



LINEE GUIDA PER EVENTI DI FLOTTA

Definizioni

- **Presidente del Comitato di Regata:** è un UdR nominato dalla FIV e responsabile per la conduzione della regata. (1.1)
- **Comitato di Regata (CdR):** composto da tutte le persone (*UdR nominati e personale volontario*) responsabili per l'organizzazione della regata. (1.2)
- **Presidente del Comitato delle Proteste:** è un UdR nominato dalla FIV o dal Comitato di Regata, ha la responsabilità di presiedere il CdP. (1.3)
- **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. (1.4)
- **IR:** istruzioni di regata. (1.5)

Bando e nomine

89.2 Bando di regata; Nomina degli Ufficiali di Regata

- a) L'autorità organizzatrice deve **pubblicare un bando** di regata che sia conforme alla regola J1.
- b) Il bando di regata può essere modificato, a condizione che ne venga data tempestiva notizia.
- c) L'autorità organizzatrice deve **nominare un comitato di regata** e, se del caso, nominare un comitato per le proteste, un comitato tecnico e gli arbitri. In ogni caso, il comitato di regata, una giuria internazionale e gli arbitri potranno essere nominati dalla W.S. come previsto nelle sue Regulations.

Tempi, cronometraggi e cambiamento programma

- I tempi saranno basati su tempi GPS
- Le partenze non saranno ritardate per permettere ai concorrenti di raggiungere l'area di regata se essi hanno la possibilità di arrivare in tempo
- Uso della “arancione” per alertare le barche almeno 5 minuti prima del segnale di avviso e ammainata 4 minuti dopo la partenza a meno che il CdR intenda dare il segnale di avviso per la successiva flotta entro 10 minuti (da inserire nelle IdR)
- Il CdR utilizzerà l'intero giorno, se necessario, per completare il programma della giornata

Decisione di Regatare

- La regata sarà fatta partire al tempo programmato se le condizioni del vento sono entro i parametri. Aspettare condizioni migliori è Unfair
- **Il CdR non aspetterà che il vento si stabilizzi. I concorrenti possono regatare anche nelle condizioni di vento instabile**
- La partenza può essere posticipata se ci aspettiamo un grosso salto di vento (*la brezza di mare può essere vista a distanza e si aspetta*)
- La media della velocità del vento sarà data su un periodo di 5 minuti
- Le regate non partiranno se la media su tutto il campo è **inferiore a 5** nodi

Decisione di regatare

- Le regate non partiranno se la media del vento sarà superiore a quanto previsto dalle regole di ogni classe, ma anche tenendo conto della Normativa, stato del mare, corrente , rapide variazioni intensità e soprattutto se siamo “*in sicurezza*”
- Le regate non partiranno se la nebbia 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

Visibilità sufficiente?



Percorsi

- La lunghezza del percorso calcolata per ottenere il **target time**
- La lunghezza del **lasco** tra boa 1 e 2 sarà circa **2/3 della bolina**
- Il Cannello **4p/4s** sarà calato **dopo la partenza**
- Angolo interno **70°** per tavole e barche **senza spinnaker** (Es. Laser)
- Angolo interno **60°** per barche **con lo spinnaker**
- I **gates** saranno larghi circa **10 lunghezze** a 90° rispetto al vento reale. Larghezza e angolo possono essere ulteriormente aggiustati per corrente e lato favorevole. Possibilmente si userà il telemetro per controllare la larghezza del gate.

Percor

si

- Lunghezza del percorso e tempo target (4.1), per il trapezoide: lunghezza lasco e angolo interno (4.2, 4.3)
- Canello (4.4, 4.5 e 4.6)

SAILING COURSE TIMES

Laser Radial

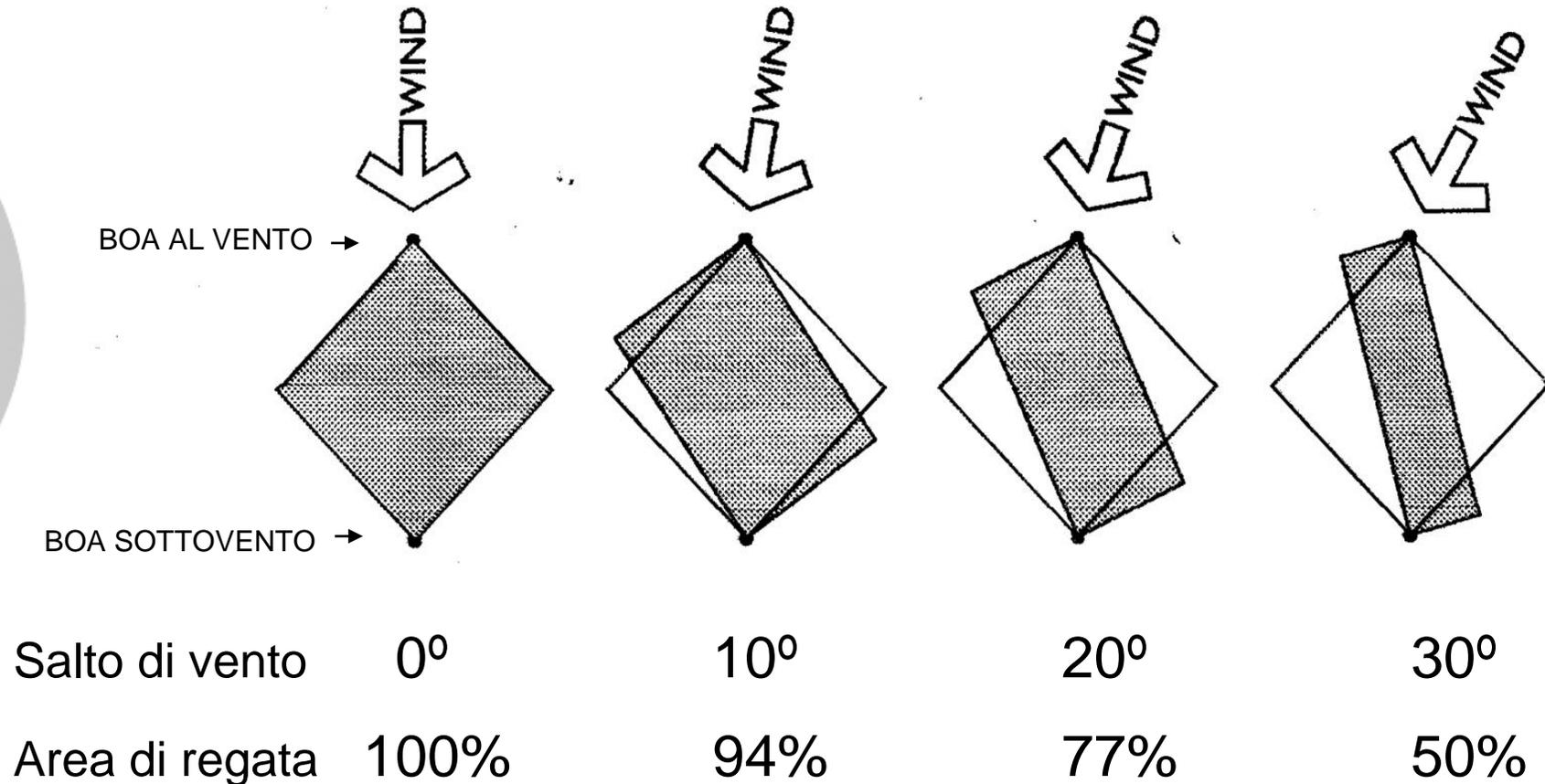
TRAPEZOID COURSE

Target Time 50 minutes

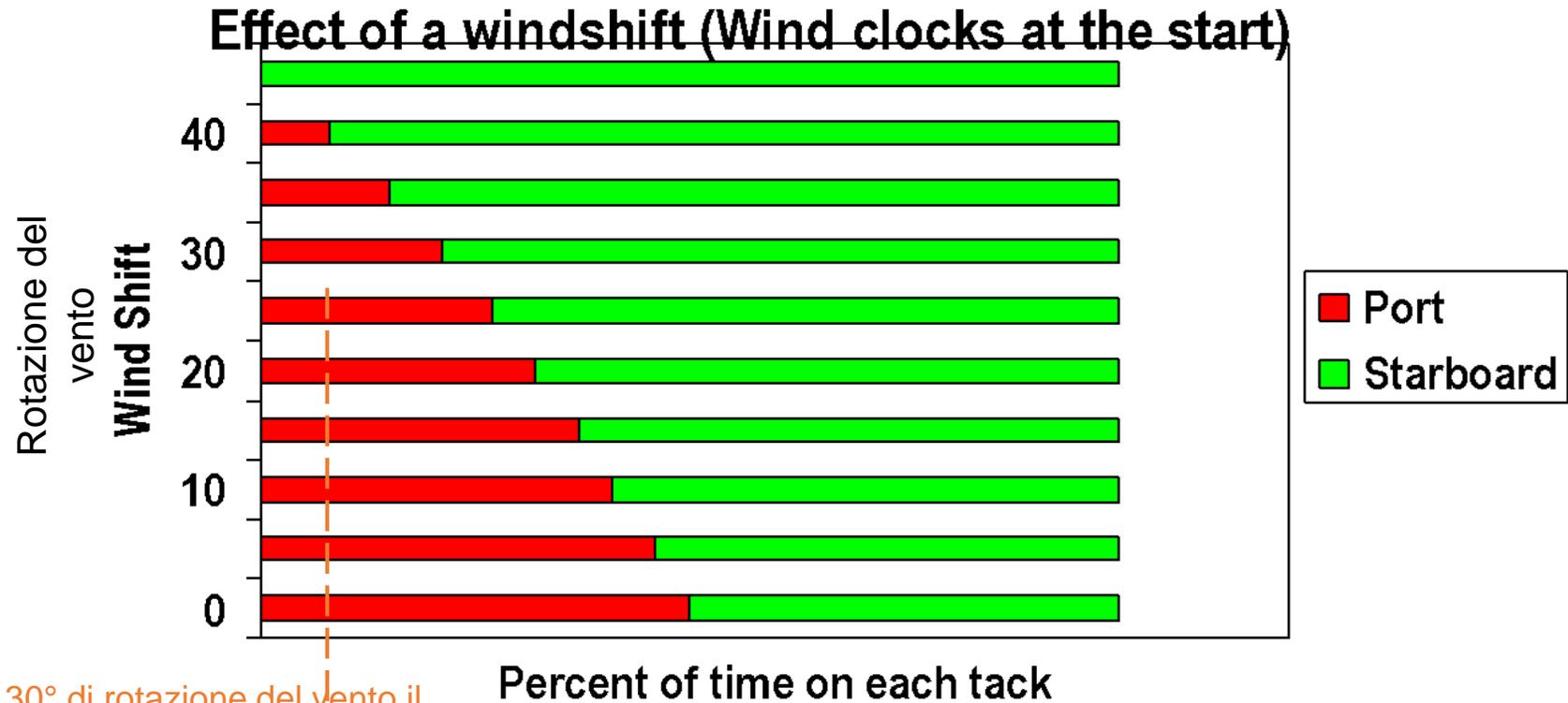
| Wind Range | 5 - 8 Knots | | | | 8 - 12 Knots | | | | 12 - 15 Knots | | | | 15+ Knots | | | | | | | |
|---------------------------|-------------|---------|---------|----------------|------------------|-------------|---------|---------|----------------|------------------|-------------|---------|-----------|----------------|------------------|-------------|---------|---------|----------------|------------------|
| Upwind Speed | 21 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 18 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 17 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 17 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) |
| Run Speed | 17 min/mile | | | | | 13 min/mile | | | | | 10 min/mile | | | | | 7 min/mile | | | | |
| Reach Speed | 15 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 10 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 6 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 6 min/mile | | | Up Time (mins) | Down Time (mins) |
| Leg Length Nautical Miles | O2 / I2 | O3 / I3 | O4 / I4 | | | O2 / I2 | O3 / I3 | O4 / I4 | | | O2 / I2 | O3 / I3 | O4 / I4 | | | O2 / I2 | O3 / I3 | O4 / I4 | | |
| 0,3 | 28,0 | 33,4 | 50,8 | 6,3 | 5,1 | 21,8 | 30,9 | 40,1 | 5,4 | 3,8 | 17,7 | 25,5 | 33,3 | 5,0 | 2,9 | 16,3 | 23,5 | 30,7 | 5,1 | 2,1 |
| 0,4 | 36,6 | 51,8 | 67,0 | 8,4 | 6,8 | 28,5 | 40,7 | 52,9 | 7,2 | 5,0 | 23,3 | 33,7 | 44,1 | 6,6 | 3,8 | 21,5 | 31,1 | 40,7 | 6,8 | 2,8 |
| 0,5 | 45,2 | 64,2 | 83,2 | 10,5 | 8,5 | 35,3 | 50,6 | 65,8 | 9,0 | 6,3 | 28,9 | 41,9 | 54,9 | 8,3 | 4,8 | 26,6 | 38,6 | 50,6 | 8,5 | 3,5 |
| 0,6 | 53,8 | 76,6 | 99,4 | 12,6 | 10,2 | 42,1 | 60,4 | 78,7 | 10,8 | 7,5 | 34,5 | 50,1 | 65,7 | 9,9 | 5,7 | 31,8 | 46,2 | 60,6 | 10,2 | 4,2 |
| 0,7 | 62,4 | 89,0 | 115,6 | 14,7 | 11,9 | 48,8 | 70,2 | 91,5 | 12,6 | 8,8 | 40,1 | 58,3 | 76,5 | 11,6 | 6,7 | 37,0 | 53,8 | 70,6 | 11,9 | 4,9 |
| 0,8 | 71,0 | 101,4 | 131,8 | 16,8 | 13,6 | 55,6 | 80,0 | 104,4 | 14,4 | 10,0 | 45,7 | 66,5 | 87,3 | 13,2 | 7,6 | 42,1 | 61,3 | 80,5 | 13,6 | 5,6 |
| 0,9 | 79,6 | 113,8 | 148,0 | 18,9 | 15,3 | 62,3 | 89,8 | 117,2 | 16,2 | 11,3 | 51,3 | 74,7 | 98,1 | 14,9 | 8,6 | 47,3 | 68,9 | 90,5 | 15,3 | 6,3 |
| 1,0 | 88,2 | 126,2 | 164,2 | 21,0 | 17,0 | 69,1 | 99,6 | 130,1 | 18,0 | 12,5 | 56,9 | 82,9 | 108,9 | 16,5 | 9,5 | 52,5 | 76,5 | 100,5 | 17,0 | 7,0 |
| 1,1 | 96,7 | 138,5 | 180,3 | 23,1 | 18,7 | 75,9 | 109,4 | 143,0 | 19,8 | 13,8 | 62,5 | 91,1 | 119,7 | 18,2 | 10,5 | 57,6 | 84,0 | 110,4 | 18,7 | 7,7 |
| 1,2 | 105,3 | 150,9 | 196,5 | 25,2 | 20,4 | 82,6 | 119,2 | 155,8 | 21,6 | 15,0 | 68,1 | 99,3 | 130,5 | 19,8 | 11,4 | 62,8 | 91,6 | 120,4 | 20,4 | 8,4 |

Area di regata

WHEN THE COURSE GOES WRONG



Conseguenze di un salto di vento



Con 30° di rotazione del vento il tempo passato mure a sinistra si è ridotto al 21%

Percent of time on each tack

Tempo passato su ogni mura

Tavole a vela - Decisione di regatare, percorsi

- Il CdR può posare uno slalom prima dell'arrivo quando esistono le condizioni per planare. Il target time dello **slalom sarà 2 minuti max.**
- Saranno corse al **massimo 3 prove al giorno**, indipendentemente dalle condizioni per planare
- L'intervallo tra l'arrivo dell'ultimo e il nuovo segnale di avviso non sarà meno di 10 minuti. Anche di più a discrezione del CdR

Linea di partenza

- La **linea di partenza** normalmente sarà posata **ortogonalmente** rispetto al vento medio reale. Corrente, lato favorevole, salto di vento previsto e altre variabili possono giustificare variazioni rispetto a queste linee guida
- Linea di partenza sarà **circa 0,05 nm** sotto il **cancello 4p/4s**
- Il CdR userà la successiva tabella per determinare la lunghezza della linea di partenza. Se aumenta vento e onda si tenderà ad allungare la linea. La formula è la seguente:
Lunghezza linea= Nr.barche x lunghezza barche x fattore moltiplicativo
- **Telemetro o GPS** per misurare la lunghezza della linea di partenza

Linea di partenza – Tabella per la lunghezza

| Classe | Lungh. Barca | Fatt Molt. Rio | Fatt. Molt. |
|---------------|---------------------|-----------------------|--------------------|
| RS:X Men | 2,86 | 1,5 / 2 | 1,2 / 2 |
| RS:X Women | 2,86 | 1,5 / 2 | 1,2 / 2 |
| Finn | 4,54 | 1,5 | 1,2 |
| Laser Std | 4,24 | 1,5 | 1,2 |
| Laser Radial | 4,24 | 1,5 | 1,2 |
| 470 Men | 4,7 | 1,5 | 1,2 |
| 470 Women | 4,7 | 1,5 | 1,2 |
| 49 er | 4,9 | 2 | 1,5 |
| 49 er FX | 4,9 | 2 | 1,5 |
| Nacra 17 | 5,25 | 2 | 1,5 |

Fatt. Multiplic. Alle olimpiadi tiene conto di flotte di 25/30 barche!!!

Controllo della linea, cronometraggio, segnali e registrazioni

- Il CdR , con un altro membro CdR deve poter controllare la linea da entrambi gli estremi
- Ogni controllore userà un registratore e registrerà, senza interruzione , **dai 90 secondi prima della partenza fino a dopo la partenza** se sussistono condizioni interessanti da registrare (*come le barche si muovono in prossimità della linea di partenza, OCS, etc.*)
- 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 sul PC e catalogate per una facile ricerca.

Linee di partenza



Controllo della linea, cronometraggio, segnali e registrazioni

- Non sarà segnalato un richiamo individuale (X) **dopo 5 sec** dal segnale di partenza
- Concorrenti che sono stati classificati **OCS, UFD o BFD**, e i loro allenatori, **possono ascoltare la registrazione** della partenza in cui sono stati coinvolti. All'Albo Ufficiale saranno comunicati i tempi e il luogo per tale operazione.

Chiamata OCS

- **Quando il CdR è sicuro che tutte le barche partite in anticipo sono state identificate, o quantomeno le barche che potevano trarne vantaggio da quella posizione, allora segnalerà un richiamo individuale**
- Eccetto per il caso di un richiamo generale in una partenza con bandiera nera (*quando si applica la reg.30.4 RRS*), il numero velico delle barche registrate come OCS, 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 (*specificare che si possono esporre le sigle nazionali o i numeri di prua*)

OCS



Differimento di una regata durante la procedura di partenza

- Il CdR differirà una regata durante le procedure di partenza in risposta ad avversi effetti esterni che possono **privare le barche di uguali possibilità di effettuare una buona partenza**. Differirà se:
 - Se il vento **salta più di 10°** o altre cause provocano il raggruppamento delle barche (**grappolo**) ad uno degli estremi della linea di partenza
 - Se il salto di vento è tale che possa aumentare **il rischio di un richiamo generale**
 - Se la posizione delle barche indicano **una preferenza** di una parte della linea

Differimento di una regata durante la procedura di partenza

- Dai punti precedenti emerge che l'aggiustamento della linea di partenza è utile per migliorare la possibilità di partenze "fair" senza richiamo generale (**il richiamo generale è una sconfitta per il CdR**)
- Altre considerazioni che portano al differimento sono : **boa che ara, errore sui tempi della procedura di partenza, lunghezza linea non giusta, angolo linea non giusto, nebbia, etc.**
- Quando il differimento valutato dal CdR è **superiore a 10 min** , la bandiera **arancione sarà ammainata** senza suoni e poi issata con un suono almeno 5 min prima del segnale di avviso

Richiamo Generale

- **In caso di problemi con la linea di partenza** un differimento può essere usato fino all'ultimo secondo prima della partenza, invece di un richiamo generale
- **Se si scopre un errore dopo il segnale di partenza (*tempi*)** il CdR può abbandonare la regata usando la bandiera N . In questo caso non verrà segnalato un richiamo Generale
- **Solo quando il CdR non riesce ad identificare le barche partite in anticipo (OCS, UFD, BFD),** allora esporrà il Richiamo Generale alla partenza.

Richiamo generale



Penalità in partenza (bandiere U, I, Z e nera)

- La bandiera Z non sarà usata
- **La bandiera I** sarà usata per le **Tavole a Vela** per il primo tentativo di partenza
- Per tutte le altre classi sarà usata la **bandiera P** per il primo tentativo di partenza . Comunque per le classi numerose **la bandiera U** potrà essere usata già alla prima partenza (vedi Optimist)
- Se 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**

Penalità in partenza (bandiere U, I, Z e nera)

- Se il CdR è certo che il richiamo generale non era stato causato dalla linea di partenza, **allora userà la bandiera nera per ogni successivo tentativo**
- E' importante che la bandiera nera sia usata solo quando i Richiami Generali sono causati o **dalle barche stesse o per rapide oscillazioni del vento, e non da azioni del CdR**
- **Quando è in vigore la bandiera nera, il CdR , farà ogni sforzo per dare un differimento nel caso che , durante la procedura di partenza, sorgono problemi con la linea di partenza.**

Riduzione del Percorso

Interruzione della prova

- Nella Regola 32.1 sono elencati i casi in cui il CdR può ridurre il percorso o interrompere la prova.
- Attenzione però, se nelle IdR non è stato indicato il tempo limite per l'arrivo di qualsiasi barca, in caso di calo di vento, la RRS 32.1 non prevede la possibilità di ridurre/interrompere la prova. Quindi scrivere nelle IdR o il tempo limite oppure la possibilità, a integrazione della RRS 32.1 di ridurre il percorso o di interrompere la prova in caso di calo di vento. (Caso RYA 1982/17)
- Può essere fatta la riduzioni di uno o più lati usando **la bandiera C e il pannello “-”, come da reg.33 RRS**

Interruzione della prova

- Prima del passaggio della prima boa , il CdR può interrompere la regata per un persistente salto di vento **superiore a 25 Gradi**. Dopo di che il CdR , **dovrà fare tutto il possibile per aggiustare il campo in base ai cambiamenti e farà continuare la regata**
- Visibilità: Il CdR prenderà in considerazione l'interruzione se pensa che la riduzione di visibilità influisce sulla possibilità di **condurre la regata senza incidenti**
- Collasso del vento : Il CdR può interrompere la prova quando è improbabile che le barche di testa completino il percorso entro il **tempo limite**

Interruzione della prova

- Il CdR può interrompere la prova se il nuovo vento è **inverso**
- Una volta che la prova è partita , il CdR non interromperà la prova perché la media della velocità del vento è oltre il limite, ma interromperà se non è in grado di **gestirla in sicurezza**
- Frequenti e violenti salti di vento : in queste circostanze il CdR può non essere in grado di **aggiustare continuamente il percorso** in modo veloce per mantenere la regata nello standard richiesto. In questo caso la regata può essere interrotta
- Per le tavole a vela: Se il pumping diventa il principale metodo di propulsione , la regata può essere interrotta

Aggiustamento percorso per nuova intensità/direzione del vento

Cambio di direzione vento :

- a) Quando persiste un salto di vento **inferiore a 10° non si cambia**
- b) **Tra 10° e 15° si cambia solo** se siamo convinti che persiste
- c) **Oltre i 15° si cambia** il percorso per il nuovo vento
- d) **Oltre i 45° persistente** il CdR analizzerà se questo ha influenza sulla regata (cambio posizioni, etc..). In queste circostanze **si cambierà il percorso o si annullerà la regata.**
- e) **Frequenti e violenti salti di vento** che il CdR non riesce a gestire con i cambi **...la regata può essere annullata**
- f) L'influenza della **corrente** possono giustificare deviazioni da queste linee guida

Aggiustamento percorso per nuova intensità/direzione del vento

Cambio della lunghezza dei lati:

- a) Non è permesso di fare un cambio per **ridurre** un lato meno del **50%** o di **aumentare** un lato più del **150%** della lunghezza originale del lato.
- b) Il CdR cercherà di limitare il numero dei cambiamenti in lunghezza per ottenere il target time
- c) Quando si effettuano cambiamenti in lunghezza , il CdR cercherà di mantenere **bilanciata la lunghezza complessiva delle boline e delle poppe**

Cambio della rotta bussola per la prossima boa

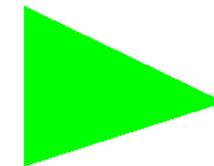


Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici

- Deve essere esposta con
 - Un **rettangolo rosso** quando la nuova posizione è a sinistra di quella originale
 - oppure
 - Un **triangolo verde** quando la nuova posizione è a destra di quella originale

Oppure

- Una nuova rotta bussola per la prossima boa (solo per le tavole)

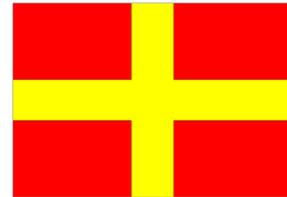
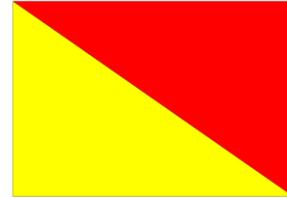


Regola 42 – Oscar e Romeo

- **Limiti di velocità vento** sono stabiliti nelle regole di classe (8 nodi 470, 12 nodi Finn, etc..)
- Il cambiamento tra Off (O) e Restored (R) ci sarà durante la regata oppure la bandiera Oscar sarà esposta con il segnale di avviso. Questo solo se la velocità del vento sarà uniforme su tutta l'area di regata.
- **Il CdR dovrà avvertire la Giuria** prima di esporre O o R . Se il CdR non è in grado di avvertire la Giuria non si potranno fare cambiamenti

Regola 42 – escludere e ristabilire

- Regole di classe (14.1)
- Vento consolidato (14.2)
- Appendice P5.2(b) (14.2)
- Giuria (14.3)



Regola 42 / APPENDICE P

| Classe | Andature in cui è permesso | Vento limite |
|-----------|----------------------------|--------------|
| 470 | tutte (dopo la partenza) | 8 nodi |
| 420 | tutte | 13 nodi |
| Fireball | tutte | 12 nodi |
| 29er | tutte | 10 nodi |
| Finn | Lasco – poppa | 10 /12 nodi |
| Europa | Lasco – poppa | 12 nodi |
| L'Equipe | Lasco - poppa | 10 nodi |
| Contender | Lasco - poppa | 10 nodi |
| O'pen BIC | Lasco - poppa | 12 nodi |

Oscar alla partenza ?

Linea di arrivo / Procedure di arrivo

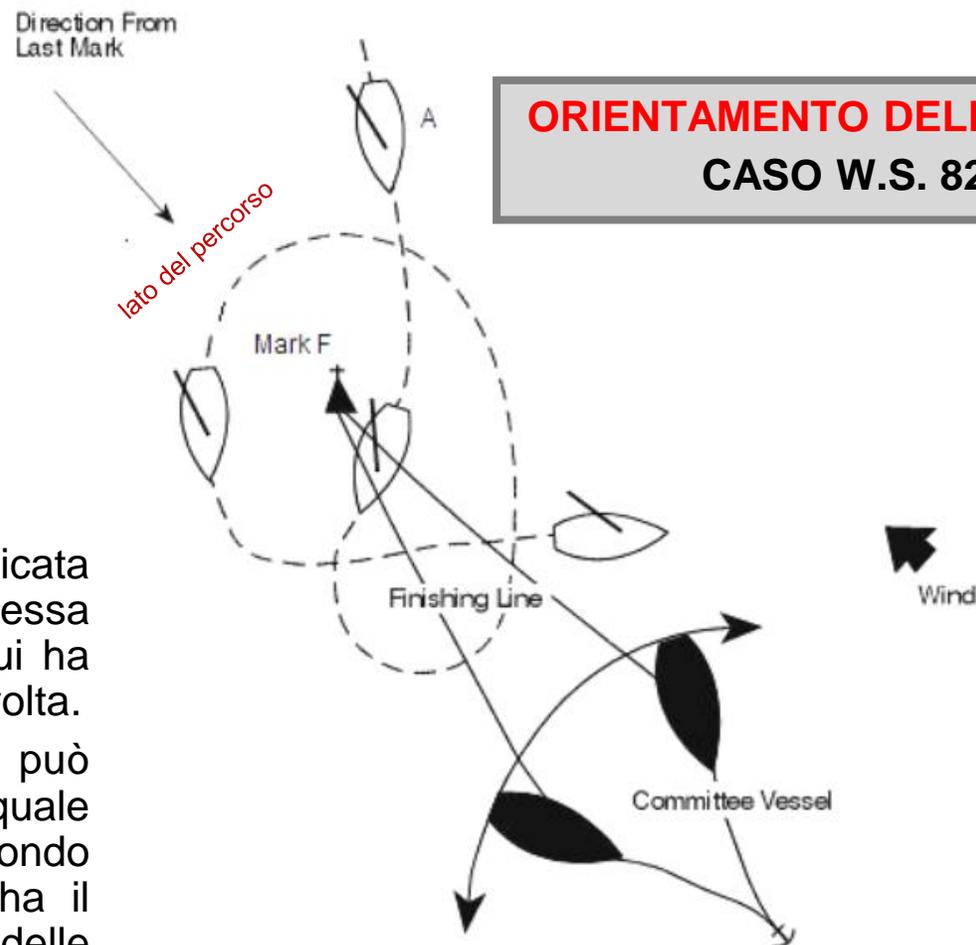
- Le bandiera **Blu** (la cui asta che la espone è un'estremità della **linea di partenza**) sarà esposta senza suono quando **la prima barca gira**:
 - a) **Boa 2** per l'ultima volta nel caso di **trapezio**
 - b) **Boa 1** per bastone
 - c) Cannello **4p/4s** per arrivo **al vento**
- Nel caso di **cambio di percorso** per il lato finale, la bandiera blu sarà esposta **appena possibile** dopo che la linea di arrivo è stata posata
- La lunghezza della linea sarà di **50 mt** (**75** per Nacra e 49 er) e ortogonale rispetto alla direzione dall'ultima boa per arrivi a lasco e ortogonale al vento della regata per arrivi in poppa e bolina. Per il percorso a trapezio la boa sarà a **280** metri dal gate 3. Telemetro per misurare lunghezza.

Linea di arrivo / Procedure di arrivo

- La bandiera Blu sarà ammainata (senza segnali sonori) o alla **fine del tempo limite** o **dopo l'arrivo dell'ultima barca**
- Almeno **2 UDR sulla barca arrivi** + almeno 2 aiutanti
- Ogni UDR userà un registratore per l'ordine di arrivo
- Registrazione: **le cassette** devono essere **catalogate** e conservate fino alla fine dell'evento. Con registratore digitale i **file**, ogni giorno, saranno **salvati** e **indicizzati** sul PC per un facile recupero
- Anche un ordine di **arrivo scritto** verrà stilato sulla barca arrivi
- **Concorrenti e allenatori** possono accedere alle **registrazioni** vocali e scritte. Ogni giorno si stabilirà un luogo e un'ora dove sarà possibile fare questo. **Tempo e luogo** saranno esposti sull'**Albo** Ufficiale Comunicati

La linea di arrivo – Caso 82

A ha diritto di essere classificata secondo l'orario da essa registrato nel momento in cui ha tagliato la linea per la prima volta. Quando una barca non può ragionevolmente stabilire in quale direzione debba arrivare secondo i termini della Definizione, ha il diritto di arrivare in ciascuna delle due direzioni possibili.



Correzione errori classifica / Richieste di riparazione

- Il CdR **dovrà modificare la posizioni di classifica** , se è convinto che, basandosi su registrazioni e osservazioni, è stato fatto un **errore** sulla classifica
- 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, **potrà richiedere riparazione a nome della barca** colpita dall'errore
- Il CdP considererà la richiesta di riparazione a nome di una barca se è convinto che il **punteggio della barca è errato per una azione di una barca ufficiale**

PRINCIPIO GENERALE

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.



Proteste del Comitato di Regata

Poiché la responsabilità primaria di protestare contro le violazioni delle regole spetta ai concorrenti, il CdR normalmente non protesterà contro una barca.

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) Infrazione alla **reg. 2 RRS**(*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*)

GPS

Tutte le barche del CdR saranno equipaggiate con il GPS
Tutti i GPS saranno settati come segue:

- a) Distanza in miglia marini (nm)
- b) Ora locale nel formato 24 ore
- c) Bussola in magnetica
- d) Latitudine e Longitudine in gradi, minuti e decimali di minuti (esempio: 42° 25.928N)
- e) MapDatum WGS84

Uso di barche di supporto per la sicurezza

Inserire nelle IdR il canale di comunicazione per le istruzioni di sicurezza.

RRS 37: Quando il comitato di regata espone la bandiera V con un suono, tutte le barche e i battelli ufficiali e di assistenza devono, se possibile, monitorare il canale radio del comitato di regata per istruzioni di ricerca e soccorso

lo richiedo assistenza:

Agita il palmo della mano aperto su braccio steso

lo sono OK e non richiedo assistenza:

Fai una "O" mettendo la mano sulla testa



Riepilogo modifiche 2019 al Race Management

- Le sequenze procedure partenza inizieranno sempre al minuto esatto (hh:mm:00)
- L'intensità minima del vento per dare una partenza sarà innalzata a 5 nodi
- In caso di forti correnti e acque profonde il cancello 4p/4s potrà essere posato prima della partenza
- Quando solo una boa del cancello è rimasta in posizione, questa dovrà essere girata a sinistra (da inserire nelle IdR)
- Per la medal race delle tavole nelle condizioni di planata il percorso avrà una partenza al lasco
- La linea di arrivo avrà solo la bandiera blu così che la partenza e l'arrivo saranno identificate in modo diverso
- Nuovo sistema (da inserire nelle IdR) per richiesta di aiuto da parte dei concorrenti .

Riepilogo modifiche 2019 al Race Management

- Sono stati definiti i segnali a mano per le barche che richiedono assistenza :
- - **Richiesta di assistenza** : agita il braccio teso con il palmo della mano aperto
- - **Non voglio assistenza**: Fai una “O” mettendo la mano sulla testa
- Aggiungi la bandiera “V” del CIS come segnale per richiedere barche di supporto per aiutare in sicurezza



Il presente documento è di proprietà della FIV e non può essere modificato; può essere utilizzato solo dai suoi formatori e solo per corsi organizzati dalla Federazione Italiana Vela - L.633/41