J par l'AO pour prendre des mesures selon RCV 69.





CERCLE NAUTIQUE  
CALÉDONIEN

**17 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).





**ANNEXE A**

**LISTE DES BARREURS ADMISSIBLES**

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	





## ANNEXE B

### FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

#### FORMAT DE L'ÉPREUVE

##### 1 Première phase – Round(s) Robin(s)

Chaque équipage disputera si possible un Round Robin aller retour, chaque barreur rencontrera deux fois les autres barreurs.

##### 2 Demi-finales

- (a) Le barreur finissant premier du (des) round(s) robin de qualification choisira son adversaire lorsque le CC le demande. Les deux barreurs restants se rencontreront l'un l'autre.
- (b) Le premier barreur marquant au moins 2 points se qualifiera pour la phase suivante.

##### 5 Finales

- (a) Les barreurs seront répartis en matchs suivant le tableau joint.
- (b) Le premier barreur marquant au moins 2 points sera le vainqueur.

##### 6 Places 5 à 8

Le classement pour ces places sera attribué en fonction de résultats du round robin aller retour (le skipper classé 5<sup>ème</sup> à l'issue du round robin initial, sera classé 5<sup>ème</sup> de l'épreuve ; le skipper classé 6<sup>ème</sup> à l'issue du round robin initial, sera classé 6<sup>ème</sup> de l'épreuve....).

##### 7 3<sup>ème</sup>/4<sup>ème</sup> Petite Finale

- (a) Les barreurs seront répartis en matchs suivant le tableau joint.
- (b) Le premier barreur marquant 2 points sera classé 3<sup>ème</sup>, l'autre étant classé 4<sup>ème</sup>.





## 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 consigne 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 courses, 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 Utiliser un ris de fond en tant que ris.
- 2.10 Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.11 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.12 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.
- 2.13 Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.14 Utiliser un winch pour régler l'écoute de la grand-voile, le pataras ou le halebas.
- 2.15 Régler la tension des filières.
- 2.16 Utiliser une ligne de ris comme bordure.
- 2.17 Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs.
- 2.18 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.19 L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas et montres (*l'autorisation d'utiliser d'autres instruments fournis avec les bateaux nécessite que ceux-ci soient calibrés*)
- 2.20 Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.
- 2.21 Utiliser un scotch laissant des résidus/ type grey tape.
- 2.22 Utiliser le tangon de spinnaker pour la voile d'avant
- 2.23 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 (*utiliser seulement quand les bateaux sont fournis par l'AO et ensuite, si nécessaire, pour éviter les dommages aux haubans*)
- 2.24 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.
- 2.25 Avoir la têtère du spinnaker au-dessus du vis de mulet sur un bord du parcours entre les marques WP et WS jusqu'à ce que l'étrave soit dans la zone des deux longueurs de la marque de la fin du bord.
- 2.26 Avoir le bout dehors sorti, sauf lorsqu'on envoie, porte ou affale le spinnaker. Le bout dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker.





- 2.27 Sortir le bout dehors avant d'être sur le nouveau bord du parcours après être entré dans la zone d'une marque à contourner sans porter le spinnaker.
- 2.28 Une infraction à l'IC 2.22, 2.23, 2.24, 2.25, 2.26 ou 2.27 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 EQUIPEMENT 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
  - (g) manilles et manillons
  - (h) velcro
  - (i) baudrier
  - (j) pavillons de remplacements
  - (k) équipement individuel de flottabilité si pas fourni par l'organisation
- 3.2. Utiliser les équipements listés en 3.1 pour :
- (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes 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 Fixer un système de blocage de l'écoute de spi sur l'étrave à condition qu'il ne rallonge pas la longueur du bateau de plus de 100mm et ne nécessite aucune réparation après avoir été enlevé.

### 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 le dommage ou la perte n'est pas enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des Matches 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
- 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'appontement.





CERCLE NAUTIQUE  
CALÉDONIEN

- 4.7 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**

*Modifier cette liste si nécessaire.*

- D1** 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

Voile d'avant

Spi Assymetrique

Une écoute de spinnaker en continu

Une écoute de grand voile

Des écoutes de génois

Un stick

Chariot de génois

**EQUIPEMENT DE SECURITE**

Gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage

Seau et amarre

Le bout de remorquage doit rester à poste (passer dans le filoir à l'avant)

**OUTILS**

Tous les outils fournis



## ANNEXE E

### Pénalités pour dommage en match racing 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.

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.

### Points de pénalités – devant être appliqués sans instruction (ceci modifie la RCV C8.6) ;

Niveau	Round Robin	Séries éliminatoires
<b>A</b>	Aucun	Aucun
<b>B</b>	Demi-point	Trois-quart de point
<b>C</b>	Un point	Un point

Quand les deux bateaux enfreignent la RCV 14, ils devraient recevoir chacun 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.





CERCLE NAUTIQUE  
CALÉDONIEN

