



TPK CNT SIRENA

CLASSE OPTIMIST

2^A SELEZIONE ZONALE

DIVISIONE "A" UNDER 16

Per l'Accesso al Campionato Italiano e Coppa del Presidente 2022

DIVISIONE "B" UNDER 11

Per l'Accesso alla Coppa Primavera e Coppa Cadetti 2022

Trieste, 25/26 Giugno 2022

ISTRUZIONI DI REGATA

ABBREVIAZIONI

Nelle presenti Istruzioni di Regata sono utilizzati le seguenti abbreviazioni:

CIS	- Codice Internazionale dei Segnali	SR	- Segreteria di Regata
CdR	- Comitato di Regata	CO	- Comitato Organizzatore
CdP	- Comitato delle Proteste	CT	- Comitato Tecnico
IdR	- Istruzioni di Regata	AO	- Autorità Organizzatrice
BdR	- Bando di Regata	DP	- Penalità Discrezionale
RRS	- Regole di Regata		

Annotazioni:[DP] la penalità per un'infrazione a questa regola può, a discrezione del Comitato delle Proteste, essere minore della squalifica.

[NP] una infrazione a questa regola non può essere oggetto di protesta da parte di una barca ciò modifica RRS 60.1(a).

AUTORITÀ ORGANIZZATRICE (AO):

TRŽAŠKI POMORSKI KLUB SIRENA A.Š.D. - CLUB NAUTICO TRIESTINO SIRENA A.S.D.

VIA DEL CERRETO 12 - 34136 - TRIESTE (TS) Tel. [040-422696](tel:040-422696) / [040-422731](tel:040-422731) - FAX [040-4529907](tel:040-4529907)

E-Mail: info@tpkcntsirena.it

1 REGOLE:

1.1 La manifestazione sarà governata dalle REGOLE come definite nelle Regole di Regata della Vela WS 2021-2024 (RRS).

<https://www.federvela.it/federvela/normative-e-regolamenti/regole-di-regata/481-nuovo-regolamento-di-regata-2021-2024/file.html>

Saranno applicate anche le seguenti Regole:

1.2 La Normativa FIV per l'Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia 2022 è da considerarsi Regola. <https://www.federvela.it/federvela/normative-e-regolamenti/programmazione-attivita%3%A0-sportiva-nazionale/103-norme-per-l-attivita%3%A0-sportiva-nazionale/file.html>

1.3 La RRS 61.1 "Informare il Protestato" è integrata come segue:



“Immediatamente dopo essere arrivata la barca protestante dovrà notificare al CdR la sua eventuale intenzione di protestare comunicando il numero della/e barca/barche che intende protestare”.

1.4 La prima frase della RRS 40 è cancellata e sostituita con: "Quando è in acqua ogni concorrente dovrà indossare sempre un dispositivo personale di galleggiamento (PFD) che sia conforme a quanto previsto dalla RCO 4.2.(a), eccetto per breve tempo mentre si cambia o sistema indumenti o equipaggiamenti personali. Le mute da sommozzatore o le tute stagne non sono dispositivi personali di galleggiamento".

1.5 Sarà in vigore l'Appendice "P" del RRS (Speciali Procedure per la Regola 42).

1.6 In caso di contrasto fra BdR e IdR queste ultime, e i successivi Comunicati Ufficiali, prevarranno nel rispetto della RRS 63.7.

1.7 Limitazioni: Intensità del vento alla partenza min 5 Kt, se l'intensità del vento durante una prova cala sotto i 2 Kt per più di 5 minuti, la prova potrà essere interrotta.

2 VARIAZIONI ALLE ISTRUZIONI DI REGATA:

2.1 Le IdR e ogni variazione alle IdR saranno pubblicate sulla piattaforma digitale

<https://www.racingrulesofsailing.org/4233>

2.2 Le variazioni alle IdR saranno pubblicate non più tardi di 2 ore che abbia effetto, ad eccezione del cambiamento del programma delle regate che dovrà essere pubblicato prima delle ore 19:30 del giorno prima in cui avrà effetto.

3 COMUNICATI AI CONCORRENTI:

3.1 Nel rispetto delle disposizioni per il contrasto e il contenimento della diffusione del Covid-19 l'Albo Ufficiale dei Comunicati (AUC) sarà solo ON-LINE al seguente link: www.racingrulesofsailing.org/4233 ;

3.2 In mare, tutte le comunicazioni tra il CdR e gli Istruttori o altri Accompagnatori saranno effettuate tramite radio VHF sul canale 69. Eventuali comunicazioni radio dagli Istruttori al CdR, saranno valide solo se confermate dal CdR. Per tutti gli Istruttori e gli Accompagnatori è fatto obbligo di ascolto sul canale 69 VHF durante le regate.

3.3 Le comunicazioni tra il CdR e i mezzi posaboe e le altre imbarcazioni ufficiali saranno effettuate tramite radio VHF sui canali 71-73-76.

3.4 Una imbarcazione in regata non potrà effettuare comunicazioni radio di alcun genere tranne per comunicare al CdR il proprio ritiro, eventuali emergenze o per rispondere a chiamate del CdR ad essa diretta. Questa restrizione si applica anche ai telefoni cellulari e agli smartphones e anche per le trasmissioni e le ricezioni voce o dati che non siano pubbliche e disponibili a tutte le barche. Questo modifica la RRS 41.

4 CODICE DI CONDOTTA E COMPORTAMENTI ECOSOSTENIBILI:

4.1 [DP] I Concorrenti e le Persone di Supporto devono soddisfare ogni ragionevole richiesta degli UdR riguardante la manifestazione in oggetto.

4.2 [DP] I Concorrenti e le Persone di Supporto devono maneggiare qualsiasi attrezzatura o posizionare la pubblicità fornita dall'AO con cura, abilità marinaresca, in conformità con le istruzioni per il suo utilizzo e senza interferire con la sua funzionalità.

5 SEGNALI A TERRA:

5.1 I segnali a terra saranno esposti in sede della TPK CNT SIRENA sul pennone dei segnali a terra.

5.2 [DP][NP] Nei giorni della manifestazione in cui sono in programma delle prove, le barche non dovranno lasciare l'Area loro assegnata finché non viene esposta la bandiera "D" (Delta del Codice Internazionale dei Segnali (CIS)). Il segnale di avviso o un altro segnale sarà esposto non prima di 60 minuti dall'esposizione della bandiera D e comunque non prima dell'orario programmato o differito.

5.3 Quando la bandiera "N" viene esposta a terra con 3 segnali acustici significa "la Regata odierna non verrà disputata". Questo modifica il segnale di regata "N".

6 PROGRAMMA DELLE REGATE:

6.1 La manifestazione si svolgerà secondo il seguente programma:

Sabato 25 giugno Ore **12:00** segnale di avviso della prima prova.

Domenica 26 giugno Ore **12.00** regate

Domenica 26 giugno Premiazioni

6.2 Il Segnale di Avviso di ogni prova successiva della giornata sarà dato non appena possibile.



6.3 Nessun segnale di avviso potrà essere dato oltre le ore **17:00** dell'ultimo giorno di regata ad eccezione di quella/e categoria/e che correrà/anno con il sistema a batteria per la quale, se una batteria parte entro le **17.00**, l'ultima batteria dovrà partire entro i 30 minuti successivi (max entro le **17.30**). (Come da ordinanza della CdP di Trieste n°50 del 21/06/22).

6.4 Sono in programma un massimo di 6 prove per entrambe le divisioni (A e B). potranno essere svolte fino a 3 prove in una giornata

6.5 La regata è valida con qualsiasi numero di prove disputate.

6.6 Per avvisare le barche che una prova inizierà al più presto, la bandiera arancione verrà esposta con un segnale acustico almeno 5 minuti prima che sia esposto il segnale di avviso.

7 BANDIERE DI CLASSE:

7.1 La bandiera di Classe, nel caso di regata di flotta, sarà la bandiera di classe bianca con logo Optimist nero per la Divisione A (Agonistica) e gialla con logo Optimist nero per la Divisione B (Pre Agonistica)

7.2 In caso di regata a batterie la bandiera di classe sarà una bandiera del colore del gruppo chiamato a partire come definito nell'Addendum A del BdR, Blu e Gialla per la Divisione A.

7.3 [NP] [DP] Nel caso di regate a batterie le barche dovranno esporre un nastro colorato corrispondente al colore della flotta, fissato permanentemente durante le regate del giorno e libero di sventolare **dall'estremità posteriore del picco**. I nastri saranno forniti dal Comitato Organizzatore.

8 AREA DI REGATA:

8.1 La regata si svolgerà nell'area indicata nella mappa riportante nell'**Allegato 4** di queste IdR.

8.2 Area Miramare VIII – **PENNELLO NUMERICO 1**

Area Grignano Ovest IX – **PENNELLO NUMERICO 2**

Area Sdobba XII – **PENNELLO NUMERICO 3**

8.3 La scelta dell'area di regata verrà effettuata esponendo sull'Albero dei Segnali il pennello numerico corrispondente all'area di regata prescelta prima o assieme all'esposizione del segnale "DELTA". I segnali verranno possibilmente replicati su www.racingrulesofsailing.org/4233

9 PERCORSI:

9.1 L'**Allegato 1** di queste IdR mostra il percorso, **Start – 1 – 2 – 3d/3s - Finish**. l'ordine in cui dovranno essere girate le Boe ed il lato obbligatorio di ogni Boa.

9.2 Mentre compiono il lato di poppa 2-(3s/3d) le barche dovranno lasciare a sinistra la boa che delimita la linea di arrivo

9.3 Il cancello (3s-3d) potrà essere sostituito da una Boa singola che dovrà essere lasciata a sinistra.

Quando sia posato il cancello ed una boa dello stesso è mancante e non viene rimpiazzata come descritto nella RRS 34, la boa rimanente dovrà essere lasciata a sinistra. Non ci saranno suoni o altri segnali. Il CdR ripristinerà la boa mancante prima possibile (modifica la RRS 28).

9.4 A integrazione della RRS 32 il percorso potrà essere ridotto purché le barche abbiano compiuto almeno 3 lati.

10 BOE:

10.1 Le Boe 1, 2, 3s e 3d saranno: galleggianti gonfiabili di forma cilindrica di colore giallo

10.2 La boa di partenza saranno dei battelli ufficiali del CdR.

10.3 La boa di arrivo sarà un gavitello con bandiera blu

11 PARTENZA:

11.1 Le prove saranno fatte partire come da RRS26 con il segnale di avviso dato 5 minuti prima del segnale di partenza con la **modifica che il Segnale Preparatorio potrà essere solo la Bandiera "U" o la Bandiera "Nera"**.

Avviso	Esposizione Bandiera di Classe	- 5 Minuti
Preparatorio	Esposizione Lettera U o Nera	- 4 Minuti
Ultimo Minuto	Rimozione Lettera U o Nera	- 1 Minuto
Partenza	Rimozione Bandiera di Classe	0

11.2 La linea di partenza sarà tra un'asta con bandiera arancione posta sul battello CdR all'estremità destra della linea e la boa P all'estremità di sinistra. In prossimità della boa P di partenza potrà essere posizionato un battello del CdR



per il rilevamento degli eventuali UFD o BFD. Oppure la linea di partenza sarà tra due aste recanti una bandiera arancione poste sul battello CdR a destra ed il battello CdR controstarter a sinistra.

11.3 Una barca che non parte entro 4 minuti dopo il proprio segnale di partenza sarà classificata “DNS Non Partita” senza udienza, ciò modifica le RRS A5.1 e A5.2.

11.4 [DP] Dopo l’esposizione del segnale di avviso della prima flotta, nel caso di regata a batterie, le barche non in partenza ed i mezzi delle Persone di Supporto, dovranno attendere nella Waiting Area. Le barche potranno avvicinarsi alla linea di partenza dopo il segnale di partenza della flotta precedente. A tal fine potranno essere posizionate, sottovento alla linea di partenza e parallelamente ad essa, 2 boe a “sigaro” di colore giallo a delimitazione della Waiting Area.

11.5 [DP] Le barche che sono arrivate dovranno ritornare direttamente nell’area di attesa o a terra, tenendosi ben discoste dalle barche in regata o da quelle per le quali sia stato esposto il segnale di avviso.

11.6 [DP] Un galleggiante potrà essere ormeggiato sulla catena o cima d’ormeggio o filato a poppa del battello di partenza del CdR. Le barche non dovranno mai passare fra questo galleggiante e il battello di partenza del CdR. Questo/i galleggiante/i deve essere considerato parte integrante del sistema di ancoraggio del battello CdR.

12 CAMBIO DEL SUCCESSIVO LATO DEL PERCORSO:

12.1 Non è previsto il cambio di percorso (Mod. RRS 33)

13 ARRIVO:

13.1 La linea d’arrivo sarà costituita dalla congiungente fra l’asta con bandiera BLU posta sul battello CdR finish e il gavitello con bandiera blu

14 SISTEMA DI PENALIZZAZIONE:

14.1 [DP][NP] Una barca che si sia auto-penalizzata o ritirata dovrà compilare modulo di auto-penalizzazione o di ritiro online (www.racingrulesofsailing.org) entro il tempo limite per le proteste.

14.2 La penalità per infrazioni alle RCO sarà una penalità discrezionale (vedasi [DP]).

14.3 Il CdP potrà applicare il sistema di penalizzazione sul punteggio [DP], RRS 44.3 qualora l’infrazione alla regola accertata non preveda la squalifica non scartabile (RRS 2, RRS 69) per quanto possibile attenendosi alle linee guida World Sailing per le Penalità Discrezionali.

15 TEMPI LIMITE E TEMPI OTTIMALI:

15.1 I tempi limite ed i tempi target saranno:

Tempo Limite	Tempo limite boa 1	Tempo target
90 minuti	30 minuti	50 minuti

15.2 Se la prima barca non passa la boa 1 entro il tempo limite della boa 1 la prova sarà interrotta. Errori nella misurazione del tempo limite o che non ne consentano il raggiungimento non potranno costituire motivo di richiesta di riparazione (modifica la RRS 60.1(b)).

15.3 Le barche che non arriveranno entro 20 minuti dall’arrivo della prima barca saranno classificate DNF senza udienza. Questo modifica le Regole 35, 63.1, A4 e A5.

15.4 Il mancato rispetto del Target Time non sarà motivo di riparazione. Questo cambia la RRS 62.1(a).

16 PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE:

16.1 Per ciascuna Flotta, il tempo limite per le proteste è 90 minuti dopo che l’ultima barca è arrivata nell’ultima prova del giorno oppure dopo il segnale del CdR che oggi non saranno corse regate, quale sia il termine più tardivo. L’orario sarà pubblicato all’albo ufficiale: <https://www.racingrulesofsailing.org/4233>

16.2 Le proteste o le richieste di riparazione dovranno essere redatte sul form della piattaforma web <https://www.racingrulesofsailing.org/4233> a modifica di quanto previsto nel regolamento di regata.

16.3 Comunicati saranno pubblicati sulla piattaforma web <https://www.racingrulesofsailing.org/4233>

non oltre 30 minuti dallo scadere del tempo limite per le proteste, per informare i concorrenti delle udienze nelle quali sono parti o nominati come testimoni. Le udienze saranno discusse nella sala per le proteste situata presso la sede dello CDVM a partire dall’ora pubblicata Nessuna udienza inizierà dopo le ore 21.

16.4 Comunicati per le proteste da parte del CdR, CT o CdP saranno pubblicati sulla piattaforma web <https://www.racingrulesofsailing.org/4233>

per informare le barche come da RRS 61.1(b).

16.5 Nell’ultimo giorno di regate una richiesta di riapertura di udienza dovrà essere consegnata:



a) entro il tempo limite delle proteste, se la parte richiedente è stata informata della decisione il giorno prima.

b) non più tardi di 30 minuti, dopo che la parte richiedente è stata informata della decisione quel giorno.

Questo a modifica della RRS 66

16.6 Nell'ultimo giorno di regate una richiesta di riparazione basata su una decisione del CdP dovrà essere consegnata entro 30 minuti dall'esposizione della decisione. Questo cambia la RRS 62.2.

16.7 Le richieste di correzione per asseriti errori nella compilazione delle classifiche pubblicate andranno presentate direttamente al CdR, dai concorrenti, mediante l'applicazione www.racingrulesofsailing.org.

16.8 Qualsiasi concorrente che abbia compiuto una penalità che si sia ritirato per aver commesso una infrazione alle regole, che desideri essere considerato come ritirato (RET) dopo aver tagliato la linea di arrivo dovrà compilare il modulo sull'applicazione www.racingrulesofsailing.org. In caso di mancata presentazione la penalità potrà anche essere considerata come non eseguita.

16.9 Una lista delle barche penalizzate o squalificate in base alle regole dell'Appendice P per infrazioni alla Reg. 42 RRS sarà pubblicata nell'applicazione www.racingrulesofsailing.org/4233

17 PUNTEGGIO:

17.1 Per la Seconda Selezione sono previste 6 prove per entrambe le Divisioni, la manifestazione sarà valida con almeno una prova completata. Al completamento della 4° prova di tutta la selezione di ogni Divisione verrà scartato il risultato peggiore.

17.2 La classifica sarà stilata in applicazione della RRS A4 (punteggio minimo) e della Normativa FIV per l'Attività Sportiva Organizzata in Italia 2022.

17.3 Nel caso di regate a batterie la RRS A5.2 è modificata così che i punteggi siano basati sul numero di barche assegnate alla flotta più numerosa. Se alla fine del giorno di regata alcune barche dovessero aver corso un numero di prove maggiore delle altre, i risultati della prova più recente saranno esclusi in modo tale che il risultato per tutte le barche sia basato sullo stesso numero di prove. Ciò, a modifica della RRS 60.1(b), non potrà costituire motivo di richiesta di riparazione.

18 NORME DI SICUREZZA:

18.1 Una barca che si ritira dovrà informare il CdR o la SR appena possibile e compilare online l'apposito modulo disponibile sul sito www.racingrulesofsailing.org/4233

18.2 I concorrenti che richiedono assistenza da parte delle barche di soccorso devono fischiare per richiamare l'attenzione e agitare un braccio con la mano aperta. Se considerato necessario, può essere imposto al concorrente di abbandonare la barca e salire sul mezzo di soccorso. In questo caso si applicherà un nastro bianco e rosso alla barca abbandonata in modo che si sappia che l'equipaggio è stato comunque tratto in salvo. Il CdR si riserva il diritto di assistere i regatanti che a suo giudizio necessitano di assistenza, indipendentemente dal fatto che ciò sia stato richiesto dal concorrente. Ciò non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione (modifica la RRS 60.1(b)).

18.3 Quando il CdR espone la lettera "V" del CS con suoni ripetuti (modifica i Segnali di Regata), tutte le barche ufficiali e di supporto dovranno monitorare il canale VHF 69 per ascoltare le comunicazioni del CdR in merito a eventuali istruzioni di ricerca e salvataggio dei concorrenti (modifica la RRS 37).

18.4 Il punto di raduno in caso di emergenza è il circolo TPK CNT Sirena, dove sarà fornita assistenza. Se per qualsiasi ragione le imbarcazioni dovessero atterrare in un punto differente rispetto all'area prevista per l'assistenza, i concorrenti dovranno, non appena possibile, informare il Coordinatore/Responsabile della Sicurezza in mare il sig. Robert Skerlavaj al numero di telefono +39 348 482 7894 o la SR al seguente numero di telefono 040 422696

18.5 [DP][NP] Qualora vengano esposti in acqua i segnali "Intelligenza su H" o "N su H", tutte le barche dovranno rientrare a terra ed attendere istruzioni e l'esposizione della bandiera "D" prima di ritornare in acqua

19 CAMBIO DI EQUIPAGGIO E DI ATTREZZATURE:

19.1 La sostituzione di equipaggiamenti danneggiati o smarriti potrà essere consentita solo mediante richiesta debitamente motivata al CT o al CdR presentata sull'applicazione www.racingrulesofsailing.org/4233

Le richieste di sostituzione dovranno essere presentate alla prima ragionevole occasione.

19.2 La sostituzione di materiale danneggiato può essere consentita a patto che sia il materiale danneggiato e che l'elemento sostitutivo sia stato esaminato dal CT o dal CdR.

19.3 Se la richiesta di sostituzione dovesse avvenire fra una prova e l'altra il CT/CdR dovrà essere informato in acqua; sia il materiale danneggiato che quello in sostituzione dovrà essere presentato al CT o al CdR entro il tempo limite per la presentazione delle proteste della giornata per la verifica (vedasi punto 11.2 delle IdR). In questo caso la sostituzione è consentita dal CT/CdR in forma retroattiva.



19.4 Lo scafo potrà essere sostituito solo a seguito di danni non riparabili che ne pregiudichino la sicurezza della navigazione (si dovrà in ogni caso seguire quanto previsto ai punti 11.1 e 11.2 delle IdR).

20 VERIFICA ATTREZZATURE E CONTROLLI DI STAZZA:

20.1 Scafo, vele, attrezzature ed equipaggiamento utilizzati durante la regata dovranno essere già stazzati (non si potrà sostituire la vela senza autorizzazione scritta del CT o, in mancanza, del CdR). Controlli di stazza potranno essere effettuati a campione durante l'intervallo tra le prove della regata. Le barche dovranno gareggiare con il numero velico risultante sul certificato di stazza; eventuali cambiamenti dovranno essere autorizzati dal CT o dal CdR come meglio precisato al punto 11 delle IdR.

20.2 In acqua una barca può ricevere da un membro del CdR o del CT l'ordine di recarsi. Inserirsi immediatamente in un'area designata adibita alle ispezioni.

20.3 Una barca o le attrezzature possono essere ispezionate o misurate nei tempi specificati dalle regole di classe, dal BdR o dalle IdR

21 IMBARCAZIONI UFFICIALI:

21.1 Le imbarcazioni ufficiali saranno identificate come segue:

BARCA	BANDIERA
Battello Comitato	Guidone del circolo
Battelli del CdR (posaboe, assistenza etc.)	Bandiera Bianca con "S" nera o rossa
Battelli CdP	Bandiera Gialla con "J" nera o lettera "J" del CIS
Battello assistenza medica	Bandiera Bianca con croce rossa
Battello Comitato Tecnico	Bandiera Bianca con "M" nera
Barche di supporto	Bandiera Bianca con "S" e numero identificativo

21.2. Altre barche accreditate saranno identificate come segue:

Stampa	Bandiera Bianca con "P" nera.
Spettatori e genitori	Bandiera Bianca con "S" e numero identificativo

21.3 Le imbarcazioni impiegate dalla stampa, fotografi, cineoperatori, VIPs etc. non sono sotto la giurisdizione del CdR. Ogni azione di questi mezzi non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione. Questo cambia la RRS 60.1(b).

22 BARCHE APPOGGIO:

22.1 I team leader, gli allenatori e altro personale di supporto, dovranno stare al di fuori dell'area dove le barche stanno regatando dal momento del segnale preparatorio della prima classe che parte, fino a quando tutte le barche siano arrivate, si siano ritirate o il CdR abbia segnalato un differimento, un richiamo generale o una interruzione [DP].

23 SMALTIMENTO RIFIUTI:

23.1 L'Autorità Organizzatrice promuoverà durante la regata e le manifestazioni collaterali la raccolta differenziata dei rifiuti ed il rispetto di comportamenti ecosostenibili a cui i Concorrenti dovranno attenersi.

23.2 Sottolineando il Principio Base delle RRS "Responsabilità Ambientale" e in base alla RRS 47 si invita a consegnare i rifiuti agli accompagnatori o ai battelli ufficiali

24 ASSEGNAZIONE SPAZI A TERRA [NP][DP]

24.1 Ove previsto, le barche dovranno essere tenute nei posti loro assegnati nel parco barche concorrenti.

25 SPARE

26 PREMI SPECIALI E PREMIAZIONI:

Saranno premiati:

26.1 Divisione A: i primi cinque classificati e la prima femmina classificata

26.2 Divisione B: i primi cinque classificati e la prima femmina classificata

26.3 Le premiazioni verranno effettuate al termine delle regate, l'orario ed il luogo sarà oggetto di un apposito comunicato esposto all'Albo dei Comunicati online.

27 RESPONSABILITA':



27.1 La RRS 3 afferma: "La responsabilità della decisione di una barca di partecipare a una regata o di continuare a regatare è solo sua." Partecipando a questo evento ogni concorrente concorda e riconosce che la vela è un'attività potenzialmente pericolosa con rischi intrinseci. Questi rischi includono forti venti e mare mosso, improvvisi cambiamenti del tempo, guasto dell'attrezzatura, errori di manovra della barca, scarsa marineria da parte di altre barche, perdita di equilibrio su una piattaforma instabile e affaticamento con conseguente aumento del rischio di lesioni. Insito nello sport della vela è il rischio di lesioni permanenti e catastrofiche o morte per annegamento, trauma, ipotermia o altre cause.

27.2 L'Autorità Organizzatrice declina ogni e qualsiasi responsabilità per danni che possano subire le persone e/o le cose, sia in terra sia in acqua, in conseguenza della loro partecipazione alla regata di cui al presente Bando di Regata. È competenza degli Armatori o dei Responsabili di bordo decidere in base alle capacità dell'equipaggio, alla forza del vento, allo stato del mare, alle previsioni meteorologiche ed a quant'altro debba essere previsto da un buon marinaio, se uscire in mare e partecipare alla regata, di continuarla ovvero di rinunciare.

In seguito ad una grave infrazione in tema di comportamento o di spirito sportivo, Il Comitato per le Proteste potrà escludere un Concorrente dall'ulteriore partecipazione alle prove successive o applicare altre sanzioni disciplinari. Ciò sarà applicato non solamente per le regate propriamente dette, ma anche per tutta la durata della Manifestazione.

28 ASSICURAZIONE:

28.1 Ogni barca partecipante dovrà essere coperta da polizza assicurativa RC in corso di validità con la clausola di "estensione per le Regate" e con un massimale non inferiore a € 1.500.000,00.

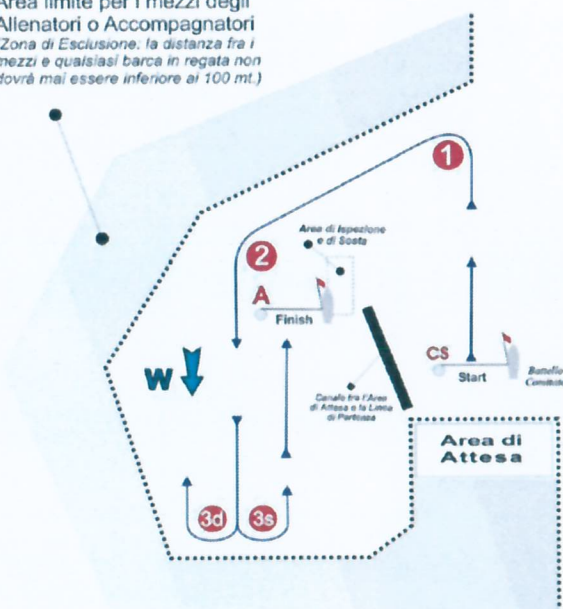
TUTTI GLI ALLEGATI SONO PARTE INTEGRANTE DELLE ISTRUZIONI DI REGATA

IL COMITATO DI REGATA

ALLEGATO 1

Percorso: Start - 1 - 2 - 3d/3s - Finish

Area limite per i mezzi degli Allenatori o Accompagnatori
(Zona di Esclusione, la distanza fra i mezzi e qualsiasi barca in regata non dovrà mai essere inferiore ai 100 mt.)



Percorso: Optimist

Sigla	Sequenza del Percorso
O	Start - 1 - 2 - 3s/3d - Finish

- Boe 1-2 → lasciare a sinistra
- Mentre compiono il lato di poppa 2-(3s/3d) i concorrenti dovranno lasciare a sinistra la boa di arrivo. In questo caso la boa di arrivo è "boa" come da definizione nel RRS e la linea di arrivo viene definita come "ostacolo continuo"
- Il Cancello (3s/3d) potrà essere sostituito da una boa singola che dovrà essere lasciata a sinistra.

Disegno indicativo
non in scala



ALLEGATO 2 ADDENDUM - 1

Istruzioni Speciali per le Regate e Batterie

Quando la regata viene svolta con il sistema a batterie si applicano le seguenti IdR aggiuntive.

A1 - SVOLGIMENTO

- La regata si svolgerà con il Sistema a batterie "A" (due colori) previsto dalla Normativa FIV.
- I concorrenti iscritti verranno suddivisi in due batterie a sorteggio (se i programmi, come ZW, hanno il sistema di suddivisione casuale questo è accettato come sorteggio).
- Il CdR assistito da Tecnici Federali o da Allenatori all'uopo nominati potrà spostare d'ufficio i concorrenti se il sistema porta ad una presenza squilibrata di atleti dello stesso Circolo o della stessa Zona o per qualsiasi altro motivo tecnico. Qualsiasi situazione originata da quanto precede non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione (modifica alla RRS 60.1(b)).
- Ai fini della classifica ogni prova è composta da due batterie. Perché la prova sia valida entrambe le batterie dovranno risultare con una regata regolarmente disputata e classificata. Se non fosse possibile completare una delle due batterie la prova verrà automaticamente interrotta anche per l'altra batteria. Ciò non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione (modifica alla RRS 60.1(b)).
- Le barche saranno ri-assegnate nei gruppi dopo ogni giorno di regata seguendo lo schema sotto descritto, usando la Classifica provvisoria disponibile alle ore 20.00, senza tener conto di proteste o richieste di riparazione decise o modificate dopo tale orario. Qualora il numero di prove non sia uguale, i gruppi verranno rifatti in base a una classifica provvisoria calcolata sino all'ultima prova completata da entrambi i gruppi.

GRUPPO	A	B
NASTRO	BLU	GIALLO
Classifica Provvisoria	1	
		2
		3
	4	
	5	
		6
		7
	8	
	9	10
		11
	12	
	e così via	

- In pratica le batterie saranno ri-ordinate assegnando il primo della classifica al gruppo A, il secondo al gruppo B, il terzo al gruppo B, il quarto ed il quinto al gruppo A, il sesto e settimo al gruppo B, e così via.
- Se il numero di regate per batteria non dovesse essere uguale, il giorno seguente si comincerà con il completare le regate mancanti recuperando la batteria in arretrato. Si continuerà poi con i nuovi gruppi cambiando i nastri in mare.
- In caso di una sola prova nella prima giornata, i concorrenti saranno riassegnati in modo casuale.
- Una imbarcazione dichiarata BFD in una prova non portata a termine, per qualsiasi ragione, non sarà ammessa a partire nella prova seguente anche qualora i colori venissero ri-assegnati.
- Qualora una batteria non concluda la serie, il giorno successivo sarà recuperata la prova della batteria mancante. Il recupero non è da considerarsi fra le tre prove in programma.



A2 - TEMPO LIMITE (vedasi punto 8 delle IdR)

A3 - SEGNALI DI PARTENZA

- Il segnale di AVVISO della 2a batteria (della prova) verrà issato appena possibile dopo la partenza valida della 1a batteria (della prova); le imbarcazioni partenti dovranno pertanto tenersi nelle vicinanze della zona di partenza.
- Si invita a prestare attenzione ai segnali perché il CdR potrà invertire l'ordine di partenza.

A4 - BANDIERE DISTINTIVE DELLE BATTERIE (l'AO potrà cambiare i colori)

Le batterie saranno così contraddistinte:

- Gruppo "A" (DIVISIONE A)
- bandiera rettangolare BLU come Segnale di Avviso; nastro di colore BLU che dovrà essere applicato sulla parte posteriore del picco come identificativo della batteria.
- Gruppo "B" (DIVISIONE A)
- bandiera rettangolare GIALLA come Segnale di Avviso; nastro di colore GIALLO che dovrà essere applicato sulla parte posteriore del picco come identificativo della batteria.
- Flotta Unica (DIVISIONE B)

ALLEGATO 3 ADDENDUM - 2

REGOLE PER LE BARCHE DI ASSISTENZA DEL PERSONALE DI SUPPORTO

PREMESSA PER GLI ACCOMPAGNATORI DEI CONCORRENTI

PRINCIPIO DI BASE:

Comportamento sportivo e le regole

Nello sport della vela i concorrenti sono governati da un insieme di regole che ci si aspetta essi osservino e facciano rispettare. Un principio fondamentale di sportività è che quando una barca infrange una regola e non sia esonerata essa deve prontamente eseguire una penalità appropriata o una azione appropriata, che può essere anche il ritirarsi.

Il principio di cui sopra è il primo insegnamento che deve essere trasmesso dagli educatori velici, qualunque sia la loro mansione specifica, ai propri discenti. Insegnarlo ai giovani è fondamentale!

In questa manifestazione, ancor prima che siano eventualmente intervenuti gli Ufficiali di Regata per sanzionare possibili infrazioni alle regole da parte dei partecipanti, dovranno tempestivamente intervenire gli accompagnatori (team-leader, allenatori, istruttori, ecc.) inducendo i propri partecipanti che siano incorsi nella violazione di una regola ad eseguire la penalità prevista, ovvero, secondo i casi, a ritirarsi dalla prova o dalla manifestazione avendo, anche e comunque, l'accortezza di non generalizzare il ritiro a tutti i propri accompagnati.

- B.1 Il personale di supporto per ottenere il permesso di navigare nell'Area a loro riservata come da Appendice 1 delle IdR dovranno accreditarsi presso l'AO dichiarando a quali imbarcazioni sono collegati e l'accettazione delle regole che li riguardano. Essi riceveranno un permesso scritto ed un segnale identificativo da esporre sui loro mezzi. A partire dall'issata del segnale di avviso della prima batteria in partenza e durante le fasi delle partenze (cioè sino a quando tutte le batterie sono partite) i mezzi dovranno trovarsi nell'Area di Attesa (Waiting Area) posta sottovento alla linea di partenza e delimitata da due boette come indicato nell'Appendice 1.
- B.2 Un comportamento irregolare in tale contesto potrà essere sanzionato con una [DP].
- B.3 [DP] In aggiunta a quanto previsto al precedente punto 20.1, Il personale di supporto dovrà rimanere all'esterno della Restricted Area finchè tutte le batterie in quella prova sono arrivate o il CdR segnala un differimento o una interruzione. Per osservare le barche durante una prova, le barche appoggio possono spostarsi da sottovento al vento



attraverso il lato di sinistra tenendosi ben al di fuori dal confine della Restricted Area, ossia a circa 100 metri dall'area di regata. Le barche supporto possono, dopo l'ultima partenza dell'ultima batteria, spostarsi tra l'area di attesa e le aree poste presso l'arrivo attraversando il canale centrale. Le barche di supporto non devono transitare e sostare né sopravvento alla linea di arrivo né all'interno dell'area di ispezione e di sosta (rettangolo 50x100 mt. vedi disegno). Quando un membro del CdR o membro del CdP segnala a una barca appoggio di spostarsi più lontano dall'area di regata, questa barca dovrà farlo immediatamente. Questo non si applica ove sussista l'esigenza di prestare assistenza o soccorso ad una barca in difficoltà.

- B.4 **[DP][NP]** I concorrenti, nell'intervallo tra l'arrivo di una prova e la partenza della successiva, potranno avvicinarsi esclusivamente a battelli accreditati (vedasi il precedente punto 20.1).
- B.5 Tutti i mezzi accreditati devono aiutare le imbarcazioni dell'organizzazione nelle operazioni di sicurezza e prestare la massima assistenza a tutti i concorrenti.
- B.6 Gli allenatori sono invitati a disporre di un dispositivo VHF funzionante e registrare in segreteria il proprio numero di telefono per comunicazioni urgenti.
- B.7 Tutte le persone di supporto, sempre quando in acqua, devono indossare il PFD.

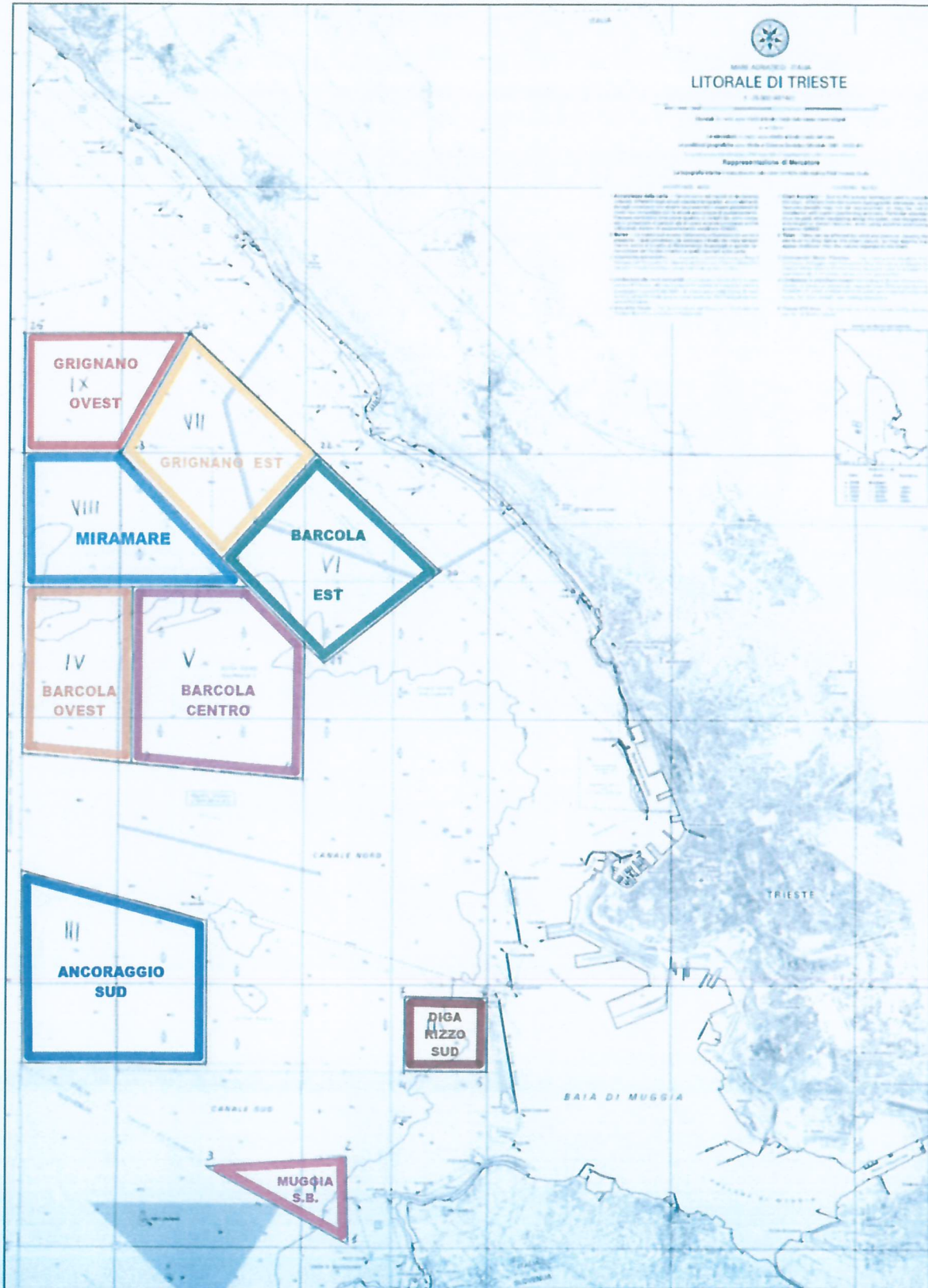
ALLEGATO 4

Area Miramare VIII – PENNELLO NUMERICO 1

Area Grignano Ovest IX – PENNELLO NUMERICO 2

Area Sdobbia XII – PENNELLO NUMERICO 3

segue ALLEGATO 1 (rappresentazione esplicativa non in scala delle aree nautiche)



segue ALLEGATO 1 (rappresentazione esplicativa non in scala delle aree nautiche)

