



# LINEE GUIDA GENERICHE CdR

## PER EVENTI DI FLOTTA

- *Adattamento dalle linee guida di World Sailing.*
- *N.B: L'inosservanza di queste linee guida non potrà essere motivo di richiesta di riparazione*

### 1. DEFINIZIONI

- 1.1 Presidente del Comitato di Regata:** è un UdR nominato dalla FIV e responsabile per la conduzione della regata. Nel caso di più aree di regata la FIV nominerà il PRO che coordinerà l'attività dei Presidenti dei vari Comitati di Regata
- 1.2 Comitato di Regata (CdR):** composto da tutte le persone (*UdR nominati e personale volontario*) responsabili per l'organizzazione della regata.
- 1.3 Presidente del Comitato delle Proteste:** è un UdR nominato dalla FIV o dal Comitato di Regata, ha la responsabilità di presiedere il CdP.
- 1.4 Comitato delle Proteste / Giuria (CdP/GI):** composto da UdR nominati dalla FIV o dal CdR, ha la responsabilità di esaminare e decidere tutte le *proteste*, le richieste di riparazione e le altre questioni di cui alle regole della Parte 5.
- 1.5 IR:** istruzioni di regata.

### 2. TEMPI / CRONOMETRAGGI/ CAMBIAMENTO PROGRAMMI REGATE

- 2.1** I tempi saranno basati sui tempi GPS. La sequenza di partenza inizierà con minuti esatti - hh:mm:00
- 2.2** Le partenze non saranno ritardate per permettere ai concorrenti di raggiungere l'area di regata, se essi hanno avuto la possibilità di arrivare in tempo.
- 2.3** Per allertare le barche che le procedure di partenza di una regata o sequenza di regate sta/stanno per iniziare, la bandiera arancione (*identificativa della linea di partenza*) sarà issata sulla barca comitato con un suono almeno 5 minuti prima del segnale di avviso (*si consiglia di usare sempre 5 minuti*).
- 2.4** La bandiera arancione della linea di partenza sarà ammainata senza segnali acustici 4 minuti dopo il segnale di partenza a meno che il CdR intenda dare

il segnale di avviso per la prossima flotta entro 10 minuti dalla precedente partenza. Nel caso di un differimento la bandiera arancione verrà ammainata se entro 10 minuti non verranno iniziate le nuove procedure di partenza.

- 2.5** Il CdR utilizzerà l'intero giorno (*controllare eventuale orario limite per l'ultimo giorno di regate*), se necessario, per completare il programma della giornata. L'eventuale rinvio ad altra data sarà coordinato con eventuali altre aree di regata (Nel caso di più aree di regata il coordinatore sarà il PRO).
- 2.6** Se le previsioni del tempo suggeriscono che è improbabile che le regate saranno possibili in un giorno imminente (troppo o troppo poco vento) il programma potrebbe essere cambiato per disputare più regate in un giorno. Non più di una regata potrà essere anticipata.

### 3. DECISIONE DI REGATARE

- 3.1** La regata sarà fatta partire al tempo programmato se le condizioni del vento e la visibilità sono entro i parametri di queste linee guida. Aspettare migliori condizioni può essere "unfair" e dovrà essere evitato.
- 3.2** Il CdR non aspetterà che il vento si stabilizzi. I concorrenti possono regatare anche nelle condizioni di vento instabile.
- 3.3** La partenza può essere posticipata se ci aspettiamo un grosso salto di vento (*questo su modelli di conoscenza o informazioni affidabili come per esempio: la brezza di mare può essere vista a distanza e si aspetta che si stenda sull'area di regata*). Altrimenti il CdR farà partire la regata. Il salto di vento potrebbe non **arrivare.il** percorso può essere corretto o il salto di vento può arrivare dopo che la regata è completata
- 3.4** Il vento deve essere misurato da un battello alla deriva.
- 3.5** La media della velocità del vento sarà determinata su un periodo di 5 minuti.
- 3.6** Le Regate non partiranno se la media del vento sull'intero campo di regata sarà inferiore a 5 nodi (*controllare che le Classi non abbiano nelle loro regole intensità diverse*). Questo limite minimo potrà essere alzato se c'è forte corrente sull'area di regata.
- 3.7** Le Regate non partiranno se la media del vento sarà superiore a 25 nodi. Tali limiti, inferiori e superiori possono anche variare su indicazioni delle Classi, su indicazioni della Normativa e in funzione dello stato del mare, delle condizioni della corrente e/o rapide variazioni di intensità del vento.
- 3.8** Le Regate non partiranno se una visibilità ridotta impedisce l'identificazione delle barche OCS. Il fatto che la prima boa non possa essere vista dalla linea di partenza non è, di per se stesso, una ragione per ritardare la partenza
- 3.9** Se non ci sono le condizioni per regatare il CdR farà un differimento a terra esponendo AP o AP/Pannello numerico o invierà la flotta a terra esponendo in acqua AP/H.
- 3.10** L'intervallo tra l'arrivo dell'ultimo e il nuovo segnale di avviso normalmente non sarà meno di 5 minuti (10 minuti per le tavole a vela). Questo può variare in funzione delle condizioni.

### 4. PERCORSI

- 4.1** La lunghezza del percorso sarà calcolata per dare alla prima barca di ogni flotta la possibilità di ottenere il target time
- 4.2** Per il percorso a trapezio la lunghezza del lasco tra la boa 1 e la boa 2 sarà circa 2/3 della lunghezza del lato di bolina
- 4.3** L'angolo interno del lato di lasco per le tavole a vela e per le barche senza spinnaker sarà 70° e. sarà di 60° per le barche con lo spinnaker

- 4.4 I gates saranno larghi circa 10 lunghezze e ortogonali al sailing wind. Larghezza e angolo possono essere ulteriormente aggiustati per corrente e prevalenti condizioni (vento, lato favorevole, etc.). Possibilmente si userà il telemetro laser per verificare la larghezza del gate.
- 4.5 Normalmente il gate 4p/4s sarà posato dopo la partenza dell'ultima flotta in caso di due flotte con bastone esterno e bastone interno. Nel caso di acque profonde o forte corrente le boe 4p/4s saranno posate prima della partenza.
- 4.6 Quando una sola boa del gate è posata essa andrà girata a sinistra. Scrivere sulle istruzioni di regata: se solo una boa del gate è in posizione, questa boa dovrà essere girata a sinistra.
- 4.7 Per le tavole a vela, il CdR può usare uno slalom immediatamente prima dell'arrivo se esistono le condizioni per planare. Se viene usato lo slalom, il target time per questa porzione di percorso sarà 2 minuti al massimo.
- 4.8 Nella medal race delle tavole a vela nel caso ci siano le condizioni per planare, il percorso sarà con partenza e arrivo al lasco.
- 4.9 Per le tavole a vela saranno corse al massimo 3 prove al giorno indipendentemente che ci sia o meno le condizioni per planare.

## 5. LINEA DI PARTENZA

- 5.1 La linea di partenza sarà normalmente posata ortogonalmente rispetto al vento medio di navigazione. Corrente, lato favorevole del percorso, salto di vento previsto e altre variabili possono giustificare variazioni rispetto a queste linee guida.
- 5.2 La linea di partenza sarà circa 0,05 nm sotto il cancello 4p/4s.
- 5.3 Il telemetro laser o il GPS saranno usati per misurare la lunghezza della linea.
- 5.4 La linea di partenza sarà data dal numero delle barche per la loro lunghezza per un fattore moltiplicatore tra 1 e 1,5, a seconda delle condizioni meteo.
- 5.5 Per la medal race la lunghezza della linea di partenza dovrebbe essere circa 100mt per tutte le classi ad eccezione dei Nacra 17 per i quali la lunghezza dovrebbe essere circa 150mt

## 6. CONTROLLO DELLA LINEA / CRONOMETRAGGIO / SEGNALI / REGISTRAZIONI

- 6.1 Il CdR deve poter controllare la linea di partenza da entrambi gli estremi.
- 6.2 Il Presidente del CdR controllerà la linea di partenza con un altro membro del CdR.
- 6.3 Ogni controllore della linea userà un registratore e registrerà, senza interruzione, dai 90 secondi prima della partenza fino a dopo la partenza se sussistono condizioni interessanti da registrare. Si dovrà registrare un commento su qualsiasi cosa sia interessante (*come le barche manovrano in prossimità della linea di partenza, OCS, etc.*).
- 6.4 Se vengono usate cassette, esse devono essere catalogate e conservate fino alla fine dell'evento. Se si usa un registratore digitale, le registrazioni di ogni giorno saranno salvate su computer e catalogate per una facile ricerca.
- 6.5 In nessuna circostanza sarà segnalato un richiamo individuale (X) dopo 5 sec dal segnale di partenza.
- 6.6 Il CdR non segnalerà un richiamo individuale e dopo un richiamo generale
- 6.7 Concorrenti che sono stati classificati OCS, UFD o BFD, ed i loro Allenatori, possono ascoltare la registrazione della partenza in cui sono coinvolti. L'ora e il luogo dove poter fare questo sarà esposto all'albo ufficiale

## 7. CHIAMATA OCS

- 7.1** Quando il CdR è sicuro che tutte le barche partite in anticipo sono state identificate, o quanto meno la stragrande maggioranza delle barche che potevano trarne vantaggio da quella posizione, allora segnalerà un richiamo individuale.
- 7.2** Eccetto per il caso di un richiamo generale in una partenza con bandiera nera (*quando si applica la regola 30.4*), il numero velico delle barche registrate come OCS, ZFP, UFD o BFD sarà esposto sulla barca partenza dopo che le barche avranno girato la prima boa per la prima volta, o, nel caso di più di una flotta sullo stesso percorso, dopo che l'ultima flotta di questa sequenza ha girato la prima boa per la prima volta.

## 8. DIFFERIMENTO DI UNA REGATA DURANTE LA PROCEDURA DI PARTENZA

- 8.1** Il CdR differirà una regata durante le operazioni di partenza se il vento salta più di 10 gradi o altre cause provocano il raggruppamento delle barche (grappolo) ad uno degli estremi della linea di partenza. Il CdR tenterà di posare prontamente una linea di partenza basata sulle oscillazioni del vento che si aspetta.
- 8.2** Dovrà essere preso in considerazione un differimento per le seguenti ragioni:
- Boa che ara
  - Errore nei tempi della procedura di partenza
  - Interferenza di altre barche con le barche in regata
  - Errore sulla lunghezza linea di partenza o sull'angolo
  - La posizione che le barche assumono sulla linea di partenza che indicano che secondo i concorrenti c'è un errore della linea di partenza
  - Una riduzione della visibilità che impedisce al CdR di vedere la linea di partenza o identificare gli OCS
  - Un cambio delle condizioni per la bandiera Oscar
  - Altri fattori che possono influire sulla equità della regata
- 8.3** Nelle circostanze che l'aggiustamento della linea di partenza sia probabilmente utile per migliorare la possibilità di partenze "fair" senza un richiamo generale pertanto considerare sempre la possibilità di un rinvio anche all'ultimo istante.
- 8.4** Quando il differimento valutato dal CdR è superiore a 10 minuti, la bandiera arancione della linea partenza sarà ammainata senza suoni e poi issata con un suono 5 minuti prima del successivo segnale di avviso.

## 9. RICHIAMO GENERALE

- 9.1** In caso di problemi con la linea di partenza (lunghezza o angolo rispetto al vento, etc.) un differimento può essere usato fino all'ultimo secondo prima della partenza, invece di un richiamo generale.
- 9.2** Se si scopre un errore dopo il segnale di partenza (*tempi*) il CdR può abbandonare la regata usando la bandiera N (eventualmente su bandiera di classe). In queste circostanze non verrà segnalato un richiamo generale.
- 9.3** Quando il CdR non riesce ad identificare le barche partite in anticipo (regola 30.1, 30.2, 30.3 o 30.4, allora esporrà il Richiamo Generale alla partenza.

Nota bene: è consigliato avere un mezzo veloce che possa passare sulle prue dei concorrenti mostrando il segnale che è stato esposto sulla Barca Comitato.

## 10. PENALITÀ IN PARTENZA (BANDIERE U, I, Z E NERA)

- 10.1 Le bandiere Z ed I (*regole 30.1 e 30.2*) non saranno usate.
- 10.2 Sarà usata la bandiera P per flotte di al massimo 10 barche. Per flotte superiori a 10 barche sarà usata la U (RRS 30.3) già alla prima partenza
- 10.3 Nelle regate in cui a causa dell'errata lunghezza o angolo della linea di partenza, la partenza è stata differita o è stato dato un Richiamo Generale, il CdR aggiusterà la linea e farà un altro tentativo con lo stesso segnale preparatorio.
- 10.4 Se il CdR è certo che il richiamo generale non era stato causato dalla linea di partenza, allora userà la bandiera nera (RRS 30.4) per ogni successivo tentativo.
- 10.5 Un importante principio che il CdR deve seguire è che la bandiera nera sarà usata solo quando il richiamo generale è causato dalle barche o da rapide oscillazioni del vento e non da azioni del CdR
- 10.6 Quando è in vigore la bandiera nera, il CdR, farà ogni sforzo per dare un differimento nel caso che, durante la procedura di partenza, sorgano problemi con la linea di partenza.

## 11. RIDUZIONE DEL PERCORSO

- 11.1 Controllare se le Istruzioni di Regata vietano la riduzione del percorso usando la bandiera S, se è permessa può essere usata, ma solo in casi estremi.
- 11.2 Se le IR non lo vietano possono essere accorciati uno o più lati usando la bandiera C e il pannello "-", come specificato dalla regola 33.

## 12. ANNULLAMENTO

- 12.1 Alla prima metà del primo lato, il CdR può interrompere la regata per un persistente salto di vento (*più di 25 Gradi*). Dopo di che, il CdR, lascerà continuare la regata se è in grado di aggiustare il campo di regata ai cambiamenti della direzione vento.
- 12.2 Visibilità: Il CdR considererà l'annullamento della regata se è convinto che la riduzione di visibilità influisce sulla possibilità di condurre la regata senza incidenti. Il fatto che i concorrenti non vedano la prossima boa dalla precedente boa, non è motivo per annullare la regata
- 12.3 Collasso del vento: Il CdR può annullare la regata quando è improbabile che le barche di testa completino il percorso entro il tempo limite.
- 12.4 Il CdR può annullare la regata se il nuovo vento provoca il capovolgimento delle posizioni nella flotta.
- 12.5 Incremento della velocità del vento: Una volta che la regata è partita, il CdR non annullerà la regata semplicemente perché la media della velocità del vento è salita oltre i limiti. Il CdR considererà di annullare la regata se non è in grado di gestirla in sicurezza.
- 12.6 Il CdR farà ogni sforzo per assicurare che altre imbarcazioni non interferiscano con la regata. Il CdR considererà l'annullamento della regata se questa situazione (*influenza esterna*) crea una regata "unfair".

## 13. AGGIUSTAMENTO PERCORSO PER NUOVA INTENSITÀ/ DIREZIONE VENTO

- 13.1 Cambio direzione vento:
  - (a) Quando persiste un salto di vento inferiore a 10° il percorso non sarà cambiato a meno che sia necessario modificarlo per la corrente.
  - (b) Tra i 10° e i 15° si prenderà in considerazione la modifica del percorso rispetto

- al nuovo vento se il CdR è convinto che questo salto persisterà.
- (c) Con un persistente salto di vento superiore a 15° il CdR cambierà il percorso per il nuovo vento.
  - (d) Con un persistente salto di vento superiore a 45°, il CdR analizzerà se questo ha influenza sulla regata. In queste circostanze il CdR prenderà in considerazione se cambiare il percorso o annullare la regata.
  - (e) Frequenti e violente oscillazioni del vento. In questi casi il CdR può non essere in grado di aggiustare sufficientemente il percorso e velocemente per mantenere sufficientemente valida.  
In questo caso il CdR può annullare la regata
  - (f) Influenza e variazioni della corrente possono giustificare deviazioni da queste linee guida

### 13.2 Cambio della lunghezza dei lati:

- (a) Il CdR cercherà di minimizzare il numero dei cambi della lunghezza dei lati per raggiungere il target time. In generale, cambiamenti nella lunghezza saranno fatti solo se la durata della regata per il primo concorrente si stima che sarà più lunga di almeno il 20%.
- (b) I cambiamenti in lunghezza non saranno fatti per ridurre la durata il lato meno del 50% o aumentare il lato più del 150% rispetto alla lunghezza originale
- (c) Cambiamenti nella corrente possono giustificare variazioni a queste linee guida.

**13.3** Quando si cambia la direzione del prossimo lato (RSS 33) , un rettangolo rosso o triangolo verde e i gradi bussola saranno esposti. ( Non sono necessari i gradi bussola solo per le tavole a vela)

## 14. REGOLA 42 - ESCLUDERE E RISTABILIRE (Off and Restored)

- 14.1** I limiti di velocità vento saranno dichiarati nelle regole di classe.
- 14.2** Per evitare di settare e resettare costantemente RRS42, il CdR deciderà solo se si ritiene che la velocità del vento rimarrà probabilmente sopra o sotto la velocità del vento specificata sull'intera area di regata. Una volta che Flag O è stata esposta con il segnale di avviso, il CdR dovrebbe considerare un differimento se il vento diventa inferiore al limite specificato prima della partenza. Appendice P5.2 (b)
- 14.3** Il CdR dovrà avvertire la Giuria prima di esporre la O o la R. Se il CdR non è in grado di avvertire la Giuria non si potranno fare cambiamenti.

## 15. LINEA DI ARRIVO / PROCEDURE PER ARRIVO

- 15.1** La linea di arrivo sarà posata prima che la prima barca inizi il lato finale.
- 15.2** Le bandiere blu saranno esposte senza suono quando la prima barca gira:
  - (a) Boa 2 per l'ultima volta nel caso di trapezio
  - (b) Boa 1 per bastone con arrivo sulla linea di partenza
  - (c) Cancelli 4p/4S per bastone con arrivo alla Boa 1 o al suo sopravvento
- 15.3** La linea di arrivo sarà tra le aste che espongono bandiere blu quando la linea è tra Barca Comitato e un'altra barca, oppure tra un'asta con bandiera Blu sulla Barca Comitato e una boa di arrivo.
- 15.4** Nel caso di cambio di percorso per il lato finale, la bandiera blu, sarà esposta appena possibile dopo che la linea di arrivo è stata posata.
- 15.5** La linea di arrivo sarà lunga circa 50 metri (75 metri per 49er, 49erFX e Nacra 17), ortogonale rispetto alla direzione dall'ultima boa (ortogonale al sailing wind nel caso di arrivo sopravvento o sottovento. Possibilmente il telemetro laser sarà usato per determinare la lunghezza della linea di arrivo.

- 15.6 La/e bandiera/e blu sarà/anno ammainata/e (senza segnali sonori) o alla fine del tempo limite o immediatamente dopo l'arrivo dell'ultima barca.
- 15.7 Per percorso a trapezio la linea di arrivo sarà posizionata a circa 0,15 NM dal gate 3.
- 15.8 Ci saranno almeno due UdR sulla barca arrivo; oltre a loro ci dovranno essere altre persone che aiuteranno nelle operazioni di arrivo.
- 15.9 Ogni UdR userà un registratore per registrare l'ordine di arrivo.
- 15.10 Se si usano cassette, esse dovranno essere catalogate e conservate fino alla conclusione dell'evento. Se si usa un registratore digitale i file, ogni giorno, saranno salvati e su PC per un facile recupero.
- 15.11 Anche un ordine di arrivo scritto sarà stilato su ogni barca di arrivo.
- 15.12 Concorrenti e Allenatori possono accedere alle registrazioni vocali e scritte.

## 16. CORREZIONE ERRORI DI CLASSIFICA / RICHIESTE DI RIPARAZIONE

- 16.1 Il CdR modificherà le posizioni di classifica, se è convinto che, basandosi su registrazioni e osservazioni, è stato fatto un errore sulla classifica.
- 16.2 Se il CdR ritiene che possa essere stato fatto un errore tale da falsare il risultato e per il quale la richiesta di riparazione da parte della barca sarebbe giusta, il CdR può richiedere riparazione a nome della barca colpita dall'errore.
- 16.3 Il CdR considererà la richiesta di riparazione a nome di una barca se è convinto che il punteggio della barca è errato per un'azione di una barca ufficiale.

## 17. PROTESTE DEL COMITATO DI REGATA

- 17.1 Poiché la responsabilità primaria di protestare contro le violazioni delle regole spetta ai concorrenti, il CdR normalmente non protesterà contro una barca
- 17.2 Il CdR può protestare una barca nelle seguenti circostanze:
  - (a) Una violazione alle Istruzioni di Regata che non può essere protestata da un'altra barca.
  - (b) Una evidente infrazione alla Regola 2 (*comportamento antisportivo*).
  - (c) Se una barca tocca una boa consapevolmente senza fare penalità e non viene protestata da altre barche (*escluso regate Tavole a Vela*).
  - (d) Se una barca non compie il percorso (*Regola 28*).

## 18. PRINCIPIO GENERALE

- 18.1 L'operatore di una imbarcazione del CdR (dell'organizzazione) informerà tempestivamente il Presidente del CdR se crede che la sua imbarcazione ha danneggiato in modo sostanziale una o più barche in regata.

## 19. GPS

- 19.1 Tutte le barche del CdR (barca segnali, controstarter, arrivi e posa boe) saranno equipaggiate con GPS.
- 19.2 Tutti i GPS saranno settati come segue:
  - (a) Distanza in miglia marini (nm).
  - (b) Ora locale nel formato 24 ore.
  - (c) Bussola magnetica.
  - (d) Latitudine e longitudine in Gradi, minuti e decimali di minuti (esempio 39° 27.928 N).
  - (e) Map Datum WGS 84.

## 20.USO DI BARCHE DI SUPPORTO PER LA SICUREZZA

Frase da inserire nelle IdR per richiedere l'intervento delle barche di supporto:  
*“Quando il CdR espone la bandiera V (Victor) con ripetuti segnali, tutte le barche supporto dovranno mettersi in ascolto sul canale previsto per l'emergenza e mettersi a disposizione del CdR. Il CdR annuncerà l'esposizione della V attraverso il canale VHF stabilito”*

I seguenti segnali manuali dovranno essere utilizzati dai concorrenti nel caso di richiesta o meno di assistenza:

### **Io richiedo assistenza**

Agita il palmo della mano aperto  
su braccio steso

### **Io sono OK e non richiedo assistenza**

Fai una “O” mettendo la mano sulla test

