

Campionato Italiano Match Racing Open, U23, Femminile

Grado 3
4-6 ottobre 2024

ISTRUZIONI DI REGATA

Abbreviazioni:

| | | | |
|------------|--------------------------|-------------|---------------------------------|
| AO | Autorità Organizzatrice | CdR | Comitato di Regata |
| CdP | Comitato per le Proteste | BdR | Bando di Regata |
| AN | Autorità Nazionale | RRS | Regolamento di Regata |
| IdR | Istruzioni di Regata | CNTG | Circolo Nautico Torre del Greco |

1. REGOLE

- 1.1 Come da Bando di Regata.
- 1.2 Rimuovere la RRS 32 e Sostituirla con la nuova RRS 32: Dopo il Segnale di Partenza il CdR potrà annullare o ridurre qualsiasi incontro per qualsivoglia motivo, dopo essersi consultato con gli arbitri dell'incontro, se possibile.
- 1.3 Durante un volo, quando un segnale visivo è esposto sopra un pennello numerico, il segnale si applica soltanto a quell'incontro. Ciò modifica i Segnali di Regata nel RSS.
- 1.4 Aggiungere alla regola 41 RRS: (e) aiuto a recuperare dall'acqua e riportare sulla barca un componente dell'equipaggio qualora il nuovo imbarco avvenga approssimativamente nella stessa posizione del salvataggio
- 1.5 In caso di applicazione della regola C8.6 RRS si farà riferimento a quanto riportato nell'Appendice D di queste Istruzioni di Regata.

2. ISCRIZIONI ED ELEGGIBILITÀ

- 2.1 Per mantenere l'eleggibilità l'intero equipaggio dovrà completare la registrazione e la verifica del peso, documentare di avere versato la quota di iscrizione di Euro 300 ed un deposito cauzionale di euro 500 a copertura di eventuali danni come previsto dal BdR e procedere al peso dei componenti l'equipaggio entro le ore 18:00 di Giovedì 3 Ottobre 2024 salvo proroga del termine da parte del Comitato Organizzatore.
- 2.2 Il deposito cauzionale è il limite di responsabilità di ogni timoniere per ogni incidente. Nel caso una somma di denaro sia stata dedotta dal deposito a seguito di un incidente, al timoniere sarà richiesto di ricostituire il valore iniziale del deposito per poter mantenere l'eleggibilità.
- 2.3 Ogni timoniere è responsabile per i danni arrecati o la perdita dell'imbarcazione a meno che la responsabilità sia altrimenti assegnata dagli arbitri o dal CdP.
- 2.4 Quando un timoniere registrato non è in grado, in caso di emergenza, di proseguire nella manifestazione il CdR può autorizzare un altro componente l'equipaggio originariamente registrato a sostituirlo.

3. COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI

- 3.1 I comunicati saranno pubblicati sul sito ufficiale della manifestazione:
www.circolonauticotorredelgreco.it/index.php/it/regate/comunicati-match-race
Non è prevista la consegna di copia cartacea delle IdR. Tutti i concorrenti dovranno comunicare al momento dell'iscrizione un numero di telefono con l'applicazione WhatsApp installata al quale saranno inviate tutte le comunicazioni ufficiali della manifestazione.
- 3.2 I segnali a terra saranno esposti all'albero dei segnali del CNTG.
- 3.3 Il primo briefing sarà tenuto il 4 Ottobre 2024 alle ore 09.30 .
- 3.4 I timonieri dovranno partecipare al primo briefing
- 3.5 Il primo incontro con gli arbitri sarà dopo il primo briefing.

4. MODIFICHE ALLE ISTRUZIONI DI REGATA

- 4.1 Le modifiche alle Istruzioni di Regata saranno pubblicate sul sito ufficiale della manifestazione www.circolonauticotorredelgreco.it/index.php/it/regate/comunicati-match-race almeno 1 ora prima della partenza degli incontri a cui si riferiscono e saranno firmate dal rappresentante del Comitato di Regata e del Capo Arbitro.

4.2 Le modifiche fatte in mare saranno segnalate con l'esposizione del 3° Ripetitore con tre segnali acustici oppure saranno comunicate ai concorrenti dagli arbitri, verbalmente.

5. BARCHE E VELE

5.1 Barche:

- a) La manifestazione sarà disputata con imbarcazioni **RS21**;
- b) 6 imbarcazioni saranno disponibili;
- c) La combinazione di vele da utilizzare sarà comunicata dal CdR (vedere punto 5.2 delle IdR);
- d) Potrà essere richiesto ai concorrenti di cambiare vele durante una serie per soddisfare le richieste degli sponsor. Questo non potrà costituire oggetto di una richiesta di riparazione da parte di un concorrente. **Ciò modifica la RRS 60.1(b).**

5.2 La combinazione di vele da usare sarà segnalata dal battello del CdR insieme o prima il Segnale di Attenzione. I segnali avranno il seguente significato:

| Segnale | Combinazione di vele da usare |
|-------------------|-----------------------------------|
| Nessun segnale | Randa, fiocco, gennaker |
| Lettera R (Romeo) | Randa, fiocco, NO gennaker |

5.3 Altre istruzioni o restrizioni potranno essere segnalate alle barche a voce da parte di un arbitro, in questo caso non è richiesto l'utilizzo del 3° Ripetitore.

5.4 Il CdR deciderà quali barche debbano essere usate per ciascuna parte della manifestazione. Se il CdR decide che alcune barche non dovranno essere usate, ai timonieri assegnatari di tali barche ne verranno date altre temporaneamente in uso.

5.5 Il CdR potrà consentire l'uso di una barca in sostituzione quando ritiene che la barca originaria sia danneggiata in modo tale da non poter essere riparata in tempo utile.

6. IDENTIFICAZIONE ED ASSEGNAZIONE DELLE BARCHE

6.1 Le barche saranno identificate da numeri di prua .

6.2 Le barche saranno sorteggiate durante il primo meeting previsto per le ore 09.30 del 4 ottobre 2024 o come deciso dal CdR.

6.3 Le barche saranno utilizzate secondo la pairing list e la programmazione degli incontri.

7. COMPONENTI L'EQUIPAGGIO, NUMERO E PESI

7.1 L'equipaggio sarà composto dal timoniere e da altri 3 componenti, pesato in pantaloncini e maglietta, non dovrà superare il peso complessivo di 320 kg. Nel caso in cui l'equipaggio sia formato esclusivamente da componenti di sesso femminile sarà composto dal timoniere e da massimo altri 3 componenti ed il peso totale, pantaloncini e maglietta non dovrà superare i 320 kg.

7.2 Dal momento del Segnale di Attenzione il timoniere designato dovrà effettivamente condurre l'imbarcazione per tutta la durata dell'incontro, salvo in caso di emergenza.

7.3 Tutti i componenti l'equipaggio dovranno essere a bordo durante tutti gli incontri della manifestazione.

7.4 Se un componente dell'equipaggio, già registrato, fosse impossibilitato a continuare la manifestazione, il CdR potrà autorizzare la sua sostituzione temporanea o definitiva o scegliere un'altra soluzione.

8. FORMATO DELLA MANIFESTAZIONE e PROGRAMMA DEGLI INCONTRI

I timonieri saranno elencati usando la WS Match Racing Ranking List al 31/08/2024 e se non presenti nella ranking saranno elencati a discrezione del Comitato Organizzatore.

(a) I timonieri si incontreranno in un round robin completo che include 2 semi serie

(b) Semifinali tra i primi 4 classificati basate su il primo che realizza 2 punti con incrocio tra il 1° e il 4° classificati e tra il 2° e 3° classificati. Il 1° e il 2° saranno giallo nel primo incontro .Le barche saranno sorteggiate. Si scambieranno la barca dopo ogni match dispari

(c) I vincitori delle semifinali disputeranno la finale per il 1° e 2° posto basate sul primo che realizza 3 punti. Le due barche per la finale saranno scelte dagli equipaggi interessati, quindi sarà effettuato un sorteggio per l'assegnazione delle barche e per l'ordine di entrata..Si scambieranno le barche dopo ogni match dispari. I due perdenti delle semi-finali disputeranno la piccola finale per il 3° e 4° posto basata sul primo che realizza 2 punti Utilizzeranno le altre due barche della semifinale che saranno sorteggiate per assegnazione barche e per l'ordine di entrata. Si scambieranno le barche dopo il primo incontro

- 8.2 La pairing list degli incontri sarà consegnata ai concorrenti dopo il sorteggio. La sequenza di partenza degli incontri di ogni volo sarà esposta, in ordine di partenza, sul battello del CdR su lavagna magnetica a fondo bianco.
- 8.3 In una serie ad eliminazione diretta fra due timonieri:
- in ogni incontro questi si alterneranno nelle parti assegnate della linea di partenza come definito nella pairing list;
 - quando la serie ad eliminazione diretta raggiunge il risultato previsto, non saranno effettuati gli incontri successivi tra i due concorrenti;
- 8.4 I giorni di regata previsti sono il 4, il 5 e il 6 ottobre 2024
- 8.5 Nessun Segnale di Attenzione potrà essere esposto dopo le ore 15:00 del 6 ottobre 2024.
- 8.6 Il numero degli incontri da disputare in ogni giornata sarà deciso dal CdR.
- 8.7 Il CdR potrà interrompere una qualsiasi parte della manifestazione oppure la stessa manifestazione quando, a suo giudizio, a causa delle condizioni meteomarine o per l'esiguità del tempo restante appare impraticabile poter completare il programma previsto. Una qualunque fase potrà essere interrotta per effettuare quella successiva.
- 8.8 L'orario previsto per l'esposizione del primo Segnale di Attenzione, il primo giorno della regata, è fissato alle ore 10:00. Per i giorni successivi verrà pubblicato un comunicato entro le ore 18:30 e inviato via WhatsApp a tutti i timonieri. Qualora non fosse pubblicato il comunicato, l'orario di esposizione del primo segnale di avviso sarà lo stesso del primo giorno di regata.
- 8.9 Ogni volo seguente inizierà non appena possibile dopo la fine di quello che lo precede.
- 8.10 Quando un incontro non può partire nel momento stabilito, i segnali e le partenze degli incontri seguenti saranno anticipati, senza lasciare una partenza vuota per l'incontro che non parte. Gli arbitri informeranno i concorrenti della mutata sequenza di partenze.
- 8.11 Quando in una serie ad eliminazione diretta viene determinato il vincitore, le partenze successive verranno spostate in avanti per eliminare i vuoti scaturiti. I timonieri saranno avvisati di questa decisione dagli arbitri.

9. AREA DI REGATA

- 9.1 L'area di regata sarà posizionata nello specchio d'acqua antistante il litorale di Torre del Greco.

10. PERCORSO

- 10.1 Configurazione, segnali e percorso:
- Configurazione del percorso (non in scala)

W
o

o Boa L

o-----◆

Linea di Partenza/Arrivo

- b) Segnali del percorso e percorso dei match.
- i) I segnali indicanti il percorso saranno esposti sul battello del CdR prima o insieme al Segnale di Avviso.
 - ii) Le boe di bolina e poppa dovranno essere girate a dritta.

| Segnale | Percorso |
|--------------------|---------------------------------|
| Nessun Segnale | Partenza, W, L, W, Arrivo |
| Lettera S (Sierra) | Partenza, W, Arrivo |
| Lettera T (Tango) | Partenza, W, L, W, L, W, Arrivo |

- c) Descrizione delle boe:
- i) Il battello del CdR sarà identificato dal guidone del Circolo Organizzatore;
 - ii) La boa di partenza/arrivo sarà cilindrica di colore arancione;
 - iii) La boa di bolina W sarà cilindrica di colore giallo ;
 - iv) La boa di poppa sarà cilindriche di colore giallo;
 - v) La boa di cambio di percorso sarà cilindrica di colore azzurro.

10.2 Linea di Partenza/Arrivo

- a) La linea di partenza/arrivo sarà costituita dalla congiungente il lato del percorso della boa di partenza ed un'asta con bandiera arancione posta sul battello del Comitato di Regata.
- b) Un gavitello potrà essere attaccato alla catena/cima dell'ormeggio del battello del CdR giusto al di sotto del bagnasciuga. Le barche non dovranno mai passare fra questo gavitello ed il Battello del CdR, tale boa è considerata parte integrante dell'ancoraggio del battello del CdR.

11. AVARIE E TEMPO PER LE RIPARAZIONI

- 11.1 Prima del Segnale di Attenzione di un volo od entro i due minuti successivi all'arrivo, oppure i cinque minuti successivi al cambio di barca, quale che sia il termine più avanzato nel tempo, una barca può esporre la bandiera L (Lima) per segnalare un'avarìa o danneggiamento alla barca, alle vele, oppure il ferimento di un componente del proprio equipaggio e chiedere di ritardare la partenza dell'incontro successivo. La barca si porterà al più presto possibile sottovento al battello del CdR e resterà in attesa, salvo che non venga indirizzata diversamente.
- 11.2 Il tempo concesso per le riparazioni sarà fissato a discrezione del CdR.
- 11.3 Dopo il Segnale di Attenzione di un volo, un incontro non sarà differito od annullato a causa di avarie a meno che non sia stata esposta la bandiera L (Lima), secondo quanto disposto al punto 11.1 delle IdR ed il CdR non ne abbia tenuto conto.
- 11.4 A meno che non si applichi la RRS 62.1(b), l'impossibilità di eseguire le riparazioni nel tempo concesso, oppure il verificarsi di una rottura dopo il Segnale di Attenzione, non potrà essere oggetto di una richiesta di riparazione.
Ciò modifica la RRS 62.1(a).

12. PROCEDURA DI PARTENZA

- 12.1 I Segnali di Avviso degli incontri saranno i Pennelli Numerici corrispondenti a quanto indicato nelle pairing list.
- 12.2 Il numero del successivo volo in partenza sarà esposto su un pannello posto a poppa del battello del CdR.

13. CAMBIO DI PERCORSO

- 13.1 I cambi di percorso saranno effettuati posizionando una nuova boa di bolina come descritto alla IdR 13.3 .
- 13.2 Per il cambio successivo saranno utilizzate le boe originali
- 13.3 Segnali di cambio di percorso (a modifica della RRS 33) e Segnali di Regata:
- a) La bandiera C (Charlie). significa: La boa di bolina è stata sostituita da una boa cilindrica di colore azzurro;
 - b) Se un cambio di percorso disposto dopo la partenza riguarda solo alcuni incontri questi saranno segnalati con il rispettivo Pennello Numerico;

- c) Se il segnale C (Charlie) sopra S (Sierra) e, se del caso con il Pennello numerico indicativo, viene esposto alla boa di bolina, accompagnato da ripetuti segnali acustici, significa: "alla fine del lato che inizia ora, dirigersi direttamente alla linea di arrivo omettendo i restanti giri". *Ciò modifica la RRS 28.1.*

13.4 Battello dei Segnali

- a) Se un cambio di percorso viene disposto per il primo lato, il segnale sarà esposto sul battello del CdR insieme al Segnale Preparatorio per ogni incontro cui si riferisce con ripetuti segnali sonori
- b) Se il cambio di percorso viene disposto dopo il primo lato, il segnale verrà esposto da un battello in prossimità della boa (o cancello) di poppa.

14. TEMPO LIMITE

- 14.1 Una barca che non parte entro 3 minuti dal suo segnale di partenza sarà classificata DNS senza udienza. Questo non potrà essere oggetto di una richiesta di riparazione. ***Ciò modifica RRS 62.1(a).***
- 14.2 Una barca che non arriva entro 5 minuti dopo che la sua avversaria ha completato il percorso ed è arrivata, sarà classificata DNF. ***Ciò modifica le RRS 35, A4 e A5.***

15. PREMI

Come da Bando di Regata.

16. CODICE DI CONDOTTA

- 16.1 I concorrenti dovranno attenersi ad ogni ragionevole richiesta degli organi ufficiali della manifestazione, incluso presenziare ad incontri ufficiali, cooperare con gli sponsor e non dovranno comportarsi in modo da portare discredito alla manifestazione.
- 16.2 I concorrenti dovranno usare le barche e gli equipaggiamenti con appropriata e marinaresca cura e secondo quanto dispongono gli Allegati C e D delle IdR.
- 16.3 Le seguenti azioni da parte di timonieri ed equipaggi quando in regata potranno essere considerate comportamenti antisportivi secondo la RRS C8.3(c) e portare ad una penalità imposta dagli arbitri come da RRS C5.2 o C5.3:
- 16.4 Eccessivi tentativi verbali di condizionare, istruire o influenzare la decisione degli arbitri; Obiezioni continue e ripetute in seguito ad una decisione (Vedi anche la Call M4); Maltrattare o insultare gli arbitri prima o dopo una decisione (Vedi anche la Call M4)
- 16.5 Le infrazioni a queste IdR saranno riportate al Comitato per le Proteste e le penalità conseguenti saranno a sua discrezione e potranno includere l'esclusione dall'ulteriore partecipazione alla manifestazione, la perdita di eventuali premi in denaro o l'incameramento del deposito cauzionale.
- 16.6 Gravi infrazioni a queste IdR possono essere riportate al CdP dall'AO per un'azione ai sensi la RRS 69.

18. SCARICO DI RESPONSABILITÀ

- 18.1 Ogni partecipante la manifestazione lo fa a proprio rischio. L'AO, i suoi associati, dipendenti, tutti gli sponsor e collaboratori, nonché gli Ufficiali di Regata declinano ogni responsabilità per ogni perdita, danno, lesione o inconveniente occorso o comunque causato.

APPENDICE A ELENCO DEI TIMONIERI

| N° | Timoniere | Ranking WS (30/09/2024) |
|----|-----------|-------------------------|
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |

| | | |
|----|--|--|
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |
| 9 | | |
| 10 | | |
| 11 | | |
| 12 | | |
| 13 | | |
| 14 | | |

APPENDICE B

USO DELLE IMBARCAZIONI

1. GENERALE

1.1 Essendo stato fatto tutto il possibile per rendere uguali le imbarcazioni, eventuali differenze non potranno essere oggetto di una richiesta di riparazione. **Ciò modifica la RRS 62.1 (a).**

2. AZIONI ED USI NON CONSENTITI

Eccetto che in caso di emergenza oppure per evitare un danneggiamento o una lesione, oppure quando ordinato altrimenti da un arbitro, quanto sotto dettagliato è proibito:

2.1 Ogni aggiunta, rimozione o modifica dell'equipaggiamento fornito.

2.2 L'uso di una qualsiasi parte dell'equipaggiamento per uno scopo diverso da quello inteso o specificatamente consentito.

2.3 La sostituzione di qualsiasi attrezzatura senza l'approvazione del CdR.

2.4 Portare la barca in un modo che sia ragionevole prevedere come risultato ulteriori danni significativi.

2.5 Spostare l'equipaggiamento dalla sua normale posizione eccetto che per il tempo dell'uso.

2.6 Salire in barca senza preventiva autorizzazione.

2.7 Prendere una barca dal suo ormeggio senza aver pagato il deposito cauzionale o senza aver ottenuto il permesso dal Comitato di Regata, oppure, nei giorni di regata, durante il tempo in cui il segnale "Intelligenza" rimane esposto a terra.

2.8 Alare una barca oppure pulire le superfici sotto la linea d'acqua.

2.11 Attaccare fili al tessuto dello spinnaker.

2.12 Perforare le vele, anche solo per fissare filetti segnavento.

2.13 Effettuare trasmissioni (compresi i telefoni cellulari), eccetto che per segnalare danni od in risposta ad una richiesta del Comitato di Regata.

2.14 Regolare o modificare la tensione delle manovre fisse, escluso il paterazzo.

2.15 Usare un verricello per regolare la scotta della randa, il paterazzo o il vang.

2.16 Usare la borosa come tesa base della randa.

2.17 Non utilizzare con la scotta del fiocco ogni carrello o bozzello.

2.18 L'uso di strumentazione elettronica salvo la bussola ed orologi.

2.19 Marcare lo scafo o il ponte con inchiostri indelebili.

2.20 Dopo il segnale di partenza e quando si naviga di bolina per più di qualche secondo, il boma principale deve essere controllato solamente dall'uso della scotta della randa come esce dal bozzello sul fondo del pozzetto e dal vang.

2.21 E' proibito l'uso delle sartie (incluse le sartie basse ed interne) al di sopra dell'arridatoio basso per facilitare la virata o l'abbattuta o per sostenere la proiezione fuoribordo del corpo di un componente dell'equipaggio.

2.22 cambiare il numero dei passaggi nel paranco della scotta di randa.

2.23 a disposizione

2.24 L'infrazione dei punti C2.20 e 2.21 non potrà essere oggetto di una protesta da parte di una barca, ma è soggetta all'azione diretta degli arbitri in accordo con la RRS C8.2. **Ciò modifica la RRS C6.2 e la C8.2.**

3. AZIONI ED USI CONSENTITI

È permesso quanto segue:

3.1 Prendere a bordo i seguenti equipaggiamenti:

3.1.1 attrezzi a mano fondamentali;

3.1.2 nastro adesivo;

3.1.3 cima (elastica o altro di 4 mm di diametro o inferiore);

3.1.4 pennarelli (purché non indelebili);

3.1.5 nastri segnavento;

3.1.6 orologio, timer e bussola manuale da rilevamento;

3.1.7 grilli e coppiglie;

3.1.8 nastro di velcro;

3.1.9 bansigo;

3.1.10 bandiere di ricambio;

- 3.1.11 dispositivi personali di galleggiamento, quando non forniti dall'AO;
- 3.2 l'uso di quanto descritto al punto 3.1 per:
 - 3.2.1 evitare l'incattivirsi di drizze, cime e scotte;
 - 3.2.2 attaccare segnavento;
 - 3.2.3 evitare che le vele siano danneggiate o cadano fuori bordo;
 - 3.2.4 segnare le regolazioni;
 - 3.2.5 eseguire piccole riparazioni e regolazioni permesse;
 - 3.2.6 curare la sicurezza personale;
 - 3.2.7 fissare una ritenuta della scotta dello spinnaker alla prua che non si estenda fuori bordo per più di 100 mm e non richieda riparazioni dopo la sua rimozione.

4. AZIONI ED USI OBBLIGATORI

Quanto segue è obbligatorio:

- 4.1 Informare l'attrezzista sui danni o perdite prima di lasciare una barca. Evidenziando se esistano situazioni che possano causare danni od inconvenienti nei match a seguire.
- 4.2 Alla fine di ogni giornata di regata:
 - 4.2.1 ripiegare, mettere nel sacco e riporre le vele come prescritto;
 - 4.2.2 lasciare la barca nello stesso stato di pulizia come è stata consegnata in quel giorno;
 - 4.2.3 rilasciare la tensione del patarazzo;
 - 4.2.4 alla fine dell'ultimo giorno di regata l'equipaggio dovrà pulirla rimuovere tutti i rifiuti e togliere il nastro adesivo ed i segni.
- 4.3 Ogni richiesta di modificare in ogni modo l'equipaggiamento di una barca dovrà essere fatto per iscritto.
- 4.4 Adeguarsi ad ogni regolamento, incluso limitazioni di velocità e boe di navigazione durante l'uscita in mare o nel ritorno all'ormeggio.
- 4.5 Infrazioni a quanto previsto ai punti 4.2 e 4.4 saranno considerate un danneggiamento ed i costi della riparazione saranno trattenuti dal deposito a garanzia.

APPENDICE C

LISTA DELL'EQUIPAGGIAMENTO E LE DOTAZIONI

Le seguenti dotazioni di bordo, non fissate, fornite dal C.O. dovranno restare a bordo dell'imbarcazione per tutto il tempo della navigazione nel posto della loro collocazione. Eventuali perdite dovranno essere riportate ogni giorno.

VELE ED EQUIPAGGIAMENTO

Randa e set di stecche
Gennaker
Scotta Randa (fissa)
Carrelli del genoa
Fiocco
Scotta fiocco (fissa)
Una scotta per gennaker (fissa)
Prolunga per timone
Bozzelli e Grillo tessile (fissi)

CIME PER ORMEGGIO E PARABORDI

Due cime per ormeggio e tre parabordi sul pontile

GIUBBOTTI SALVAGENTE

Forniti dall' AO solo su richiesta dei concorrenti.

ALLEGATO D DANNI E PENALITA'

Penalità nel Match Race per danni risultanti da contatti fra barche.

Le regole C6.6 e C8.6 (RRS Appendice C) permettono agli arbitri o al comitato delle proteste di decidere le penalità da assegnare se una barca infrange la RRS 14. Questo documento illustra come sarà valutato il danno e offre le linee guida generali sulle penalità appropriate. Quando il comitato delle proteste ha buone ragioni per farlo, può applicare una penalità diversa.

I danni sono divisi in tre(3) livelli, come illustrato nella tabella seguente:

| Livello | Estensione del Danno | Effetto |
|---|---|--|
| Livello A Di scarsa Importanza | Non ha effetto significativo sul valore, sull'aspetto generale o sulla normale operatività della barca. | La barca può regatare senza riparazioni sebbene dopo la manifestazione potrebbero essere necessari alcuni lavori sulla parte esteriore. Le riparazioni non dovrebbero normalmente richiedere più di 1 ora di lavoro. |
| Livello B Danno | Ha effetti significativi sul valore e/o aspetto generale della barca. | Il danno non ha effetti sulla normale operatività della barca in quella prova ma si rendono necessari alcuni lavori (temporanei) prima di regatare nuovamente. Le riparazioni richiedono più di 1 ora di lavoro, ma generalmente non più di 3 ore. |
| Livello C Danno Grave | La normale operatività della barca è compromessa e la sua integrità strutturale può essere compromessa. | La barca necessita di alcune riparazioni prima di regatare nuovamente. Le riparazioni richiedono più di 3 ore di lavoro. |

Punti di Penalità - da applicare senza udienza (ciò modifica la RRS C8.6);

| Livello | Girone all'Italiana | Serie ad Eliminazione diretta |
|----------|---------------------|-------------------------------|
| A | Nessuno | Nessuno |
| B | Mezzo punto (0,5) | Tre quarti di punto (0,75) |
| C | Un punto | Un punto |

Se entrambe le barche infrangono la RRS 14, entrambe dovrebbero ricevere punti di penalità. Se un concorrente richiede un'udienza dopo che gli sia stata imposta una penalità sul punteggio, il comitato delle proteste potrà decidere (in una udienza) di imporre una penalità maggiore.

Deduzioni dal Deposito cauzionale per danni

La valutazione del livello di danno è fatto solo per determinare i punti di penalità e non si riferisce alle decurtazioni dal deposito cauzionale dei concorrenti a garanzia dei danni.

Eventuali punti di penalità saranno basati sulla valutazione del livello di danno fatto in acqua. Successive valutazioni del danno, a seguito di ispezioni più accurate, che cambiano il livello della penalità in più alto o più basso, non avranno effetto sulla penalità assegnata in acqua.