



Federazione Italiana Vela

***Le Regole di Regata
della Vela***

2021 – 2024

**Senza le Prescrizioni FIV
*in attesa di conferma da parte di World Sailing***

Nel caso di dubbio fra il testo italiano e quello inglese prevale il testo inglese

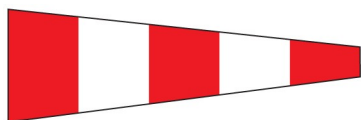
World Sailing

**Aggiornato al 23 novembre 2020
(Comprensivo delle modifiche apportate da WS a novembre 2020)**

SEGNALI DI REGATA

Il significato dei segnali visivi e sonori è stabilito sotto. Una freccia rivolta in alto o in basso (↑ ↓) significa che un segnale visivo è esposto o ammainato. Un punto (•) significa un suono; cinque trattini (—) significano suoni ripetuti; una linea (—) significa un suono lungo. Quando un segnale visivo è esposto sopra una bandiera di classe, di flotta, di una manifestazione o di un'area di regata, il segnale si applica solo a quella classe, flotta, manifestazione o area di regata.

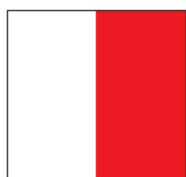
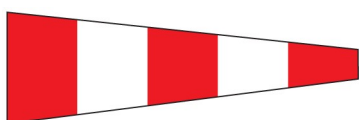
Segnali di Differimento



↑ • • ↓ •

Intelligenza

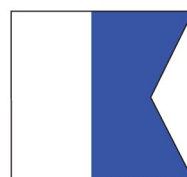
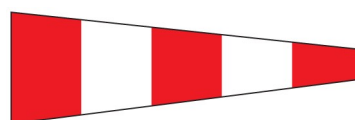
Le prove non partite sono *differite*. Il segnale di avviso sarà effettuato 1 minuto dopo l'ammainata a meno che in quel momento la prova sia *differita* di nuovo o *interrotta*.



↑ • •

Intelligenza sopra H

Le prove non partite sono *differite*. Ulteriori segnali a terra.



↑ • •

Intelligenza sopra A

Le prove non partite sono *differite*. Nessun'altra prova oggi.

Intelligenza sopra pennello numerico 1-9

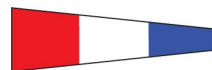
Differimento di 1 – 9 ore dal tempo programmato di partenza.



Pennello 1 ↑ • • ↓ •



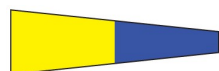
Pennello 2 ↑ • • ↓ •



Pennello 3 ↑ • • ↓ •



Pennello 4 ↑ • • ↓ •



Pennello 5 ↑ • • ↓ •



Pennello 6 ↑ • • ↓ •



Pennello 7 ↑ • • ↓ •

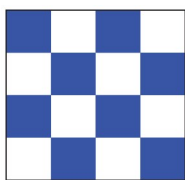


Pennello 8 ↑ • • ↓ •



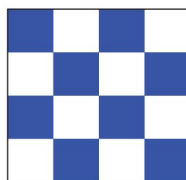
Pennello 9 ↑ • • ↓ •

Segnali di Interruzione



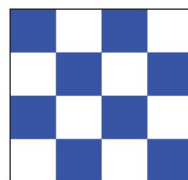
↑ • • • ↓ •

N Tutte le prove partite sono *interrotte*. Ritornare nell'area di partenza. Il segnale di avviso sarà fatto 1 minuto dopo l'ammainata a meno che in quel momento la prova sia *interrotta* di nuovo o *differita*.



↑ • • •

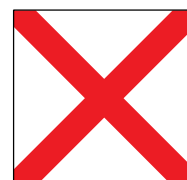
N sopra H Tutte le prove sono *interrotte*. Ulteriori segnali a terra.



↑ • • •

N sopra A Tutte le prove sono *interrotte*. Nessun'altra prova oggi.

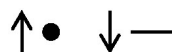
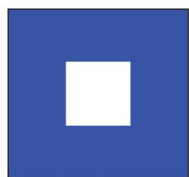
Sicurezza



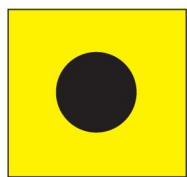
↑ —

V Monitorare il canale di comunicazione per le istruzioni di sicurezza (vedi regola 37)

Segnali Preparatori



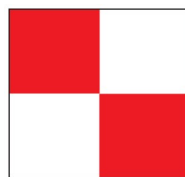
P Segnale Preparatorio.



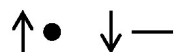
I È in vigore la regola 30.1.



Z È in vigore la regola 30.2.

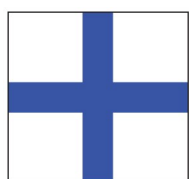


U È in vigore la regola 30.3.

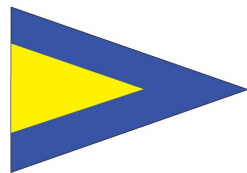


Bandiera Nera. È in vigore la regola 30.4.

Segnali di Richiamo

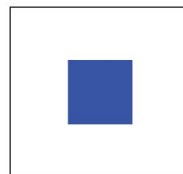


X Richiamo individuale.



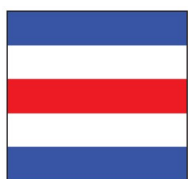
Primo Ripetitore Richiamo generale. Il segnale di avviso sarà effettuato un minuto dopo l'ammainata.

Riduzione del Percorso

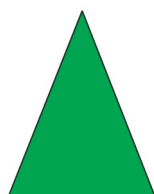


S Il percorso è stato ridotto. È in vigore la regola 32.2.

Cambio del Prossimo Lato



C La posizione della prossima *boa* è stata cambiata:



a dritta;



a sinistra;

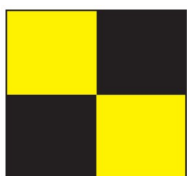


per diminuire la lunghezza del lato;

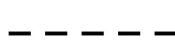


per aumentare la lunghezza del lato.

Altri Segnali



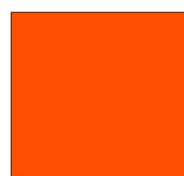
L A terra: è stato pubblicato un comunicato per i concorrenti
In mare: venire a portata di voce o seguire questa imbarcazione.



M L'oggetto che espone questo segnale sostituisce una *boa* mancante.

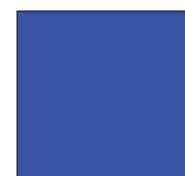


Y Indossare un dispositivo personale di galleggiamento (vedi la regola 40).



(nessun segnale sonoro)

Bandiera Arancione. L'asta che espone questa bandiera è un'estremità della linea di partenza.



(nessun segnale sonoro)

Bandiera Blu. L'asta che espone questa bandiera è un'estremità della linea di arrivo

Come massima autorità per lo sport, World Sailing promuove e sostiene la protezione dell'ambiente in tutte le competizioni veliche e attività correlate in tutto il mondo.

Per contattare il World Sailing Executive Office:

World Sailing

20 Eastbourne Terrace

Paddington

London W2 6LG

Regno Unito

Telefono + 44 (0) 20 3940 4888

Email generale: office@sailing.org

Email Regole di Regata: rules@sailing.org

Sito Web: sailing.org

Publicato da World Sailing (UK) Limited, Londra, Regno Unito

© World Sailing Limited

Giugno 2020

Autorità Nazionale

FEDERAZIONE ITALIANA VELA

Corte Lambruschini - Piazza Borgo Pila 40 Torre A - 16° piano

16129 - Genova

Tel 010 544541

Fax 010 592864

E-Mail federvela@federvela.it

INDICE

Segnali di regata	<i>Nella copertina</i>
Documenti on line correlati con le regole	8
Introduzione	9
Definizioni	12
Principi Base	17
Parte 1 Regole fondamentali	17
Parte 2 Quando le barche si incontrano	20
Parte 3 Conduzione di una regata	27
Parte 4 Altri obblighi quando si è in regata	33
Parte 5 Proteste, riparazioni, udienze, cattiva condotta ed appelli	42
Parte 6 Iscrizione e qualificazione	60
Parte 7 Organizzazione della regata	62
Appendice A Punteggio	68
Appendice B Regole per le regate di flotta Windsurfing	72
Appendice C Regole del Match Racing	84
Appendice D Regole per le regate a Squadre	100
Appendice E Regole per le regate di Radiomodelli	109
Appendice F Regole per le regate di Kiteboarding	120
Appendice G Identificazione sulle vele	133
Appendice H Pesature del vestiario e dell'equipaggiamento	139
Appendice J Bando e Istruzioni di Regata	140
Nota riguardante la guida al Bando di Regata	146
Nota riguardante la guida alle Istruzioni di Regata	146
Appendice M Raccomandazioni per i Comitati delle Proteste	147
Appendice N Giurie Internazionali	155
Appendice P Speciali Procedure per la regola 42	159
Appendice R Procedure per Appelli e Richieste	162
Appendice S Istruzioni di Regata Standard	165
Appendice T Arbitrato	172
Prescrizioni della FIV	174

DOCUMENTI ONLINE SULLE REGOLE

World Sailing ha creato un unico indirizzo Internet al quale i lettori troveranno collegamenti a tutti i documenti disponibili sul sito web di World Sailing menzionati in questo libro. Tali documenti sono elencati di seguito. A tale indirizzo saranno anche forniti collegamenti ad altri documenti sulle regole.

L'indirizzo è: sailing.org/racingrules/documents

<i>Documento</i>	<i>Menzionato nella</i>
Linee guida per le penalità discrezionali	Introduzione
Modifiche a queste regole fatte dopo l'1 Gennaio 2021	Introduzione
Regulations di World Sailing	Introduzione
<i>Il Case Book</i>	Introduzione
<i>I Call Books</i> per le diverse discipline	Introduzione
Le Regulations di World Sailing aventi lo status di una regola	Definizione di <i>Regola</i> (b)
Interpretazioni della Regola 42, Propulsione	Regola 42
<i>World Sailing Offshore Special Regulations</i>	Regola 49.2
<i>Equipment Rules of Sailing</i>	Regola 55
Appendice TS, Schemi di Separazione del Traffico	Regola 56.2
Modulo di Richiesta Udienza e Modulo di Decisione Udienza	Parte 5 Preambolo
Regole per altri formati di competizione per Windsurfing	Appendice B Preambolo
Bando di Regata Standard per il Match Racing	Appendice C Preambolo
Istruzioni di Regata Standard per il Match Racing	Appendice C Preambolo
Regole di Match Racing per Concorrenti Ciechi	Appendice C Preambolo
Regole Sperimentali per arbitrare i Radiomodelli	Appendice E Preambolo
Regole per altri formati di competizione di Kiteboarding	Appendice F Preambolo
Tabella aggiornata sulle lettere di nazionalità velica	Appendice G
Guida al Bando di Regata	Nota Appendice K
Guida alle Istruzioni di Regata	Nota Appendice L
Indicazioni sul conflitto d'interesse	Appendice M2.3
Indicazioni sulla cattiva condotta	Appendice M5.8
<i>Manuale del Giudice di World Sailing</i>	Appendice T Preambolo

INTRODUZIONE

Le Regole di Regata della Vela includono due sezioni principali. La prima, Parti 1–7, contiene regole che hanno effetto su tutti i concorrenti. La seconda, le appendici, fornisce dettagli di regole, regole che si applicano a particolari tipi di regate e regole che hanno effetto solo su un piccolo numero di concorrenti o ufficiali di regata.

Terminologia Un termine usato nel senso stabilito nelle Definizioni è stampato in corsivo o, nei preamboli, in grassetto corsivo (ad esempio, in *regata* e *in regata*).

Ciascuno dei termini nella tabella seguente è utilizzato in *Le Regole di Regata della Vela* con il significato qui sotto attribuito.

<i>Termine</i>	<i>Significato</i>
Barca	Una barca a vela e l'equipaggio a bordo.
Concorrente	Una persona che compete o che intende competere nella manifestazione.
Autorità Nazionale	Un'Autorità Nazionale membro di World Sailing.
Comitato di Regata	Il comitato di regata nominato in base alla regola 89.2(c) e qualsiasi altra persona o comitato che svolga una funzione da comitato di regata
Regola di Regata	Una Regola in <i>Le Regole di Regata della Vela</i>
Comitato Tecnico	Il comitato tecnico nominato in base alla regola 89.2(c) e qualsiasi altra persona o comitato che svolga una funzione da comitato tecnico
Imbarcazione	Qualsiasi battello o nave.

Altre parole e termini sono utilizzati nel senso normalmente inteso nell'uso nautico o generale.

Chiamate Una lingua diversa dall'Inglese può essere utilizzata per una chiamata prescritta dalle *regole* purché sia ragionevole che tutte le barche

su cui ha effetto la comprendano. Tuttavia, una chiamata in inglese è sempre accettabile.

Notazione La notazione "[DP]" in una regola significa che la penalità per l'infrazione della *regola* può, a discrezione del comitato per le proteste, essere inferiore alla squalifica. Le linee guida per le penalità discrezionali sono disponibile sul sito web di World Sailing.

Revisioni Le regole di regata sono riviste e pubblicate ogni quattro anni da World Sailing, l'autorità internazionale per lo sport. Questa edizione entra in vigore il 1° gennaio 2021; tuttavia, una manifestazione iniziata nel 2020 può posticipare tale data nel Bando di Regata o nelle Istruzioni di Regata. Le linee nere a margine indicano importanti modifiche alle Parti 1–7 e le alle Definizioni nell'edizione 2017-2020. Nessuna modifica è prevista prima del 2025, ma qualsiasi modifica fosse considerata urgente prima di allora sarà annunciata tramite le autorità nazionali e pubblicato sul sito web di World Sailing

Appendici Quando si applicano le regole di un'appendice, queste prevalgono su qualsiasi regola in conflitto nelle Parti 1–7 e nelle Definizioni. Ogni appendice è identificata da una lettera. Un riferimento a una regola in un'appendice conterrà la lettera e il numero della regola (ad esempio "regola A1"). Le lettere I, O e Q non sono utilizzate per indicare le appendici in questo libro.

Regulations di World Sailing Le Regulations di World Sailing sono citate nella definizione di *Regola* e nella regola 6, ma non sono incluse in questo libro perché possono essere modificate in qualsiasi momento. Le versioni più recenti delle Regulations sono pubblicate sul sito web di World Sailing; nuove versioni saranno annunciate tramite le autorità nazionali.

Interpretazioni World Sailing pubblica le seguenti interpretazioni ufficiali delle regole di regata:

- *Il Case Book - Interpretazioni di Le Regole di Regata*,
- *I Call Books*, per le differenti discipline,
- le Interpretazioni della Regola 42, Propulsione e
- le Interpretazione delle Regulations, per quelle Regulations che sono *regole*.

Queste pubblicazioni sono disponibili sul sito web di World Sailing. Altre interpretazioni delle regole di regata non sono ufficiali se non approvate da World Sailing in conformità con la Regulation 28.4

<i>Nota su termini specifici FIV</i>	
Shall / Must Shall not / Must not May	Deve / Dovrà → <i>obbligo</i> Non deve / Non dovrà → <i>divieto</i> Può / Potrebbe → <i>facoltà</i>
Regulation	Regulation <i>corrisponde a una regola statutaria di World Sailing e come tale può essere modificata solo da World Sailing.</i> <i>Ha un significato diverso da “Prescrizione”, “regola” e “Normativa”.</i>
Vessel	Imbarcazione <i>da intendersi in modo estensivo e non solo come previsto dal Codice della Nautica da Diporto.</i>

Prescrizioni: FIV

Le Prescrizioni FIV si trovano al termine di *Le Regole di Regata della Vela*. Una *regola* per la quale è prevista una Prescrizione non modificabile dal bando o dalle istruzioni di regata senza preventiva approvazione FIV è evidenziata con il logo (FIV) a margine.

DEFINIZIONI

Un termine usato con il significato sotto stabilito è rappresentato in corsivo o, nei preamboli, in corsivo neretto. Il significato di numerosi altri termini è definito nell'Introduzione alla voce Terminologia

Arrivo Una barca *arriva* quando, dopo essere *partita*, qualsiasi parte del suo scafo, taglia la linea di arrivo dal lato del percorso. Tuttavia, essa non è *arrivata* se, dopo aver tagliato la linea di arrivo essa

- (a) esegue una penalità in base alla regola 44.2,
- (b) corregge un errore *nel compiere il percorso* fatto sulla linea, o
- (c) continua a *compiere il percorso*.

Boa Un oggetto che le istruzioni di regata prescrivono ad una barca di lasciare da un lato specifico, una imbarcazione del comitato di regata circondata da acque navigabili dalla quale si estende la linea di partenza o di arrivo, e un oggetto intenzionalmente attaccato all'oggetto o all'imbarcazione. Tuttavia il cavo dell'ancora non è parte della *boa*.

Compiere il Percorso Una barca *compie il percorso* a condizione che il filo, rappresentante la sua scia dal momento in cui essa inizia ad avvicinarsi alla linea di partenza dal suo lato di pre-partenza per *partire* fino a quando *arriva*, quando viene teso,

- (a) passa ogni *boa* del percorso della prova dal lato prescritto e nell'ordine corretto,
- (b) tocca ogni *boa* indicata nelle istruzioni di regata come *boa* da girare, e
- (c) passa tra le boe di un cancello dalla direzione del percorso della *boa* precedente.

Conflitto d'Interessi Una persona ha un *conflitto d'interessi* se essa

- (a) potrebbe guadagnare o perdere come risultato di una decisione alla quale essa contribuisce,
- (b) potrebbe ragionevolmente sembrare avere un interesse personale o finanziario che potrebbe avere effetto sulla sua capacità di essere imparziale, o
- (c) ha uno stretto interesse personale in una decisione.

Differire Una prova *differita* è ritardata prima della sua partenza programmata ma può essere fatta partire o venire *interrotta* più tardi.

Giusta rotta Una rotta che una barca sceglierebbe per *compiere il percorso* ed *arrivare* il prima possibile in assenza delle altre barche alle quali ci si riferisce nella regola che usa questo termine. Una barca non ha *giusta rotta* prima del suo segnale di partenza.

In regata Una barca è *in regata* dal suo segnale preparatorio fino a quando *arriva* e libera la linea di arrivo e le *boe*, o si ritira, o fino a quando il comitato di regata segnali un richiamo generale, un *differimento* o una *interruzione*.

Ingaggio Vedasi *Libera dalla poppa e libera dalla prua; Ingaggio*

Interrompere Una prova che il comitato di regata o il comitato delle proteste *interrompe*, è nulla ma può essere ridisputata.

Libera dalla poppa e libera dalla prua; Ingaggio Una barca è *libera dalla poppa* di un'altra quando il suo scafo ed attrezzatura in posizione normale sono dietro una linea perpendicolare all'asse dello scafo passante per il punto più a poppavia dello scafo e dell'attrezzatura in posizione normale dell'altra barca. L'altra barca è *libera dalla prua*. Esse sono *ingaggiate* quando nessuna delle due è *libera dalla poppa*. Tuttavia, esse sono *ingaggiate* anche quando una barca tra di loro *ingaggia* entrambe. Questi termini si applicano sempre a barche sulle stesse *mure*. Essi si applicano a barche su *mure* opposte solo quando si applica la regola 18 oppure quando entrambe le barche stanno navigando a più di novanta gradi dal vento reale.

Mure, a dritta o a sinistra Una barca è sulle *mure, a dritta o a sinistra*, che corrispondono al suo lato *sopravvento*.

Ostacolo È un oggetto che una barca non potrebbe passare senza cambiare sostanzialmente la sua rotta se la barca stesse navigando direttamente verso di esso e fosse ad una sua lunghezza di scafo da questi. Un oggetto che può essere passato in sicurezza da un solo lato ed un oggetto, area o linea così indicati dalle istruzioni di regata sono pure essi *ostacoli*. Tuttavia, una barca *in regata* non è un *ostacolo* per le altre barche, a meno che esse non siano tenute a *tenersi discoste* da essa o, se si applica la regola 22, ad evitarlo. Una imbarcazione in navigazione, inclusa una barca *in regata*, non è mai un *ostacolo* continuo.

Parte Una *parte* ad una udienza è:

- (a) nell'udienza per una protesta: un protestante, un protestato;
- (b) nell'udienza per una riparazione: una barca che richieda riparazione o per la quale sia stata richiesta riparazione; una barca per la quale sia stata convocata un'udienza per considerare una riparazione in base alla regola 60.3(b); un comitato di regata che agisca in base alla regola 60.2(b); un comitato tecnico che agisca in base alla regola 60.4(b).
- (c) nell'udienza per una riparazione in base alla regola 62.1(a): l'ente accusato di aver compiuto l'azione impropria o l'omissione;
- (d) una persona contro la quale sia stata formulata un'accusa di infrazione della regola 69.1(a); una persona che presenti un'accusa in base alla regola 69.2(e)(1)
- (e) una *persona di supporto* soggetta ad un'udienza in base alla regola 60.3(d) o 69; qualsiasi barca che quella persona supporta; una persona nominata per presentare un'accusa in base alla regola 60.3(d).

Tuttavia, il comitato delle proteste non è mai una *parte*.

Partenza Una barca *parte* quando, dopo essere stata con il suo scafo interamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza al momento o dopo il suo segnale di partenza, ed avendo rispettato regola 30.1 se si applica, qualsiasi parte del suo scafo taglia la linea di partenza dal lato di pre-partenza al lato di percorso.

Persona di Supporto Qualsiasi persona che

- (a) fornisca, o possa fornire, supporto materiale o consulenza a un concorrente, incluso qualsiasi allenatore, istruttore, manager, membro della squadra, medico, paramedico o qualsiasi altra persona che lavori con un concorrente, lo curi o lo assista nella competizione, o lo prepari per la competizione stessa, o
- (b) sia genitore o un tutore di un concorrente.

Protesta Un'accusa in base alla regola 61.2 fatta da una barca, da un comitato di regata, da un comitato tecnico o da un comitato delle proteste che una barca abbia infranto una *regola*.

Raggiungere Una barca sta *raggiungendo* una *boa* quando è in una posizione tale da passarla sopravvento ad essa e lasciarla dalla parte prescritta senza cambiare *mure*.

Regola

- (a) le regole di questo libro, incluse le Definizioni, i Segnali di Regata, l'Introduzione, i preamboli e le regole delle appendici applicabili, ma non i titoli;
- (b) le Regulations di World Sailing che sono state indicate da World Sailing come aventi lo status di *regola* e sono pubblicate nel sito web di World Sailing;
- (c) le prescrizioni dell'autorità nazionale, a meno che non siano modificate dal bando o dalle istruzioni di regata nel rispetto delle prescrizioni stesse alla regola 88.2, se vi sono;
- (d) le regole di classe (per una barca che gareggia in base a un sistema di compensi o di rating, le regole di quel sistema sono "regole di classe");
- (e) il bando di regata;
- (f) le istruzioni di regata; e
- (g) qualsiasi altro documento che governi la manifestazione.

Sopravvento *Vedasi Sottovento e Sopravvento*

Sottovento e sopravvento Il lato *sottovento* di una barca è quello che si trova o, se la barca ha la prua *al vento*, si trovava più lontano dalla direzione del vento. Tuttavia, navigando in strapoggia o direttamente in poppa, il lato *sottovento* è quello dove si trova la randa di maestra. L'altro lato è il lato *sopravvento*. Quando due barche sono *ingaggiate* sulle stesse *mure*, quella sul lato *sottovento* dell'altra è la barca *sottovento*. L'altra è la barca *sopravvento*.

Spazio È lo spazio di cui una barca necessita nelle condizioni esistenti, incluso lo spazio per rispettare i suoi obblighi in base alle regole della Parte 2 e alla regola 31, mentre manovra prontamente ed in modo marinaresco.

Spazio alla boa è lo *spazio* necessario ad una barca per lasciare la *boa* dalla parte prescritta. È anche,

- (a) *lo spazio* per navigare verso la *boa* quando la sua *giusta rotta* è navigare vicino ad essa, e
- (b) *lo spazio* per girare o passare la *boa* come necessario per *compiere il percorso* senza toccare la *boa*.

Tuttavia lo *spazio alla boa* per una barca non include lo *spazio* per virare, a meno che essa sia *ingaggiata* all'interno e *sopravvento* alla barca che è tenuta a darle *spazio alla boa* ed essa *raggiungerebbe* la *boa* dopo la sua virata.

Tenersi discosta Una barca si *tiene discosta* da una barca con diritto di rotta

- (a) se la barca con diritto di rotta può seguire la sua rotta senza necessità di intraprendere manovre evasive,
- (b) quando le barche sono *ingaggiate*, se la barca con diritto di rotta può anche cambiare la sua rotta in entrambe le direzioni senza creare immediatamente un contatto.

Zona L'area attorno a una *boa* entro una distanza di tre lunghezze di scafo della barca ad essa più vicina. Una barca si trova nella *zona* quando qualsiasi parte del suo scafo è nella *zona*.

PRINCIPI BASE

SPORTIVITÀ 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.

RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

I partecipanti sono incoraggiati a minimizzare qualsiasi impatto ambientale negativo dello sport della vela.

PARTE 1

REGOLE FONDAMENTALI

1 SICUREZZA

1.1 Aiutare Chi è in Pericolo

Una barca, un concorrente o una *persona di supporto* deve dare tutto l'aiuto possibile a qualsiasi persona o imbarcazione in pericolo.

1.2 Equipaggiamenti di Salvataggio e Dispositivi Personali di Galleggiamento

Una barca deve portare adeguati equipaggiamenti di salvataggio per tutte le persone a bordo, incluso un oggetto pronto all'uso immediato, a meno che le regole di classe non prevedano altre disposizioni. Ogni concorrente è individualmente responsabile di indossare un dispositivo personale di galleggiamento adeguato alle condizioni.

2 CORRETTO NAVIGARE

Una barca ed il suo proprietario devono gareggiare nel rispetto dei principi riconosciuti di sportività e correttezza. Una barca può essere penalizzata in base a questa regola soltanto se è chiaramente stabilito che questi principi siano stati violati. La penalità dovrà essere una squalifica non scartabile.

3 DECISIONE DI REGATARE

La responsabilità della decisione di una barca di partecipare ad una prova o di rimanere *in regata* è solo sua.

4 ACCETTAZIONE DELLE REGOLE

- 4.1 (a) Partecipando o intendendo partecipare ad una manifestazione svolta in base alle *regole*, ogni concorrente e proprietario di barca acconsente di accettare le *regole*.
- (b) Una *persona di supporto* fornendo supporto, o un genitore o tutore permettendo al loro figlio di iscriversi ad una manifestazione, acconsentono di accettare le *regole*.
- 4.2 Ogni concorrente e proprietario di barca, in rappresentanza delle loro *persone di supporto*, acconsente che le loro *persone di supporto* siano assoggettate alle *regole*.
- 4.3 L'accettazione delle *regole* include l'accordo
- a) a essere governati dalle *regole*;
 - b) ad accettare le penalizzazioni imposte e ogni altra azione assunta in base alle *regole*, subordinatamente alle procedure d'appello e di revisione in esse previste, quale decisione definitiva di qualsiasi questione sollevata in base alle *regole*;
 - c) per quanto riguarda qualsiasi di tali decisioni, a non far ricorso a qualsiasi corte di giustizia o tribunale che non sia previsto nelle *regole*;
 - e
 - d) per ogni concorrente e proprietario di barca di assicurarsi che il loro *personale di supporto* sia consapevole di queste *regole*.
- 4.4 La persona responsabile di ogni barca dovrà assicurarsi che tutti i concorrenti che fanno parte dell'equipaggio e il proprietario della barca siano consapevoli delle loro responsabilità in base a questa regola.
- 4.5 Questa regola può essere modificata da una prescrizione dell'autorità nazionale competente per la località della manifestazione.

5 REGOLE CHE GOVERNANO LE AUTORITÀ ORGANIZZATRICI E GLI UFFICIALI DI REGATA

L'autorità organizzatrice, il comitato di regata, il comitato tecnico, il comitato delle proteste e gli altri ufficiali di regata devono essere governati dalle *regole* nella conduzione e nel giudicare la manifestazione.

6 REGULATIONS DI WORLD SAILING

6.1 Ogni concorrente, proprietario di barca e *persona di supporto* deve rispettare le Regulations di World Sailing che sono state indicate da World Sailing come aventi lo status di *regola*. Queste Regulations al 30 giugno 2020 sono i seguenti documenti di World Sailing:

- Codice per la pubblicità
- Codice Anti-Doping
- Codice per le Scommesse e Anti-Corruzione
- Codice Disciplinare
- Codice di Eleggibilità
- Codice di Categorizzazione dei concorrenti

6.2 La Regola 63.1 non si applica a meno che le *proteste* siano permesse dalla Regulation che si presume sia stata infranta.

PARTE 2

QUANDO LE BARCHE SI INCONTRANO

*Le regole della Parte 2 si applicano tra barche che stanno navigando nell'area di regata o nei suoi pressi ed intendono **regatare**, che sono **in regata**, o che sono state **in regata**. Tuttavia, una barca che non è **in regata** non deve essere penalizzata per aver infranto una di queste regole, tranne la regola 14 quando l'incidente abbia provocato lesioni o danno grave, o la **regola** 23.1.*

Quando una barca che naviga in base a queste regole incontra una imbarcazione che non lo sta facendo, essa dovrà rispettare le Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare (NIPAM) o le norme governative sul diritto di rotta. Se il bando di regata così stabilisce, le regole della Parte 2 sono sostituite dalle regole sul diritto di rotta delle NIPAM o dalle norme governative sul diritto di rotta.

SEZIONE A

DIRITTO DI ROTTA

*Una barca ha diritto di rotta su un'altra barca quando l'altra barca è tenuta a **tenersi discosta** da essa. Tuttavia, alcune regole nelle Sezioni B, C e D limitano le azioni di una barca con diritto di rotta.*

10 SU MURE OPPOSTE

*Quando le barche sono su **mure** opposte, una barca **mure a sinistra** deve **tenersi discosta** da una barca **mure a dritta**.*

11 SULLE STESSE MURE, INGAGGIATE

*Quando le barche sono sulle stesse **mure** ed **ingaggiate**, una barca **sopravvento** deve **tenersi discosta** da una barca **sottovento**.*

12 SULLE STESSE MURE, NON INGAGGIATE

*Quando le barche sono sulle stesse **mure** e non **ingaggiate**, una barca **libera dalla poppa** deve **tenersi discosta** da una barca **libera dalla prua**.*

13 MENTRE SI VIRA

*Una barca deve **tenersi discosta** dalle altre barche dopo aver passato la posizione di prua al vento e fino a quando non è su una rotta di bolina*

stretta. Durante questo tempo le regole 10, 11 e 12 non si applicano. Se due barche sono soggette contemporaneamente a questa regola, quella sul lato sinistro dell'altra o quella a poppavia deve *tenersi discosta*.

SEZIONE B

LIMITAZIONI GENERALI

14 EVITARE IL CONTATTO

Una barca deve evitare il contatto con un'altra barca se ragionevolmente possibile. Tuttavia, una barca con diritto di rotta, o una che naviga entro lo spazio o lo spazio alla boa cui ha diritto, non è necessario che agisca per evitare il contatto finché non è chiaro che l'altra barca non si stia *tenendo discosta* o dando spazio o spazio alla boa.

15 ACQUISIRE IL DIRITTO DI ROTTA

Quando una barca acquisisce il diritto di rotta, essa deve inizialmente dare all'altra barca lo spazio per *tenersi discosta*, a meno che non acquisisca tale diritto a causa delle azioni dell'altra barca.

16 CAMBIARE ROTTA

16.1 Quando una barca con diritto di rotta cambia rotta, deve dare all'altra barca spazio per *tenersi discosta*.

16.2 In aggiunta, in una andatura di bolina quando una barca *mure a sinistra* si sta *tenendo discosta* navigando per passare sottovento ad una barca *mure a dritta*, la barca *mure a dritta* non deve poggiare se in conseguenza di ciò la barca *mure a sinistra* deve immediatamente modificare la rotta per continuare a *tenersi discosta*.

17 SULLE STESSE MURE, GIUSTA ROTTA

Se una barca libera dalla poppa diventa *ingaggiata* entro due sue lunghezze di scafo sottovento con una barca sulle stesse mure, essa non deve navigare sopra la propria giusta rotta per tutto il tempo in cui esse rimangono sulle stesse mure ed *ingaggiate* entro tale distanza, salvo che essa facendo ciò passi prontamente a poppa dell'altra barca. Questa regola non si applica se l'*ingaggio* inizia mentre la barca *sopravvento* è obbligata dalla regola 13 a *tenersi discosta*.

SEZIONE C

ALLE BOE ED AGLI OSTACOLI

*Le regole della sezione C non si applicano ad una **boa** di partenza circondata da acque navigabili né al suo cavo dell'ancora dal momento in cui le barche si avvicinano ad essa per **partire** e fino a quando l'hanno passata.*

18 SPAZIO ALLA BOA

18.1 Quando si applica la regola 18

La regola 18 si applica tra barche quando esse devono lasciare una *boa* dalla stessa parte ed almeno una di esse si trova dentro la *zona*. Tuttavia, essa non si applica

- (a) tra barche su *mure* opposte su un'andatura di bolina,
- (b) tra barche su *mure* opposte quando la *giusta rotta* alla *boa* per una, ma non entrambe, sia di virare,
- (c) tra una barca che si sta avvicinando ad una *boa* ed una che la sta lasciando, oppure
- (d) se la *boa* è un *ostacolo* continuo, nel qual caso si applica la regola 19.

La regola 18 non si applica più fra barche quando lo *spazio alla boa* è stato concesso.

18.2 Dare spazio alla boa

- (a) Quando le barche sono *ingaggiate* la barca esterna deve dare *spazio alla boa* alla barca interna, a meno che non si applichi la regola 18.2(b).
- (b) Se le barche sono *ingaggiate* quando la prima di esse raggiunge la *zona*, la barca esterna in quel momento deve, da quell'istante in poi, dare alla barca interna *spazio alla boa*. Se una barca è *libera dalla prua* quando essa raggiunge la *zona*, la barca *libera dalla poppa* deve, da quell'istante in poi, dare ad essa *spazio alla boa*.
- (c) Quando una barca deve dare *spazio alla boa* come da regola 18.2(b),
 - (1) essa deve continuare a farlo anche se più tardi *l'ingaggio* si rompe oppure inizia un nuovo *ingaggio*;

- (2) se essa diviene *ingaggiata* all'interno della barca con diritto di *spazio alla boa*, deve dare all'altra barca anche lo *spazio* per navigare la sua *giusta rotta* mentre esse rimangono *ingaggiate*.
- (d) Le regole 18.2 (b) e (c) cessano di applicarsi se la barca con diritto di *spazio alla boa* passa la posizione di prua al vento o lascia la *zona*.
- (e) Se c'è un ragionevole dubbio che una barca abbia ottenuto o interrotto un *ingaggio in tempo*, si deve presumere che non lo abbia fatto.
- (f) Se una barca ha ottenuto un *ingaggio* all'interno da *libera dalla poppa* oppure virando *sopravvento* all'altra barca e, dal momento in cui è iniziato *l'ingaggio* la barca esterna è stata impossibilitata a dare *spazio alla boa*, essa non è obbligata a darlo.

18.3 Passare prua al vento nella zona

Se una barca nella *zona* di una *boa* da lasciarsi a sinistra passa la posizione di prua al vento da *mure a sinistra* a *mure a dritta* ed è da quel momento in grado di *raggiungere* la *boa*, non deve far sì che una barca che era *mure a dritta* fin dal momento in cui è entrata nella *zona* navighi sopra la bolina stretta per evitare un contatto e dovrà darle *spazio alla boa* se quella barca diviene *ingaggiata* al suo interno. Quando questa regola si applica fra le barche, la regola 18.2 non si applica fra loro.

18.4 Abbattere

Quando una barca con diritto di rotta *ingaggiata* all'interno deve abbattere ad una *boa* per navigare la sua *giusta rotta*, fino a quando non abbatte essa non deve navigare più lontano dalla *boa* di quanto necessario per percorrere quella rotta. La regola 18.4 non si applica alle *boe* di un cancello.

19 SPAZIO PER PASSARE UN OSTACOLO

19.1 Quando si applica la regola 19

La regola 19 si applica tra due barche ad un *ostacolo* tranne

- (a) quando *l'ostacolo* è una *boa* che le barche sono obbligate a lasciare dallo stesso lato, o
- (b) quando la regola 18 si applica fra le barche e *l'ostacolo* è un'altra barca *ingaggiata* con entrambe

Tuttavia, ad un *ostacolo* continuo, si applica sempre la regola 19 e non la regola 18.

19.2 Dare spazio ad un ostacolo

- (a) Una barca con diritto di rotta può scegliere di passare un *ostacolo* da qualsiasi parte.
- (b) Quando le barche sono *ingaggiate*, la barca esterna deve dare alla barca interna *spazio* tra essa e l'*ostacolo*, a meno che essa sia stata impossibilitata a farlo dal momento in cui l'*ingaggio* è iniziato.
- (c) Mentre le barche stanno passando un *ostacolo* continuo, se una barca che era *libera dalla poppa* ed obbligata a *tenersi discosta* diviene *ingaggiata* tra l'altra barca e l'*ostacolo* e, nel momento in cui l'*ingaggio* inizia, non c'è *spazio* per essa per passare tra loro,
 - (1) essa non ha diritto a *spazio* in base alla regola 19.2(b), e
 - (2) mentre le barche restano *ingaggiate*, essa deve *tenersi discosta* e le regole 10 e 11 non si applicano.

20 SPAZIO PER VIRARE AD UN OSTACOLO

20.1 Chiamare

Una barca può chiamare per avere *spazio* per virare ed evitare una barca sulle stesse *mure*. Tuttavia, una barca non deve chiamare a meno che essa

- (a) essa si stia avvicinando a un *ostacolo* e presto avrà necessità di fare una sostanziale modifica di rotta per evitarlo in modo sicuro, e
- (b) essa stia navigando su una rotta di bolina stretta o più stretta.

In aggiunta, essa non deve chiamare se l'*ostacolo* è una *boa* ed una barca che la sta *raggiungendo* sarebbe obbligata a cambiare rotta come risultato del richiamo.

20.2 Rispondere

- (a) Dopo che una barca ha chiamato, essa deve dare alla barca richiamata tempo per rispondere.
- (b) La barca richiamata deve rispondere anche se l'altra barca infrange la regola 20.1.
- (c) La barca richiamata deve rispondere o virando il prima possibile, o replicando immediatamente "vira tu" e dando alla barca richiamante *spazio* per virare ed evitarla.
- (d) Quando la barca richiamata risponde, la barca richiamante deve virare il prima possibile.

- (e) Dal momento che una barca chiama fino a quando essa non ha virato ed evitato la barca richiamata, la regola 18.2 non si applica tra esse.

20.3 Trasferire la chiamata ad una ulteriore barca

Quando una barca è stata richiamata per dare *spazio* per virare ed intende rispondere virando, essa può chiamare un'altra barca sulle stesse *mure*, per ottenere *spazio* per virare ed evitarla. Essa può chiamare anche se la sua chiamata non ottempera ai requisiti della regola 20.1. Tra essa e la barca richiamata si applica la regola 20.2.

20.4 Requisiti Addizionali per le Chiamate

(a) Quando le condizioni sono tali che una chiamata potrebbe non essere udita, la barca deve anche fare un segnale che indichi chiaramente la sua necessità di *spazio* per virare o la sua risposta.

(b) Il bando di regata può specificare una forma di comunicazione alternativa per una barca al fine di indicare la sua necessità di spazio per virare o la sua risposta, e prescrivere alle barche di usarla.

SEZIONE D

ALTRE REGOLE

Quando tra due barche si applicano le regole 21 o 22, le regole della Sezione A non si applicano.

21 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; SCONTRARE UNA VELA

21.1 Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per *partire* o per rispettare la regola 30.1 deve *tenersi discosta* da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando il suo scafo non sarà completamente nel lato di pre-partenza.

21.2 Una barca che esegue una penalità deve *tenersi discosta* da un'altra che non lo stia facendo.

21.3 Una barca che si muove all'indietro o lateralmente al vento rispetto all'acqua scontrando una vela, deve *tenersi discosta* da un'altra che non lo stia facendo.

22 BARCA SCUFFIATA, ALL'ANCORA O INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO

Se possibile, una barca deve evitare una barca che è scuffiata o che non ha ripreso il controllo dopo la scuffia, che si trova all'ancora o incagliata, o che sta cercando di soccorrere una persona o una imbarcazione in pericolo. Una barca è scuffiata quando la sua testa d'albero è in acqua.

23 INTERFERIRE CON UN'ALTRA BARCA

23.1 Se è ragionevolmente possibile, una barca non *in regata* non deve interferire con una barca che è *in regata*.

23.2 Se ragionevolmente possibile, una barca non deve interferire con una barca che stia eseguendo una penalità, navigando su un altro lato del percorso o che sia soggetta alla regola 21.1. Tuttavia, dopo il segnale di partenza questa regola non si applica quando la barca sta navigando sulla sua *giusta rotta*.

PARTE 3

CONDUZIONE DI UNA REGATA

25 BANDO DI REGATA, ISTRUZIONI DI REGATA E SEGNALI

25.1 Il Bando di regata deve essere disponibile per ogni barca che si iscrive ad una manifestazione prima che essa si iscriva. Le istruzioni di regata devono essere disponibili per ogni barca prima che una regata inizi.

25.2 I significati dei segnali visivi e sonori descritti nei Segnali di Regata non devono essere modificati se non in base alla regola 86.1(b). I significati di qualsiasi altro segnale che può essere usato devono essere stabiliti nel bando di regata o nelle istruzioni di regata.

25.3 Quando al comitato di regata è prescritto di esporre una bandiera come segnale visivo, esso può utilizzare una bandiera o un altro oggetto di aspetto simile.

26 PARTENZA DELLE SINGOLE PROVE

Le prove devono essere fatte partire usando i seguenti segnali. I tempi devono essere presi dai segnali visivi; la mancanza di un segnale sonoro deve essere ignorata.

<i>Minuti prima del segnale di partenza</i>	<i>Segnale visivo</i>	<i>Segnale sonoro</i>	<i>Significato</i>
5*	Bandiera di classe	Uno	Segnale di avviso
4	P, I, Z, Z con I, U o bandiera nera	Uno	Segnale preparatorio
1	Preparatorio rimosso	Uno lungo	Un minuto
0	Bandiera di classe rimossa	Uno	Segnale di partenza

*o come stabilito nel bando di regata o nelle istruzioni di regata

Il segnale di avviso per ogni classe successiva deve essere fatto assieme o dopo il segnale di partenza della classe precedente.

27 ALTRE AZIONI DEL COMITATO DI REGATA PRIMA DEL SEGNALE DI PARTENZA

- 27.1** Non più tardi del segnale di avviso, il comitato di regata deve segnalare o indicare in altro modo il percorso da compiere se le istruzioni di regata non hanno stabilito il percorso, e può sostituire un segnale di percorso con un altro, e segnalare che è obbligatorio indossare i dispositivi personali di galleggiamento (esponendo la bandiera Y con un suono).
- 27.2** Non più tardi del segnale preparatorio, il comitato di regata può spostare una *boa* di partenza.
- 27.3** Prima del segnale di partenza, il comitato di regata può per qualsiasi ragione *differire* (esponendo la bandiera Intelligenza, Intelligenza su H, Intelligenza su A, con due suoni) o *interrompere* la prova (esponendo le bandiere N su H, o N su A, con tre suoni).

28 COMPIMENTO DELLA PROVA

- 28.1** Una barca deve *partire, compiere il percorso* e poi *arrivare*. Mentre fa ciò essa può lasciare da qualsiasi lato una *boa* che non inizi, delimiti o termini il lato che essa sta navigando. Dopo essere *arrivata* non è necessario che essa attraversi completamente la linea di arrivo.
- 28.2** Una barca può correggere qualsiasi errore nel *compiere il percorso*, a condizione che essa non abbia attraversato la linea di arrivo per *arrivare*.

29 RICHIAMI

29.1 Richiamo Individuale

Quando, al segnale di partenza di una barca, qualsiasi parte del suo scafo è sul lato di percorso della linea di partenza, o essa deve rispettare la regola 30.1, il comitato di regata deve esporre prontamente la bandiera 'X' con un suono. La bandiera deve rimanere esposta fino a quando lo scafo di ciascuna delle barche in questione sia completamente sul lato di prepartenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti, e fino a quando tutte le barche in questione non abbiano ottemperato alla regola 30.1 se essa è in vigore, ma non più tardi di quattro minuti dal segnale di

partenza o sino ad un minuto prima di qualsiasi successivo segnale di partenza, quale sia il termine più breve. Questa regola non si applica se si applica la regola 29.2, 30.3 o 30.4.

29.2 Richiamo Generale

Quando al segnale di partenza il comitato di regata non è in grado di identificare le barche che sono sul lato di percorso della linea di partenza o alle quali si applichi la regola 30, o vi sia stato un errore nella procedura di partenza, il comitato di regata può segnalare un richiamo generale (esporre il Primo Ripetitore con due suoni). Il segnale di avviso per una nuova partenza per la classe richiamata deve essere fatto un minuto dopo l'ammainata del Primo Ripetitore (un suono), e le partenze di qualsiasi successiva classe devono seguire la nuova partenza.

30 PENALITÀ ALLA PARTENZA

30.1 Regola della bandiera I

Se è stata esposta la bandiera "I", e qualsiasi parte dello scafo di una barca si trova nel lato di percorso della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza, essa deve navigare attraverso un prolungamento in modo che il suo scafo sia completamente nel lato di pre-partenza prima di *partire*.

30.2 Regola della bandiera Z

Se è stata esposta la bandiera "Z" nessuna parte dello scafo di una barca deve trovarsi nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima *boa* durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola ed è identificata deve ricevere, senza udienza, una Penalizzazione sul Punteggio del 20%, calcolata come da regola 44.3(c). Essa deve essere penalizzata anche qualora la prova sia fatta ripartire o sia ridisputata, ma non se la prova è *differita o interrotta* prima del segnale di partenza. Qualora essa sia così identificata durante un successivo tentativo di partenza della stessa prova, essa deve ricevere un'ulteriore penalizzazione sul punteggio del 20%.

30.3 Regola della Bandiera U

Se è stata esposta la bandiera U, nessuna parte dello scafo di una barca deve trovarsi nel triangolo formato dalle estremità della linea di partenza e la prima *boa* durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola ed è identificata, essa deve essere

squalificata senza udienza, ma non se la prova è fatta ripartire o è ridisputata.

30.4 Regola della bandiera nera

Se è stata esposta una bandiera nera, nessuna parte dello scafo di una barca deve trovarsi nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima *boa* durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola ed è identificata, essa deve essere squalificata senza udienza, anche se la prova è fatta ripartire o è ripetuta, ma non se la prova è *differita o interrotta* prima del segnale di partenza. Se viene segnalato un richiamo generale o se la prova è *interrotta* dopo il segnale di partenza, il comitato di regata deve esporre il suo numero velico prima del prossimo segnale di avviso per quella prova e se la prova è fatta ripartire o è ridisputata essa non deve prendervi parte. Se lo fa la sua squalifica non deve essere scartata dal calcolo del suo punteggio della serie.

31 TOCCARE UNA BOA

Mentre *in regata* una barca non deve toccare una *boa* di partenza prima di *partire*, una *boa* che inizia, delimita o termina il lato del percorso sul quale essa sta navigando, o una *boa* d'arrivo dopo essere *arrivata*.

32 RIDUZIONE O INTERRUZIONE DOPO LA PARTENZA

32.1 Dopo il segnale di partenza il comitato di regata può ridurre il percorso (esponendo la bandiera S con due suoni), o *interrompere* la prova (esponendo la bandiera N, o bandiera N su H o N su A con tre suoni),

- (a) a causa di maltempo,
- (b) a causa di vento insufficiente che renda improbabile che qualsiasi barca *arrivi* entro il tempo limite della prova,
- (c) a causa di una *boa* mancante o fuori dalla sua posizione, o
- (d) per qualsiasi altra ragione che abbia direttamente effetto sulla sicurezza o la regolarità della competizione.

In aggiunta, il comitato di regata può ridurre il percorso in modo tale che le altre prove in programma possano essere disputate, o *interrompere* la prova a causa di un errore nella procedura di partenza. Tuttavia, dopo che una barca è *partita*, ha *compiuto il percorso* ed è *arrivata* entro il tempo limite della prova, se previsto, il comitato di regata non deve *interrompere*

la prova senza considerare le conseguenze per tutte le barche nella prova o nella serie.

32.2 Se il comitato di regata segnala una riduzione di percorso (espone la bandiera “S” con due suoni), la linea di arrivo deve essere,

- (a) ad una *boa* da girare, tra la *boa* e un’asta che espone la bandiera “S”;
- (b) ad una linea che il percorso richiede che le barche attraversino; o
- (c) ad un cancello, tra le *boe* del cancello.

Il percorso ridotto deve essere segnalato prima che la prima barca tagli la linea di arrivo.

33 CAMBIO DEL PROSSIMO LATO DEL PERCORSO

Mentre le barche sono in *regata*, il comitato di regata può cambiare un lato del percorso che inizia ad una *boa* da girare o ad un cancello, cambiando la posizione della prossima *boa* (o della linea di arrivo) e segnalandolo a tutte le barche prima che esse inizino il lato. Non è necessario che in quel momento la prossima *boa* sia in posizione.

- (a) Se sarà cambiata la direzione del lato, il segnale deve essere l’esposizione della bandiera C con ripetuti suoni e uno od entrambi fra:
 - (1) il nuovo rilevamento bussola,
 - (2) un triangolo verde per un cambiamento a dritta o un rettangolo rosso per un cambiamento a sinistra
- (b) Se sarà cambiata la lunghezza del lato, il segnale deve essere l’esposizione della bandiera C con ripetuti suoni, e un “-“ se la lunghezza sarà diminuita, o un “+” se sarà aumentata.
- (c) I lati successivi possono essere cambiati senza ulteriori segnali al fine di mantenere la forma del percorso.

34 BOA MANCANTE

Se una *boa* manca o è fuori posizione mentre le barche sono in *regata*, il comitato di regata deve, se possibile,

- (a) rimetterla nella sua posizione corretta o sostituirla con una nuova di caratteristiche simili, o

- (b) sostituirla con un oggetto che espone una bandiera “M” e fare ripetuti segnali sonori.

35 TEMPO LIMITE DELLA PROVA E PUNTEGGI

Se una barca *parte, compie il percorso ed arriva* entro il tempo limite per quella prova, se previsto, tutte le barche che *arrivano* devono essere classificate secondo la loro posizione di arrivo a meno che la prova venga *interrotta*. Se nessuna barca *arriva* entro il tempo limite della prova, il comitato di regata deve *interrompere* la prova.

36 PROVE FATTE RIPARTIRE O RIDISPUTATE

Quando una prova è fatta ripartire o è ridisputata, un’infrazione ad una *regola* nella prova originale, o in qualsiasi precedente partenza o disputa di quella prova, non deve

- (a) vietare a una barca di competere a meno che essa non abbia infranto la regola 30.4, o
- (b) comportare che una barca venga penalizzata tranne che in base alle regole 2, 30.2, 30.4 o 69 o in base alla regola 14 quando essa abbia causato lesioni o danni gravi.

37 ISTRUZIONI DI RICERCA E SOCCORSO

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.

PARTE 4

ALTRI OBBLIGHI QUANDO SI È IN REGATA

*Le regole della Parte 4 si applicano solo a barche **in regata** a meno che le regole stabiliscano diversamente.*

SEZIONE A REQUISITI GENERALI

40 DISPOSITIVI PERSONALI DI GALLEGGIAMENTO

40.1 Regola base

Quando la regola 40.1 è resa applicabile dalla regola 40.2, ogni concorrente deve indossare un dispositivo personale di galleggiamento tranne che brevemente mentre si cambia o aggiusta indumenti o equipaggiamenti personali. Le mute da sommozzatore o le tute stagne non sono dispositivi personali di galleggiamento.

40.2 Quando si applica la regola 40.1

La regola 40.1 si applica

- a) se la bandiera “Y” è stata esposta in mare con un suono prima o con il segnale di avviso, quando si è *in regata* per quella prova; o
- b) se la bandiera “Y” è stata esposta a terra con un suono, per tutto il tempo in cui i concorrenti sono in acqua quel giorno.

Tuttavia, la regola 40.1 si applica quando ciò è stabilito nel bando o nelle istruzioni di regata.

41 AIUTO ESTERNO

Una barca non deve ricevere aiuto da alcuna fonte esterna, ad eccezione

- (a) dell’aiuto per un componente l’equipaggio che sia ammalato, ferito o in pericolo;
- (b) dopo una collisione, aiuto da parte dell’altra imbarcazione coinvolta per liberarsi;

- (c) dell'aiuto sotto forma d'informazione liberamente disponibile per tutte le barche;
- (d) di informazioni non richieste da parte di una fonte non interessata, che può essere un'altra barca della stessa regata.

42 PROPULSIONE

42.1 Regola base

Eccetto quando permesso dalle regole 42.3 o 45, una barca deve gareggiare utilizzando solo il vento e l'acqua per aumentare, mantenere o ridurre la propria velocità. I componenti del suo equipaggio possono correggere l'assetto delle vele e dello scafo, e compiere altri atti di abilità marinaresca, ma non devono muovere i propri corpi in altro modo per dare propulsione alla barca.

42.2 Azioni vietate

Senza limitare l'applicazione della regola 42.1, sono vietate le seguenti azioni:

- (a) pompare (pumping): ripetuti sventagliamenti di qualsiasi vela, ottenuti sia cazzando e lasciando la vela sia creati da movimenti del corpo verticali o trasversali;
- (b) dondolare (rocking): rollio ripetuto della barca, prodotto da
 - (1) movimenti del corpo,
 - (2) ripetute correzioni delle vele o della deriva, o
 - (3) utilizzo del timone;
- (c) spinta in avanti (ooching): improvvisi movimenti in avanti del corpo, interrotti bruscamente;
- (d) timonella (sculling): movimento ripetuto del timone che sia fatto con forza o che serva a far avanzare la barca o ne impedisca il movimento all'indietro;
- (e) ripetute virate o abbattute che non siano correlate con cambi di direzione del vento o considerazioni tattiche.

42.3 Eccezioni

- (a) È permesso rollare una barca per facilitarne il governo.
- (b) I componenti l'equipaggio d'una barca possono muovere i propri corpi per esagerare il rollio che facilita il governo della barca durante

- una virata o un'abbattuta, a condizione che, appena completata la virata o l'abbattuta, la velocità della barca non risulti maggiore di quella che sarebbe stata in mancanza della virata o dell'abbattuta.
- (c) Quando è possibile il “surfing” (rapida accelerazione scendendo sul lato frontale di un'onda) la planata o il “foiling” sono possibili
 - (1) per iniziare il “surfing” o la planata, ogni vela può essere cazzata solo una volta per onda o raffica di vento, o.
 - (2) per iniziare il “foiling”, qualsiasi vela può essere cazzata qualsiasi numero di volte.
 - (d) Quando una barca è più all'orza rispetto alla bolina stretta, ed è ferma o si muove lentamente, essa potrà fare timonella per portarsi su di una rotta di bolina stretta.
 - (e) Se una stecca è rovesciata, l'equipaggio di una barca può pompare la vela fino a quando la stecca non è più rovesciata. Questa azione non è permessa se genera chiaramente propulsione.
 - (f) Una barca può ridurre la velocità muovendo ripetutamente il timone.
 - (g) Qualsiasi mezzo di propulsione può essere utilizzato per aiutare una persona o un'altra imbarcazione in pericolo.
 - (h) Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con un'altra imbarcazione od oggetto, una barca può usare la forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca e qualsiasi equipaggiamento che non sia un motore per la propulsione. Tuttavia, l'uso di un motore può essere permesso dalla regola 42.3(i).
 - (i) Le Istruzioni di Regata possono, in circostanze specificate, consentire la propulsione utilizzando un motore o qualsiasi altro metodo a condizione che la barca non ottenga un significativo vantaggio nella prova.

Nota: Le interpretazioni della regola 42 sono disponibili sul sito di World Sailing oppure per posta, dietro richiesta.

43 ESONERI

- 43.1**
- (a) Quando a causa dell'infrazione di una *regola* una barca ha costretto un'altra barca a infrangere una *regola*, l'altra barca è esonerata per la sua infrazione.
 - (b) Quando una barca sta navigando entro i limiti dello *spazio* o *spazio alla boa* cui ha diritto e, come conseguenza di un incidente con una barca che era obbligata a darle *spazio* o *spazio alla boa*, essa infrange

una regola della Sezione A della Parte 2, la regola 15,16, o la regola 31, essa è esonerata per la sua infrazione.

- (c) Una barca con diritto di rotta, o una che naviga entro i limiti dello spazio o spazio alla boa cui ha diritto, è esonerata per un'infrazione della regola 14 se il contatto non causa danni o lesioni.

43.2 Non è necessario che una barca esonerata per aver infranto una regola esegua una penalità e non deve essere penalizzata per aver infranto quella regola.

44 PENALITÀ AL MOMENTO DI UN INCIDENTE

44.1 Eseguire una penalità

Una barca può eseguire una Penalità di Due Giri quando può aver infranto una o più regole della Parte 2 in un incidente mentre è *in regata*. Essa può eseguire una Penalità di Un Giro quando può aver infranto la regola 31. Alternativamente, il bando o le istruzioni di regata possono prescrivere l'uso di Penalità sul Punteggio o altri sistemi di penalità, nel qual caso le penalità specificate devono sostituire le Penalità di Un Giro e di Due Giri. Tuttavia,

- (a) quando una barca può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente non è necessario che essa esegua la penalità per aver infranto la regola 31;
- (b) se la barca ha causato lesioni o gravi danni o, pur avendo eseguito la penalità, ha ottenuto un significativo vantaggio nella prova o nella serie a causa della sua infrazione, la sua penalità deve essere il ritiro.

44.2 Penalità di Un Giro e Due Giri

Dopo essersi ben allontanata da altre barche il prima possibile dopo l'incidente, una barca effettua una Penalità di Un Giro o di Due Giri eseguendo prontamente nella stessa direzione il numero di giri richiesto, ogni giro comprendente una virata e una abbattuta. Quando una barca effettua la penalità alla linea d'arrivo o nei suoi pressi, il suo scafo deve essere completamente sul lato di percorso della linea prima di *arrivare*.

44.3 Penalità sul punteggio

- (a) Una barca prende una Penalità sul Punteggio esponendo una bandiera gialla alla prima ragionevole occasione dopo l'incidente.
- (b) Quando una barca ha preso una Penalità sul Punteggio essa deve tenere la bandiera gialla esposta sino all'*arrivo* e richiamare

l'attenzione del comitato di regata sulla bandiera gialla alla linea di arrivo. In quel momento essa deve anche informare il comitato di regata dell'identità dell'altra barca coinvolta nell'incidente. Se ciò non fosse praticabile, essa deve farlo alla prima ragionevole occasione ed entro il tempo limite per le *proteste*.

- (c) Il punteggio della prova per una barca che accetta una Penalizzazione sul Punteggio deve essere quello che avrebbe ricevuto senza detta penalizzazione, peggiorato del numero di posti stabilito dal bando di regata o dalle istruzioni di regata. Quando il numero di posti non è stabilito, esso deve essere il 20% del punteggio per 'Non Arrivato' (DNF), arrotondato al numero intero più vicino (0,5 arrotondato all'intero superiore). I punteggi delle altre barche non devono essere modificati; pertanto, due barche potranno ricevere il medesimo punteggio. Tuttavia, la penalizzazione non deve comportare per la barca un punteggio peggiore di 'Non Arrivato' (DNF).

45 ALAGGIO; ORMEGGIO; ANCORAGGIO

Al suo segnale preparatorio una barca deve essere in acqua e libera dagli ormeggi. In seguito non deve essere tirata a secco od ormeggiata se non per sgottare acqua, terzarolare o fare riparazioni. Essa può ancorarsi oppure l'equipaggio può stare in piedi sul fondo. Essa deve recuperare l'ancora prima di proseguire la prova a meno che sia impossibilitata a farlo.

46 RESPONSABILE

Una barca deve avere a bordo un responsabile designato dal membro od organizzazione che ha iscritto la barca. Vedere la regola 75.

47 SMALTIMENTO RIFIUTI

I concorrenti e le *persone di supporto* non devono gettare deliberatamente rifiuti in acqua. Questa regola si applica sempre quando in acqua. La penalità per un'infrazione di questa regola può essere inferiore alla squalifica.

SEZIONE B

REQUISITI RELATIVI ALLE ATTREZZATURE

48 LIMITAZIONI SU EQUIPAGGIO ED ATTREZZATURE

48.1 Una barca deve utilizzare unicamente le attrezzature che ha a bordo al suo segnale preparatorio.

48.2 Nessuna persona che sia a bordo deve lasciare volontariamente la barca, a meno che sia ammalata o abbia subito lesioni o debba prestare aiuto ad una persona o a una imbarcazione in pericolo, o per nuotare. Una persona che lascia la barca accidentalmente o per nuotare deve ritornare in contatto con la barca prima che la barca riprenda a navigare verso la prossima *boa*.

49 POSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO; DRAGLIE

49.1 I concorrenti non devono usare alcun dispositivo progettato per protendere il corpo fuori bordo, tranne le cinghie fermapiedi e le stecche d'irrigidimento indossate sotto le cosce.

49.2 Quando le regole di classe o qualsiasi altra *regola* richiedono l'uso di draglie, i concorrenti non devono tenere alcuna parte del loro torso all'esterno di esse, tranne brevemente per compiere compiti indispensabili. Nelle barche attrezzate con draglie superiore ed inferiore, un concorrente seduto, rivolto all'esterno con la cintola all'interno della draglia inferiore può avere la parte superiore del corpo all'esterno della draglia superiore. A meno che una regola di classe o qualsiasi altra *regola* definiscano una deflessione massima, le draglie devono essere tesate. Se le regole di classe non specificano il materiale o il diametro minimo delle draglie, esse devono rispettare le relative specifiche delle *Special Regulations per l'Altura di World Sailing*.

Nota: Queste Regulations di World Sailing sono disponibili nel sito web di World Sailing.

50 ABBIGLIAMENTO E ATTREZZATURE DEI CONCORRENTI

- 50.1**
- (a) I concorrenti non devono indossare o trasportare indumenti o attrezzature con lo scopo di aumentare il loro peso.
 - (b) Inoltre, l'abbigliamento e l'equipaggiamento di un concorrente non deve pesare più di 8 chilogrammi, esclusi i finimenti o imbragatura da trapezio e gli abiti (incluse le scarpe) indossati solo sotto il ginocchio.

Le Regole di Classe o il bando di regata possono specificare un peso inferiore o superiore fino a 10 Kg. Le Regole di Classe possono includere scarpe ed altri abiti indossati sotto il ginocchio entro quel peso. Un finimento o imbragatura da trapezio deve avere una galleggiabilità positiva e non deve pesare più di 2 Kg, solo che le regole di classe possono specificare un peso fino a 4 Kg. I pesi devono essere determinati come richiesto dall'Appendice H.

- (c) Un' imbragatura da trapezio indossata da un concorrente utilizzata per supportare il concorrente sul trapezio deve essere del tipo che consenta un rapido sgancio rispettando la ISO 10862 e che consenta al concorrente di staccarsi dal gancio o qualsiasi altro mezzo di aggancio in qualsiasi momento. Una Regola di Classe può consentire che questa regola permetta che l'imbragatura del trapezio non sia del tipo a sgancio rapido, ma una regola di classe non può modificare il requisito che una imbragatura del trapezio a sgancio rapido rispetti la ISO 10862.

Nota: la Regola 50.1(c) non diventa operativa fino al 1 gennaio 2023.

- 50.2** Le regole 50.1(b) e 50.1(c) non si applicano a barche cui è richiesto di essere equipaggiate con draglie.

51 ZAVORRA MOBILE

Tutta la zavorra mobile, incluse le vele non posizionate, deve essere correttamente stivata. Acqua, pesi morti o zavorre non devono essere spostati con lo scopo di cambiare assetto o stabilità. Pedane, paratie, porte, scale e serbatoi d'acqua devono essere lasciati in posizione e tutti gli accessori della cabina devono essere tenuti a bordo. Tuttavia, l'acqua di sentina può essere scaricata.

52 FORZA MANUALE

Le manovre fisse, quelle correnti, le aste e le appendici mobili dello scafo d'una barca devono essere messi a punto e manovrati soltanto con la forza fornita dall'equipaggio.

53 RESISTENZA ALL'ATTRITO

Una barca non deve emettere o lasciare uscire una sostanza, quale un polimero, né deve avere uno scafo con una superficie appositamente tramata che possa migliorare le caratteristiche di scorrimento dell'acqua all'interno dello strato limite.

54 STRALLI DI PRUA E MURE DEI FIOCCHI

Gli stralli di prua e le mure dei fiocchi, ad eccezione di quelle degli spinnaker asimmetrici quando la barca non è di bolina, devono essere fissati approssimativamente sulla linea mediana della barca.

55 NORME PER ISSARE E MANOVRARE LE VELE

Nota: Le Equipment Rules of Sailing sono disponibili nel sito web di World Sailing

55.1 Cambiare le vele

Quando si stanno cambiando vele di prua o spinnaker, una vela rimpiazzante può essere completamente sistemata e messa a segno prima che la vela rimpiazzata venga ammainata. Tuttavia, si deve portare spiegata una sola randa e, tranne durante il cambio, si può portare un solo spinnaker alla volta.

55.2 Tangoni di spinnaker; Aste fuori bordo

Si deve usare un solo tangone o asta fuoribordo alla volta, tranne quando si fa un'abbattuta. Quando in uso esso deve essere fissato all'albero più a prua

55.3 Armare le vele

Nessuna vela deve essere armata sopra o mediante un qualsiasi dispositivo che eserciti verso l'esterno pressione su una scotta o la bugna di una vela in un punto dal quale, con la barca dritta, una linea verticale cadrebbe fuori dallo scafo o dal piano di coperta, tranne:

- (a) la bugna di una vela di prua può essere connessa (come definito nelle *Equipment Rules of Sailing*) a un'asta fuoribordo, purché uno spinnaker non sia posizionato
- (b) qualsiasi vela può essere armata o bordata su un boma che è regolarmente usato per una vela ed è permanentemente attaccato all'albero su cui è sistemata la testa della vela.
- (c) una vela di prua può essere armata sul proprio boma a condizione che questo non richieda alcun aggiustaggio quando si vira; e
- (d) il boma di una vela può essere inferito su un corto bilancere.

55.4 Vele di prua e spinnakers

Per gli scopi delle regole 54 e 55 e l'Appendice G, devono essere usate le definizioni di "vela di prua" e "spinnaker" delle "*The Equipment Rules of Sailing*".

56 SEGNALI DA NEBBIA E LUCI; SCHEMI DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO

56.1 Quando opportunamente equipaggiata, una barca deve emettere i segnali da nebbia e mostrare le luci di via come richiesto dalle norme NIPAM (*Regole Internazionali per prevenire gli Abbordi in Mare*) o le regole governative applicabili.

56.2 Una barca deve rispettare la regola 10, schemi di separazione del traffico, delle NIPAM .

Nota: l'Appendice TS, Schemi di Separazione del Traffico (Traffic Separation Schemes), è disponibile nel sito web di World Sailing. Il bando di regata può modificare la regola 56.2 stabilendo che si applicano le Sezioni A, Sezione B o Sezione C dell'Appendice TS.

PARTE 5

PROTESTE, RIPARAZIONI, UDIENZE, CATTIVA CONDOTTA ED APPELLI

Il modulo di protesta che era incluso nelle precedenti edizioni di questo libro è stato sostituito con due moduli, un modulo di richiesta udienza e un modulo di decisione dell'udienza. I nuovi moduli, in vari formati, sono disponibili al sito di World Sailing sailing.org/racingrules/documents. Possono essere scaricati e stampati.

Notare che Le Regole di Regata della Vela non richiedono l'utilizzo di un modulo particolare.

I suggerimenti per migliorare questi moduli sono benvenuti e andrebbero inviati a rules@sailing.org.

SEZIONE A

PROTESTE; RIPARAZIONI; AZIONI PER LA REGOLA 69

60 DIRITTO DI PROTESTARE; DIRITTO DI CHIEDERE RIPARAZIONE O AZIONI PER LA REGOLA 69

60.1 Una barca può

- (a) protestare un'altra barca, ma non per un'asserita infrazione di una regola della Parte 2 o della regola 31 salvo che essa sia stata coinvolta nell'incidente o l'abbia visto;
- (b) chiedere riparazione; o
- (c) fare rapporto al comitato delle proteste richiedendo un'azione in base alla regola 60.3(d) o 69.2(b)

60.2 Un comitato di regata può

- (a) protestare una barca, ma non in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione o da una *protesta* invalida, o da un

rapporto di una persona con un *conflitto d'interessi* diversa dal rappresentante della barca stessa;

- (b) richiedere riparazione per una barca; o
- (c) fare rapporto al comitato delle proteste richiedendo una azione in base alla regola 60.3(d) o 69.2 (b).

60.3 Un comitato delle proteste può

(a) protestare una barca, ma non in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione o da una *protesta* invalida, o da un rapporto da parte di una persona con un *conflitto d'interessi* diversa dal rappresentante della barca stessa. Tuttavia, può protestare una barca

- (1) se ha notizia di un incidente che l'ha coinvolta che potrebbe aver provocato lesioni o danni gravi, o
- (2) se nel corso dell'udienza di una *protesta* valida scopre che la barca, sebbene non sia *parte* nell'udienza, era coinvolta nell'incidente e possa aver infranto una *regola*;

- (b) convocare un'udienza per prendere in considerazione una riparazione;
- (c) agire in base alla regola 69.2 (b); o
- (d) convocare un'udienza per prendere in considerazione se una *persona di supporto* ha infranto una *regola*, basandosi sulle proprie osservazioni o su informazioni ricevute da una qualsiasi fonte, incluse le prove raccolte durante un'udienza.

60.4 Un comitato tecnico può

- (a) protestare una barca, ma non in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione o da una *protesta* invalida, o da un rapporto da parte di una persona con un *conflitto d'interessi* diversa dal rappresentante della barca stessa. Tuttavia, deve protestare una barca se decide che la barca o l'equipaggiamento personale non siano conformi con le regole di classe o con la regola 50;
- (b) chiedere riparazione per una barca; o
- (c) fare un rapporto al comitato delle proteste richiedendo un'azione in base alla regola 60.3(d) o 69.2(b).

60.5 Tuttavia, né una barca né un comitato possono protestare per una asserita infrazione della regola 69 o di una Regulation elencata nella regola 6, a meno che non sia permesso dalla Regulation in questione.

61 REQUISITI DELLA PROTESTA

61.1 Informare il protestato

(a) La barca protestante deve informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione. Se la sua *protesta* riguarda un incidente avvenuto nell'area di regata, deve chiamare 'Protesto!' ed esporre in maniera chiaramente visibile una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione per ciascuna azione. Dovrà mantenere la bandiera esposta sino a quando essa non è più *in regata*.

Tuttavia,

- (1) se l'altra barca non si trova a portata di voce, non è necessario che la barca protestante chiami ma deve informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione;
 - (2) se la lunghezza di scafo della barca protestante è inferiore a 6 metri, non è necessario che esponga la bandiera rossa;
 - (3) se l'incidente riguarda un errore dell'altra barca nel *compiere il percorso*, non è necessario che richiami o esponga la bandiera rossa ma deve informare l'altra barca prima che *arrivi* o alla prima ragionevole occasione dopo che essa sia *arrivata*;
 - (4) se al momento dell'incidente è palese alla barca protestante che un membro dell'equipaggio sia in pericolo, o che siano avvenuti lesioni o gravi danni, le prescrizioni di questa regola non le si applicano, ma essa deve tentare di informare l'altra barca entro il tempo limite della regola 61.3.
- (b) Se il comitato di regata, il comitato tecnico o il comitato delle proteste intende protestare una barca riguardo un incidente che esso ha osservato nell'area di regata, deve informarla dopo la prova entro il tempo limite della regola 61.3. Negli altri casi il comitato deve informare la barca della propria intenzione di protestarla quanto prima ragionevolmente possibile. Un comunicato esposto sull'albo ufficiale dei comunicati entro il tempo limite soddisfa questo requisito.

- (c) Se il comitato delle proteste decide di protestare una barca in base alla regola 60.3(a)(2), esso deve informarla quanto prima ragionevolmente possibile, chiudere l'udienza corrente, procedere secondo quanto richiesto dalla regola 61.2 e 63, e dar corso all'udienza congiunta della *protesta* originale e della nuova.

61.2 Contenuto della protesta

Una *protesta* deve essere fatta in forma scritta e deve identificare

- (a) il protestante e il protestato;
- (b) l'incidente;
- (c) dove e quando l'incidente è avvenuto;
- (d) qualsiasi *regola* che il protestante ritenga sia stata infranta; e
- (e) il nome del rappresentante del protestante.

Tuttavia, se il requisito (b) è rispettato, il requisito (a) può essere regolarizzato in qualsiasi momento prima dell'udienza, ed i requisiti (d) ed (e) possono essere regolarizzati prima o durante l'udienza. Anche il requisito (c) può essere regolarizzato prima o durante l'udienza, a condizione che al protestato venga concesso un tempo ragionevole per prepararsi per l'udienza.

61.3 Tempo limite per la protesta

Una *protesta* da parte di una barca, del comitato di regata, del comitato tecnico o del comitato delle proteste riguardante un incidente osservato nell'area di regata, deve essere consegnata alla segreteria regate entro il tempo limite stabilito nelle istruzioni di regata. Se non è stato stabilito, il tempo limite è di due ore dopo l'*arrivo* dell'ultima barca. Le altre *proteste* devono essere consegnate alla segreteria regate non oltre due ore dalla ricezione da parte del protestante della relativa informazione. Il comitato delle proteste deve estendere il tempo se vi è una buona ragione per farlo.

62 RIPARAZIONE

- 62.1** Una richiesta di riparazione o una decisione del comitato delle proteste di prendere in considerazione una riparazione deve essere fondata sull'affermazione o sulla possibilità che il punteggio di una barca o la

sua posizione in una prova o serie è stato o può essere, senza alcuna sua colpa, significativamente peggiorato da:

- (a) un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, del comitato delle proteste, dell'autorità organizzatrice o del comitato tecnico per la manifestazione, ma non a seguito di una decisione del comitato delle proteste quando la barca era *parte* dell'udienza;
- (b) lesioni o danni materiali dovuti all'azione di una barca che stava infrangendo una regola della Parte 2 e abbia preso la penalità appropriata o sia stata penalizzata, o di un mezzo navale non *in regata* che era obbligato a tenersi discosto o che sia stato determinato essere colpevole in base alle NIPAM o una norma governativa sul diritto di rotta;
- (c) prestare aiuto (tranne che a sé stessa o al suo equipaggio) nel rispetto della regola 1.1; o
- (d) un'azione di un'altra barca, o di un membro dell'equipaggio, o una *persona di supporto* di quella barca, contro cui sia stata imposta una penalità in base alla regola 2 o una penalità o richiamo in base alla regola 69.

62.2 La richiesta deve essere in forma scritta e identificare le motivazioni per farla. Se la richiesta si basa su un incidente nell'area di regata, essa deve essere consegnata alla segreteria regate entro il tempo limite per le proteste o entro due ore dall'incidente, quale che sia il termine più tardivo. Altre richieste devono essere consegnate quanto prima sia ragionevolmente possibile dopo essere venuti a conoscenza delle motivazioni per fare la richiesta. Il comitato delle proteste deve estendere il tempo se vi è una buona ragione per farlo. Non è richiesta la bandiera rossa.

- (a) Tuttavia, nell'ultimo giorno previsto di regate una richiesta di riparazione basata su una decisione del comitato delle proteste deve essere consegnata entro 30 minuti da quando la decisione è stata esposta.

SEZIONE B

UDIENZE E DECISIONI

63 UDIENZE

63.1 Obbligo di Udienza

Una barca o un concorrente non devono essere penalizzati senza udienza, tranne per quanto previsto dalle regole 30.2, 30.3, 30.4, 64.4(d), 64.5(b), 64.6, 69, 78.2, A5.1 e P2. Una decisione in tema di riparazione non deve essere presa senza una udienza. Il comitato delle proteste deve svolgere un'udienza per tutte le *proteste* e richieste di riparazione che sono state consegnate alla segreteria regate a meno che consenta di ritirare la *protesta* o richiesta di riparazione.

63.2 Tempo e luogo dell'udienza; Tempo alle parti per prepararsi

A tutte le *parti* di un'udienza devono essere notificati il tempo e luogo dell'udienza, devono essere messe a loro disposizione la *protesta* o la domanda di riparazione o le accuse, e deve esser loro concesso un tempo ragionevole per prepararsi all'udienza. Quando due o più udienze derivano dallo stesso incidente, o da incidenti strettamente correlati, possono essere ascoltate assieme in una udienza. Tuttavia, una udienza condotta in base alla regola 69 non deve essere combinata con alcun tipo di udienza.

63.3 Diritto di essere presenti

- (a) Un rappresentante per ciascuna *parte* dell'udienza ha il diritto di essere presente durante l'audizione di tutte le deposizioni. Quando una *protesta* riguarda infrazioni di una regola della Parte 2, 3 o 4, i rappresentanti delle barche devono essere stati a bordo al tempo dell'incidente, a meno che il comitato delle proteste non abbia una buona ragione per regolarsi altrimenti. Qualsiasi testimone diverso da un membro del comitato delle proteste deve essere escluso dall'udienza tranne quando fa la sua deposizione.
- (b) Se una *parte* dell'udienza non si presenta, il comitato delle proteste può ugualmente procedere con l'udienza. Se la *parte* era assente per motivi inevitabili, il comitato può riaprire l'udienza.

(FIV) 63.4 Conflitto d'interessi

- (a) Un membro del comitato delle proteste deve dichiarare qualsiasi possibile *conflitto d'interessi* non appena ne sia consapevole. Una *parte* dell'udienza che ritenga che un membro del comitato delle proteste abbia un *conflitto d'interessi* deve opporsi il prima possibile. Un *conflitto d'interessi* dichiarato da un membro del comitato delle proteste deve essere incluso nel rapporto scritto previsto in base alla regola 65.2.
- (b) Un membro del comitato delle proteste con un *conflitto d'interessi* non deve far parte del comitato per quell'udienza, a meno che
 - (1) tutte le *parti* siano consenzienti, o
 - (2) il comitato delle proteste decida che il *conflitto d'interessi* sia insignificante.
- (c) Quando decide se un *conflitto d'interessi* è significativo, il comitato delle proteste deve considerare le opinioni delle *parti*, il livello di conflitto, il livello della manifestazione, l'importanza per ogni *parte*, e la percezione generale di equità.
- (d) Tuttavia, per gli eventi principali di World Sailing, o per altri eventi come prescritto dall'autorità nazionale del luogo in cui si tiene la manifestazione, la regola 63.4(b) non si applica e una persona che ha un *conflitto d'interessi* non deve essere membro del comitato delle proteste.

63.5 Validità della protesta o richiesta di riparazione

All'inizio dell'udienza il comitato delle proteste deve acquisire qualsiasi prova esso consideri necessaria per decidere se tutti i requisiti per la *protesta* o richiesta di riparazione siano stati rispettati. Se sono stati rispettati, la *protesta* o richiesta è valida e l'udienza deve continuare. Se così non fosse, il comitato deve dichiarare la *protesta* o la richiesta invalida e chiudere l'udienza. Se la *protesta* è stata fatta in base alla regola 60.3(a)(1), il comitato deve anche determinare se dall'incidente in esame siano conseguite lesioni o danni gravi. Se così non fosse, l'udienza deve essere chiusa.

63.6 Assunzione delle prove e accertamento dei fatti

- (a) Il comitato delle proteste deve ricevere le deposizioni, incluse quelle per sentito dire, delle *parti* presenti all'udienza e dei loro testimoni, ed altre prove che ritiene necessarie. Tuttavia, il comitato può escludere le deposizioni che considera irrilevanti o indebitamente ripetitive.
- (b) Un membro del comitato delle proteste che ha visto l'incidente deve dichiararlo mentre le *parti* sono presenti e può fornire la propria deposizione.
- (c) Una *parte* presente all'udienza può rivolgere domande a qualsiasi persona che fornisca prove.
- (d) Il comitato deve quindi attribuire il peso che ritiene appropriato alle prove presentate, determinare i fatti e fondare su di essi la sua decisione.

63.7 Conflitto tra le Regole

Se c'è conflitto fra due o più *regole* che debba essere risolto prima che il comitato delle proteste prenda una decisione, il comitato dovrà applicare la *regola* che ritenga dia il risultato più equo per tutte le barche su cui ha effetto. La Regola 63.7 si applica solamente se il conflitto si verifica fra regole nel bando di regata, nelle istruzioni di regata, o qualsiasi altro documento che governi la manifestazione in base al punto (g) della definizione di *Regola*.

63.8 Udienze che coinvolgano parti di manifestazioni differenti

Una udienza che coinvolga *parti* di manifestazioni differenti condotte da autorità organizzatrici diverse deve essere esaminata da un comitato delle proteste accettabile per quelle autorità.

63.9 Udienze in base alla regola 60.3(d) – Persone di Supporto

Se il comitato delle proteste decide di convocare un'udienza in base alla regola 60.3(d), deve prontamente seguire le procedure delle regole 63.2, 63.3, 63.4 e 63.6, tranne che l'informazione data alle *parti* devono essere i dettagli della supposta infrazione e il comitato delle proteste può nominare una persona per presentare le accuse.

64 DECISIONI

64.1 Livello di Prova, Decisioni a Maggioranza e Richieste di Riclassificazione

- (a) Un comitato delle proteste deve basare la propria decisione sull'equilibrio delle probabilità, a meno che non sia previsto diversamente dalla regola che si ritiene sia stata infranta.
- (b) Le decisioni del comitato delle proteste devono essere prese a maggioranza semplice con un voto di tutti i suoi membri. Quando vi è una parità nei voti dati, il presidente può dare un voto aggiuntivo.
- (c) Il comitato delle proteste deve considerare ogni caso come una *protesta*, una richiesta di riparazione o un altro tipo di richiesta in base alle informazioni presenti nel rapporto scritto o le accuse e testimonianze fornite durante l'udienza. Questo permette di modificare la tipologia del caso se necessario.

64.2 Penalità

Quando il comitato delle proteste decide che una barca che è una *parte* di una udienza di protesta ha infranto una *regola* e non è esonerata, deve squalificarla a meno che sia applicabile qualche altra penalizzazione. Una penalizzazione deve essere imposta sia che la *regola* applicabile sia stata menzionata o no nella *protesta*. Se una barca ha infranto una *regola* mentre non era *in regata*, la penalità deve essere applicata nella prova corsa più prossima nel tempo a quello dell'incidente. Tuttavia,

- (a) se una barca ha effettuato la penalità applicabile, essa non dovrà essere ulteriormente penalizzata in base a questa regola, a meno che la penalizzazione per la *regola* che essa ha infranto sia una squalifica non scartabile dal suo punteggio nella serie;
- (b) se la prova è fatta ripartire o è ridisputata, si applica la regola 36.

64.3 Decisioni in tema di riparazione

Quando il comitato delle proteste decide che una barca ha diritto a riparazione in base alla regola 62, deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche su cui ha effetto, che abbiano o meno chiesto riparazione. Ciò può consistere nell'aggiustare

i punteggi (si veda, per alcuni esempi, la regola A9) o i tempi d'arrivo delle barche, nell'*interrompere* la prova, nel lasciarne validi i risultati o nell'adottare altre soluzioni. In caso di dubbio in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze di qualsiasi soluzione per la prova o serie, specialmente prima di *interrompere* la prova, il comitato delle proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate.

(FIV) 64.4 Decisioni su proteste concernenti regole di Classe

- (a) Quando il comitato delle proteste accerta che delle deviazioni in eccesso rispetto alle tolleranze specificate nelle regole di classe sono state causate da danneggiamento o da normale usura e non migliorano le prestazioni della barca, non la deve penalizzare. Tuttavia, la barca non dovrà continuare a *regatare* nuovamente fino a quando le deviazioni non sono state corrette, a meno che il comitato decida che non vi sia o non vi sia stata una ragionevole possibilità per farlo.
- (b) Quando il comitato delle proteste è in dubbio sul significato di una regola di classe, deve sottoporre i suoi quesiti, assieme ai fatti attinenti, ad un'autorità responsabile in tema d'interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione il comitato è vincolato dal parere di detta autorità.
- (c) Quando una barca è penalizzata in base a una regola di classe e il comitato delle proteste decide che la barca ha infranto la stessa regola in prove precedenti di quella stessa manifestazione, la penalità può essere imposta per tutte le regate coinvolte. Non si rende necessaria nessuna ulteriore *protesta*.
- (d) Quando una barca penalizzata in base a una regola di classe dichiara in forma scritta che intende presentare appello, essa può partecipare alle prove successive senza apportare modifiche alla barca. Tuttavia, se non presenterà un appello o se l'esito dell'appello le sarà sfavorevole, dovrà essere squalificata senza ulteriore udienza da tutte le prove successive in cui ha regatato.
- (e) Le spese di stazza derivanti da una *protesta* riguardante una regola di classe devono essere pagate dalla *parte* soccombente, a meno che il comitato delle proteste decida altrimenti.

64.5 Decisioni che Riguardano Persone di Supporto

- (a) Quando il comitato delle proteste decide che una *persona di supporto* che è *parte* in un'udienza svolta in base alla regola 60.3(d) o 69 ha infranto una *regola*, può
- (1) emettere un richiamo,
 - (2) escludere la persona dalla manifestazione o dalla sede della manifestazione o rimuovere qualsiasi privilegio o vantaggio, o
 - (3) intraprendere altre azioni nell'ambito delle proprie competenze come previsto dalle *regole*.
- (b) Il comitato delle proteste può anche penalizzare una barca che sia *parte* di una udienza svolta in base alla regola 60.3(d) o 69 per un'infrazione di una *regola* commessa da una *persona di supporto* modificando il punteggio della barca in una singola prova, fino alla squalifica (inclusa), quando il comitato delle proteste decide che
- (1) la barca può aver ottenuto un vantaggio competitivo come risultato dell'infrazione da parte della *persona di supporto*, o
 - (2) la *persona di supporto* ha commesso una ulteriore infrazione dopo che il comitato delle proteste ha informato in forma scritta la barca, a seguito di una udienza precedente, che potrebbe esserle imposta una penalità.

64.6 Penalità Discrezionali

Quando una barca dichiara entro il tempo limite per le proteste che ha infranto una *regola* soggetta ad una penalità discrezionale, il comitato delle proteste deve decidere la penalità appropriata dopo aver raccolto la deposizione della barca e qualsiasi testimonianza che decida sia appropriata.

65 COMUNICAZIONI ALLE PARTI E AD ALTRI

- 65.1 Dopo aver presa la sua decisione il comitato delle proteste deve comunicare prontamente alle *parti* dell'udienza i fatti accertati, le *regole* applicabili, la decisione, la sua motivazione, e qualsiasi penalità inflitta o riparazione concessa.

65.2 Una *parte* dell'udienza ha diritto di ricevere in forma scritta le suddette informazioni, purché le richieda in forma scritta al comitato delle proteste non più tardi di sette giorni dopo essere stata informata della decisione. Il comitato deve allora prontamente fornire tali informazioni includendo, quando attinente, un diagramma dell'incidente preparato o confermato dal comitato.

65.3 A meno che non ci sia una buona ragione per non farlo, dopo qualsiasi udienza, inclusa una udienza in base alla regola 69, il comitato delle proteste può pubblicare le informazioni previste nella regola 65.1. Il comitato delle proteste può stabilire che tale informazione sia riservata alle sole *parti*.

65.4 Quando il comitato delle proteste penalizza una barca in base ad una regola di classe, esso deve inviare le suddette informazioni alle competenti autorità di classe.

66 RIAPERTURA DI UN'UDIENZA

66.1 Il comitato delle proteste può riaprire un'udienza quando decide che può avere commesso un errore significativo, o quando entro un tempo ragionevole si rendano disponibili nuove significative prove. Esso deve riaprire un'udienza quando lo richiede l'autorità nazionale in base alla regola 71.2 o R5.

66.2 Una *parte* dell'udienza può richiedere la riapertura in forma scritta non oltre 24 ore dopo esser stata informata della decisione.

(a) Tuttavia, nell'ultimo giorno programmato di regata la richiesta dovrà essere consegnata

(1) entro il tempo limite per le proteste se la *parte* richiedente è stata informata della decisione il giorno precedente,

(2) non oltre 30 minuti dopo che la *parte* è stata informata della decisione in quel giorno.

66.3 Il comitato delle proteste deve considerare tutte le richieste di riapertura. Quando si sta considerando una richiesta di riapertura viene considerata o l'udienza è riaperta,

(a) se riaperta solo in base a nuove prove, la maggioranza dei membri del comitato delle proteste devono, se possibile, essere stati membri del comitato originale;

- (b) se riaperta in base ad un errore significativo, il comitato delle proteste deve, se possibile, avere almeno un nuovo membro.

(FIV) 67 DANNI

La materia riguardante i danni derivanti da una infrazione a qualsiasi *regola* deve essere governata dalle prescrizioni dell’Autorità Nazionale, se ci sono.

Nota: Non c’è la regola 68

**SEZIONE C
CATTIVA CONDOTTA**

(FIV) 69 CATTIVA CONDOTTA

69.1 Obbligo di non compiere atti di Cattiva Condotta; Decisione

- (a) Un concorrente, un proprietario o una *persona di supporto* non devono compiere un atto di cattiva condotta.
- (b) Cattiva condotta è:
 - (1) una condotta che sia una infrazione delle buone maniere, una infrazione del buon spirito sportivo, o una condotta non etica; o
 - (2) una condotta che possa portare, o abbia portato, discredito allo sport.
- (c) L’accusa di infrazione della regola 69.1(a) deve essere decisa in accordo con le disposizioni della regola 69. Non dovrà essere oggetto di *protesta* e la regola 63.1 non si applica.

69.2 Azione da parte di un Comitato delle Proteste

- (a) Un comitato delle proteste che agisca in base a questa regola deve essere composto da almeno tre membri.
- (b) Quando un comitato delle proteste, in base a sua osservazione diretta o ad un rapporto pervenutogli da qualsiasi fonte, incluse le prove acquisite durante un’udienza, ritiene che una persona possa aver infranto la regola 69.1(a), dovrà decidere se convocare o no un’udienza.

- (c) Quando il comitato delle proteste necessita di maggiori informazioni per decidere di convocare un'udienza, dovrà valutare se nominare una persona o più persone per condurre un'indagine. Questi investigatori non dovranno essere membri del comitato delle proteste che deciderà la questione.
- (d) Quando è nominato un investigatore, ogni informazione utile che raccoglie, favorevole o sfavorevole, dovrà essere resa disponibile al comitato delle proteste, e se il comitato delle proteste decide di convocare un'udienza, alle *parti*.
- (e) Se il comitato delle proteste decide di convocare un'udienza, dovrà informare prontamente il concorrente in forma scritta dell'asserita infrazione e del tempo e luogo dell'udienza e seguire le procedure delle regole 63.2, 63.3(a), 63.4, 63.6, 65.1, 65.2, 65.3 e 66, tranne che:
 - (1) a meno che una persona sia stata nominata da World Sailing, il comitato delle proteste può nominare una persona per presentare le accuse.
 - (2) una persona contro la quale è stata formulata un'accusa in base a questa regola avrà il diritto di avere con sé un consulente e un rappresentante che possono agire a suo nome.
- (f) Se la persona
 - (1) fornisce valide ragioni per le quali non sia in grado di partecipare all'udienza all'orario previsto, il comitato delle proteste dovrà riprogrammarla; o
 - (2) non fornisce valide ragioni e non si presenta all'udienza, il comitato delle proteste può condurre l'udienza senza che la persona sia presente.
- (g) Il livello di prova da applicare è il test del ragionevole convincimento del comitato per le proteste, tenuto conto della gravità della presunta cattiva condotta. Tuttavia, se il livello di prova previsto da questa norma è in conflitto con le leggi di un paese, l'autorità nazionale può, con l'approvazione di World Sailing, modificarlo con una prescrizione a questa regola.

- (h) Quando il comitato delle proteste decide che un concorrente o il proprietario della barca abbia infranto la regola 69.1(a), può intraprendere una o più delle seguenti azioni:
- (1) richiamare il concorrente;
 - (2) modificare il punteggio della barca in una o più prove, inclusa/e la/e squalifica/e che possano o non possano essere escluse dal suo punteggio nella serie;
 - (3) escludere la persona dalla manifestazione o dalla sede della manifestazione o rimuovere qualsiasi privilegio o vantaggio; e
 - (4) intraprendere qualsiasi altra azione nell'ambito delle proprie competenze come ammesso dalle *regole*.
- (i) Quando il comitato delle proteste decide che una *persona di supporto* ha infranto la regola 69.1(a), si applica la regola 64.5.
- (j) Se il comitato delle proteste
- (1) impone una penalità maggiore di un DNE;
 - (2) esclude la persona dalla manifestazione o dalla sede della manifestazione; o
 - (3) in qualsiasi altro caso lo ritenga opportuno, dovrà riferire quanto scoperto, inclusi i fatti accertati, le sue conclusioni e la sua decisione all'autorità nazionale della persona o, per specifici eventi internazionali elencati nelle Regulations di World Sailing, a World Sailing. Se il comitato delle proteste ha agito in base alla regola 69.2(f)(2), il rapporto dovrà anche includere tale circostanza e le relative motivazioni.
- (k) Se il comitato delle proteste decide di non condurre l'udienza senza la persona presente, o se il comitato delle proteste ha lasciato la manifestazione e si riceve un rapporto in merito ad una presunta infrazione della regola 69.1(a), il comitato di regata o l'autorità organizzatrice può nominare lo stesso o un nuovo comitato delle proteste che proceda in base a questa regola. Se non è praticabile per il comitato per le proteste condurre un'udienza, esso dovrà raccogliere tutte le informazioni disponibili e, se l'accusa sembra giustificata, fare un rapporto

all'autorità nazionale della persona o, per particolari eventi internazionali elencati nelle Regulations di World Sailing, a World Sailing.

69.3 Azione di un'autorità nazionale o da parte di World Sailing

I poteri disciplinari, procedure e responsabilità delle autorità nazionali e di World Sailing che si applicano, sono specificati nel Codice Disciplinare di World Sailing. Le autorità nazionali e World Sailing possono imporre ulteriori penalità, ivi inclusa la sospensione della eleggibilità, in base a tale codice.

SEZIONE D

APPELLI

(FIV) 70 APPELLI E RICHIESTE AD UNA AUTORITÀ NAZIONALE

- 70.1** (a) Purché il diritto di appello non sia stato negato in base alla regola 70.5, una *parte* di un'udienza può appellare una decisione di un comitato delle proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati.
- (b) Una barca può appellarsi quando le è negata un'udienza dovuta in conformità alla regola 63.1.
- 70.2** Un comitato delle proteste può chiedere la conferma o la correzione della sua decisione.
- 70.3** Un appello in base alla regola 70.1 o una richiesta da parte di un comitato delle proteste in base alla regola 70.2 devono essere inviati all'autorità nazionale con la quale l'autorità organizzatrice è associata in base alla regola 89.1. Tuttavia, se le barche passeranno per le acque di più di un'autorità nazionale mentre sono *in regata*, un appello o richiesta devono essere inviati all'autorità in cui si trova la linea di arrivo, a meno che le istruzioni di regata identifichino una diversa autorità nazionale.
- 70.4** Un circolo o un'altra organizzazione affiliata ad una autorità nazionale può chiedere un'interpretazione delle *regole*, purché non riguardi una *protesta* o una richiesta di riparazione che possa essere appellata. L'interpretazione non deve essere usata per modificare una precedente decisione di un comitato delle proteste.

70.5 Non sono appellabili le decisioni di una giuria internazionale costituita nel rispetto dell'Appendice N. Inoltre, se il bando di regata o le istruzioni di regata lo stabiliscono, il diritto d'appello può essere escluso purché:

- (a) sia essenziale definire prontamente il risultato d'una regata che qualifichi una barca a partecipare ad uno stadio successivo d'una manifestazione o ad una manifestazione successiva (un'autorità nazionale può prescrivere che per tale procedura sia richiesta la sua approvazione);
- (b) un'autorità nazionale lo approvi per una particolare manifestazione aperta soltanto a barche iscritte da una organizzazione affiliata a tale autorità nazionale, da un membro di una organizzazione affiliata a tale autorità nazionale, o da un membro di tale autorità nazionale; o
- (c) un'autorità nazionale lo approvi per una particolare manifestazione, dopo essersi consultata con World Sailing, purché il comitato per le proteste sia costituito in base all'Appendice N, con l'eccezione che sarà sufficiente che solo due membri della giuria siano Giudici Internazionali.

70.6 Gli appelli e le richieste devono essere conformi all'Appendice R.

71 DECISIONI DELL'AUTORITÀ NAZIONALE

71.1 Una persona che ha un *conflitto d'interessi* o che era un membro del comitato delle proteste non deve prendere alcuna parte nella discussione o decisione di un appello o di una richiesta di conferma o correzione.

71.2 L'autorità nazionale può confermare, modificare o riformare la decisione del comitato delle proteste, inclusa una decisione sulla validità o una decisione in base alla regola 69. In alternativa, l'autorità nazionale può ordinare che un'udienza sia riaperta, o che sia tenuta una nuova udienza dallo stesso o da un differente comitato delle proteste. Quando l'autorità nazionale decide che deve esserci una nuova udienza, può nominare il comitato delle proteste.

71.3 Quando l'autorità nazionale decide che in base ai fatti accertati dal comitato delle proteste una barca che era *parte* nell'udienza di una

protesta ha infranto una *regola* e non si è esonerata, deve penalizzarla, sia che quella barca o quella *regola* fossero menzionate o meno nella decisione del comitato delle proteste.

- 71.4** La decisione dell'autorità nazionale sarà definitiva. L'autorità nazionale deve inviare in forma scritta la sua decisione a tutte le *parti* dell'udienza e al comitato delle proteste, che dovranno attenersi ad essa.

PARTE 6

ISCRIZIONE E QUALIFICAZIONE

75 ISCRIVERSI A UNA MANIFESTAZIONE

Per iscriversi ad una manifestazione, una barca deve rispettare quanto richiesto dall'autorità organizzatrice della manifestazione. Essa deve essere iscritta da:

- (a) un membro di un circolo o di un'altra organizzazione affiliata ad un'autorità nazionale membra di World Sailing,
- (b) un circolo od un'organizzazione di cui sopra, o
- (c) un membro di un'autorità nazionale membra di World Sailing.

76 ESCLUSIONE DI BARCHE O CONCORRENTI

76.1 L'autorità organizzatrice o il comitato di regata possono, rifiutare o cancellare l'iscrizione d'una barca o escludere un concorrente, subordinatamente alla regola 76.3, purché sia fatto prima della partenza della prima prova e ne precisino la ragione. Su richiesta devono essere date prontamente alla barca le motivazioni in forma scritta. La barca può richiedere riparazione qualora essa consideri che il rifiuto o l'esclusione siano improprie.

76.2 L'autorità organizzatrice o il comitato di regata non devono respingere o cancellare l'iscrizione di una barca o escludere un concorrente a causa di pubblicità, a condizione che la barca o il concorrente rispetti il Codice della Pubblicità di World Sailing.

76.3 Nei campionati mondiali o continentali una iscrizione che rientri nelle quote stabilite non deve essere respinta o cancellata senza aver prima ottenuto l'approvazione della relativa Associazione di Classe di World Sailing (o dell'Offshore Racing Council) oppure di World Sailing.

77 IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

Una barca deve rispettare quanto richiesto dall'Appendice G in tema di simboli di classe, lettere nazionali e numeri sulle vele.

(FIV) 78 CONFORMITÀ ALLE REGOLE DI CLASSE; CERTIFICATI

78.1 Mentre una barca è *in regata*, il suo proprietario e qualsiasi altro responsabile devono fare in modo che la barca sia mantenuta conforme alle regole della sua classe e che il suo certificato di stazza o rating, se esiste, rimanga valido. In aggiunta, la barca deve essere conforme negli altri momenti come specificati nelle regole di classe, nel bando di regata o nelle istruzioni di regata.

78.2 Quando una *regola* richiede che un certificato valido sia prodotto o la sua esistenza sia verificata prima che la barca sia *in regata*, e questo non può essere fatto, la barca può *regatare* purché il comitato di regata riceva una dichiarazione sottoscritta dal responsabile che un certificato valido esiste. La barca dovrà presentare il certificato o fare in modo che la sua esistenza possa essere verificata dal comitato di regata prima che inizi l'ultimo giorno della manifestazione, o della prima serie di regate, qualunque sia precedente. La penalità per l'infrazione di questa regola è la squalifica senza udienza da tutte le prove della manifestazione.

79 CATEGORIZZAZIONE

Se il bando di regata o le regole di classe stabiliscono che alcuni o tutti i concorrenti devono soddisfare i requisiti di categorizzazione, la stessa deve essere realizzata come descritto dal Codice di Categorizzazione dei Velisti di World Sailing.

80 PROVE RIPROGRAMMATE

Quando una manifestazione è riprogrammata in date differenti dalle date stabilite nel bando di regata, tutte le barche iscritte dovranno esserne informate. Il comitato di regata potrà accettare nuove iscrizioni che siano conformi a tutti i requisiti di iscrizione ad eccezione dell'originale scadenza delle iscrizioni.

PARTE 7

ORGANIZZAZIONE DELLA REGATA

85 MODIFICHE ALLE REGOLE

85.1 Una modifica a una *regola* deve fare riferimento specificamente alla *regola* e indicare cosa si cambia. La modifica di una *regola* include un'aggiunta alla stessa o la cancellazione di tutta o parte di essa.

85.2 Una modifica di uno dei seguenti tipi di regole può essere fatta solo come evidenziato di seguito.

<i>Tipo di regola</i>	<i>Modifica solo se consentita da</i>
Regola di regata	Regola 86
Regola in un codice World Sailing	Una regola nel codice
Prescrizione dell'autorità nazionale	Regola 88.2
Regola di classe	Regola 87
Regola nel bando di regata	Regola 89.2(b)
Regola nelle istruzioni di regata	Regola 90.2(c)
Regola in qualsiasi altro documento che governi la manifestazione	Una regola nel documento stesso

86 MODIFICHE ALLE REGOLE DI REGATA

86.1 Una regola di regata non deve essere modificata salvo che ciò sia consentito dalla regola stessa o dalle disposizioni seguenti:

- (a) Prescrizioni di un'autorità nazionale possono modificare una regola di regata, ma non le Definizioni; i Principi di Base; una regola dell'Introduzione; le Parti 1, 2 o 7; le regole 42, 43, 47, 50, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3 o 79; una regola di un'appendice che modifichi una di queste regole; le Appendici H o N; o una regola in un Codice World Sailing elencato nella regola 6.1.

(b) Il bando di regata o le istruzioni di regata possono modificare una regola, ma non la regola 76.1 o 76.2, l'Appendice R, o una regola elencata nella regola 86.1(a).

(c) Le regole di classe possono modificare soltanto le regole di regata 42, 49, 51, 52, 53, 54 e 55.

86.2 In deroga alla regola 86.1, World Sailing può in alcune limitate circostanze (vedi la Regulation World Sailing 28.1.3) autorizzare modifiche alle regole di regata per una specifica manifestazione internazionale. L'autorizzazione deve essere scritta in una lettera di approvazione all'ente organizzatore e nel bando o nelle istruzioni di regata, e la lettera deve essere pubblicata sull'albo ufficiale della manifestazione.

(FIV) 86.3 Se un'autorità nazionale lo prescrive, le restrizioni nella regola 86.1 non si applicano se le regole sono modificate per sviluppare o testare proposte di regole. L'autorità nazionale può prescrivere che per tali modifiche sia richiesta la sua approvazione.

87 MODIFICHE ALLE REGOLE DI CLASSE

Il bando di regata può modificare una regola di classe solo se le regole di classe lo permettono, o se è esposta all'albo ufficiale della manifestazione la specifica autorizzazione scritta della classe.

88 PRESCRIZIONI NAZIONALI

88.1 Prescrizioni che si applicano

Le prescrizioni che si applicano a una manifestazione sono le prescrizioni dell'autorità nazionale con la quale l'autorità organizzatrice è associata in base alla regola 89.1. Tuttavia, se le barche passano per le acque di più di un'autorità nazionale mentre sono *in regata*, il bando di regata deve identificare le prescrizioni che saranno applicate e quando esse saranno applicate.

(FIV) 88.2 Modifiche alle Prescrizioni

Il bando di regata o le istruzioni di regata possono modificare una prescrizione. Tuttavia, un'autorità nazionale può limitare le modifiche alle sue prescrizioni con una prescrizione a questa regola, a condizione che World Sailing approvi la sua richiesta di farlo. Le prescrizioni con tale restrizione non devono essere modificate.

**89 AUTORITÀ ORGANIZZATRICE; BANDO DI REGATA;
NOMINE DEGLI UFFICIALI DI REGATA**

(FIV) 89.1 Autorità Organizzatrice

Le regate devono essere organizzate da un'autorità organizzatrice, che deve essere

- (a) World Sailing;
- (b) un'autorità nazionale membra di World Sailing;
- (c) un circolo affiliato;
- (d) un'organizzazione affiliata diversa da un circolo e, se così è prescritto da un'autorità nazionale, con l'approvazione dell'autorità nazionale o congiuntamente ad un circolo affiliato;
- (e) un'associazione di classe non affiliata, sia con l'approvazione di un'autorità nazionale sia congiuntamente ad un circolo affiliato;
- (f) due o più delle suddette organizzazioni;
- (g) un ente non affiliato congiuntamente ad un circolo affiliato, laddove l'ente non affiliato appartenga e sia controllato dal circolo. L'autorità nazionale del circolo può prescrivere che venga richiesta la propria preventiva autorizzazione per una tale manifestazione; o
- (h) se approvato da World Sailing e dall'autorità nazionale del circolo, un ente non affiliato congiuntamente ad un circolo affiliato, laddove l'ente non affiliato non appartenga e non sia controllato dal circolo.

Nella regola 89.1, un'organizzazione si considera affiliata se essa è affiliata all'autorità nazionale della manifestazione; in caso contrario l'organizzazione è considerata non affiliata. Tuttavia, se le barche passano per le acque di più di un'autorità nazionale mentre sono *in regata*, un'organizzazione è considerata affiliata se essa è affiliata all'autorità nazionale di uno dei porti di scalo.

(FIV) 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 delle proteste, un comitato tecnico e gli arbitri. Tuttavia, il comitato di regata, una giuria internazionale, un comitato tecnico e gli arbitri potranno essere nominati da World Sailing come previsto nelle sue Regulations.

90 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA; PUNTEGGIO

90.1 Comitato di regata

Il comitato di regata deve condurre le prove secondo le direttive dell'autorità organizzatrice e secondo quanto prescritto dalle *regole*.

90.2 Istruzioni di regata

- (a) Il comitato di regata deve pubblicare delle istruzioni di regata scritte che siano conformi alla regola J2.
- (b) Quando appropriato, per una manifestazione per la quale sono attese iscrizioni da altri paesi, le istruzioni di regata devono includere, in lingua inglese, le prescrizioni nazionali applicabili.
- (c) Le istruzioni di regata possono essere modificate purché le modifiche siano fatte in forma scritta ed esposte all'albo ufficiale dei comunicati prima del tempo stabilito nelle istruzioni di regata o, se in acqua, comunicate ad ogni barca prima del suo segnale di avviso. Modifiche verbali possono essere fatte solamente in acqua e soltanto se tale procedura è stabilita nelle istruzioni di regata.

90.3 Punteggio

- (a) Il comitato di regata deve classificare una prova o una serie come prescritto nell'Appendice A, salvo che il bando di regata o le istruzioni di regata prescrivano qualche altro sistema. Una prova deve avere una classifica se non è stata *interrotta* e se una barca è *partita*, ha *compiuto il percorso* ed è *arrivata* entro il tempo limite, della prova, se previsto, anche se si ritira dopo essere *arrivata* o è squalificata.

- (b) Quando un sistema di punteggio prevede lo scarto di una o più prove dalla serie dei punteggi di una barca, qualsiasi punteggio che sia una Squalifica Non Scartabile (DNE) deve essere incluso nel punteggio della serie di quella barca.
- (c) Quando il comitato di regata determina in base alle proprie registrazioni o osservazioni di aver classificato una barca non correttamente, esso deve correggere l'errore e mettere i punteggi corretti a disposizione dei concorrenti.
- (d) Il comitato di regata deve attuare le modifiche al punteggio indicate dal comitato delle proteste o da un'autorità nazionale in seguito a decisioni prese in accordo con le *regole*.
- (e) Quando stabilito nel bando di regata, nonostante le disposizioni della regola 90.3(a), (b), (c) e (d), non si dovranno apportare modifiche al punteggio di una prova o serie risultanti da azioni, incluse la correzione di errori, avviate più di 24 ore dopo
 - (1) il tempo limite per le proteste per l'ultima prova della regata o della serie (inclusa una serie di una sola prova)
 - (2) essere stati informati di una decisione del comitato delle proteste dopo l'ultima prova della serie (inclusa una serie di una sola prova);
 - (3) che i risultati siano stati esposti.

Tuttavia, in deroga, dovranno essere apportate le modifiche ai punteggi derivanti da una decisione in base alla regola 6, 69 o 70. Il bando di regata può modificare "24 ore" con un tempo diverso.

(FIV) 91 COMITATO DELLE PROTESTE

Un comitato delle proteste deve essere:

- (a) un comitato nominato dall'autorità organizzatrice o dal comitato di regata;
- (b) una giuria internazionale nominata dall'autorità organizzatrice o come prescritto nelle Regulations di World Sailing. Essa deve essere composta come stabilito dalla regola N1 ed avere l'autorità e le responsabilità stabilite nella regola N2. Un'autorità nazionale può prescrivere che sia richiesta la sua approvazione per la nomina di giurie internazionali per regate entro la sua

giurisdizione, eccetto per gli eventi World Sailing o quando giurie internazionali sono nominate da World Sailing in base alla regola 89.2(c); o

- (c) un comitato nominato dall'autorità nazionale in base alla regola 71.2.

92 COMITATO TECNICO

- 92.1** Un comitato tecnico deve essere un comitato di almeno un membro e dovrà essere nominato dall'autorità organizzatrice o dal comitato di regata o come prescritto nelle Regulations di World Sailing.
 - 92.2** Il comitato tecnico deve condurre ispezioni delle attrezzature e verifiche di stazza per la manifestazione secondo le direttive dell'autorità organizzatrice e in accordo con quanto richiesto dalle *regole*.
-

APPENDICE A

PUNTEGGIO

Vedi regola 90.3.

A1 NUMERO DELLE PROVE

Il numero delle prove in programma ed il numero di prove che è richiesto debbano essere completate per costituire la serie deve essere stabilito nel bando o nelle istruzioni di regata.

A2 PUNTEGGIO COMPLESSIVO

A2.1 Il punteggio complessivo della serie di ogni barca, conseguentemente alla regola 90.3(b), deve essere il totale dei suoi punteggi delle prove escludendo il suo punteggio peggiore. Tuttavia il bando di regata o le istruzioni di regata possono prevedere soluzioni differenti come, per esempio, che non sia scartato alcun punteggio, che ne siano scartati due o più o che un determinato numero di punteggi sia scartato qualora sia stato portato a termine un determinato numero di prove. Una prova si ritiene completata quando ha un suo punteggio; vedi regola 90.3(a). Se una barca ha due o più punteggi peggiori identici tra loro, dovrà/anno essere scartato/i il/i punteggio/i della/e prova/e corsa/e prima nella serie. La barca con il punteggio totale inferiore vince e le altre saranno classificate di conseguenza.

A2.2 Se una barca si è iscritta in una qualsiasi prova in una serie, dovrà essere classificata per la serie completa.

A3 TEMPO DI PARTENZA E POSIZIONI DI ARRIVO

Il tempo del segnale di partenza di una barca deve essere il suo orario di partenza e l'ordine con il quale le barche *arrivano* in una prova deve determinare il loro piazzamento. Tuttavia, quando si usa un sistema a compensi o a handicap, il tempo compensato di una barca dovrà determinare la sua posizione di arrivo.

A4 SISTEMA DI PUNTEGGIO

Questo Punteggio Minimo si applica a meno che il bando di regata o le istruzioni di regata stabiliscano un altro sistema; vedi regola 90.3(a).

Ogni barca che *parte* e che *arriva* e che non si ritira successivamente, che non è penalizzata né ottiene riparazione dovrà ricevere i punti come di seguito riportato:

<i>Posizione finale</i>	<i>Punti</i>
Primo	1
Secondo	2
Terzo	3
Quarto	4
Quinto	5
Sesto	6
Settimo	7
Ogni posto successivo	Aggiungere 1 punto

A5 PUNTEGGI DETERMINATI DAL COMITATO DI REGATA

- A5.1** Una barca che non è *partita*, non ha *compiuto il percorso* o non è *arrivata*, che non rispetta le regole 30.2, 30.3, 30.4 o 78.2, o che si ritira o prende una penalità in base alla regola 44.3(a), sarà classificata di conseguenza dal comitato di regata senza udienza. Solamente il comitato per le proteste può compiere altre azioni che peggiorino il punteggio di una barca.
- A5.2** Una barca che non è *partita*, non ha *compiuto il percorso* o non è *arrivata* o è stata squalificata deve ricevere i punti corrispondenti ad una posizione di arrivo superiore di un posto al numero totale degli iscritti alla serie. Una barca che sia penalizzata in base alla regola 30.2 o che prende una penalizzazione a norma della regola 44.3(a) deve ricevere i punti in base alla regola 44.3(c).
- A5.3** Se il bando di regata o le istruzioni di regata stabiliscono che si applicherà la regola A5.3, la regola A5.2 è modificata in modo tale che una barca che è venuta nell'area di partenza ma non è *partita*, non ha *compiuto il percorso*, non è *arrivata*, si è ritirata o è stata squalificata deve ricevere il punteggio totale delle barche che si sono presentate nell'area di partenza più uno, e una barca che non è venuta

nell'area di partenza deve ricevere il punteggio totale delle barche che si sono iscritte alla serie più uno.

A6 MODIFICHE NEI PIAZZAMENTI E NEI PUNTEGGI DELLE ALTRE IMBARCAZIONI

A6.1 Se una barca è squalificata da una prova o si ritira dopo *l'arrivo*, tutte le barche con posizione in classifica successiva devono avanzare di una posizione.

A6.2 Se il comitato delle proteste decide di concedere riparazione adattando il punteggio di una barca, i punteggi delle altre barche non devono essere modificati, salvo che il comitato delle proteste decida in modo diverso.

A7 PARITÀ IN UNA PROVA

Se le barche si trovano in parità sulla linea di arrivo o, quando è usato un sistema a compensi o handicap e le barche vengono ad avere lo stesso tempo compensato, i punti corrispondenti alla posizione dove le barche sono in parità e quello(i) immediatamente successivo(i), devono essere sommati e ridivisi in parti uguali. Le barche in parità per un premio lo devono dividere o ricevere più premi uguali.

A8 PARITÀ NELLA SERIE

A8.1 Se c'è una parità nel punteggio di una serie tra due o più barche, i punteggi di ciascuna barca devono essere elencati in ordine dal migliore al peggiore, e la parità deve essere risolta al primo punto(i) dove c'è una differenza in favore della barca(che) con il migliore punteggio(i). Non si deve usare alcun punteggio scartato.

A8.2 Se persiste una parità tra due o più barche, esse devono essere classificate nell'ordine del loro punteggio nell'ultima prova. Qualsiasi parità rimanente deve essere risolta usando i punteggi più vicini all'ultima prova delle barche in parità e questo fino a quando tutte le parità sono risolte. Questi punteggi devono essere usati anche se qualcuno di questi sia un punteggio scartato.

A9 SUGGERIMENTI PER LE RIPARAZIONI

Se il comitato delle proteste decide di concedere riparazione modificando il punteggio di una barca, si consiglia di prendere in considerazione l'assegnazione di:

- (a) un punteggio uguale alla media, arrotondato al decimo di punto, (0.05 deve essere arrotondato in eccesso), dei suoi punti in tutte le prove tranne in quella considerata per la riparazione; o
- (b) un punteggio uguale alla media, arrotondato al decimo di punto, (0.05 deve essere arrotondato in eccesso), dei suoi punti in tutte le prove precedenti quella considerata per la riparazione; o
- (c) un punteggio basato sulla posizione della barca al momento dell'incidente che ha portato alla concessione della riparazione.

A10 SIGLE DEL PUNTEGGIO

Le seguenti sigle devono essere usate per registrare le situazioni elencate:

DNC	Non è partita, non è venuta nell'area di partenza
DNS	Non è partita (in casi diversi da DNC e OCS)
OCS	Non è <i>partita</i> ; sul lato di percorso della linea di partenza al suo segnale di partenza e non <i>parte</i> o infrange la regola 30.1
ZFP	20% di penalità in base alla regola 30.2
UFD	Squalificata in base alla regola 30.3
BFD	Squalificata in base alla regola 30.4
SCP	Applicata una Penalità sul Punteggio
NSC	Non ha <i>compiuto il percorso</i>
DNF	Non è <i>arrivata</i>
RET	Ritirata
DSQ	Squalifica
DNE	Squalifica non scartabile
RDG	Concessa riparazione
DPI	Penalità discrezionale imposta

APPENDICE B

REGOLE PER LE REGATE DI FLOTTA WINDSURFING

Le regate di flotta Windsurfing (incluse le prove di maratona) devono essere disputate in base a Le Regole di Regata della Vela così come modificato da questa appendice. Il termine 'barca' trovato altrove nelle regole di regata significa "tavola" o "barca" a seconda dei casi. Una prova di maratona è una prova che si intende durare più di un'ora.

Nota: Regole per lo Slalom, Expression (inclusi Wave e Freestyle) e le discipline Speed non sono incluse in questa appendice. Esse possono essere trovate nel sito web di World Sailing.

MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI

Le Definizioni *Spazio alla boa*, e *mure a dritta* e *mure a sinistra* sono cancellate e così sostituite:

Spazio alla Boa Spazio necessario ad una tavola per seguire la propria giusta rotta per girare o passare la *boa*. Tuttavia, *spazio alla boa* per una tavola non include lo spazio per virare a meno che la tavola sia *ingaggiata* all'interno e *sopravvento* alla tavola obbligata a dare *spazio alla boa* ed essa sia in condizione di *raggiungere* la *boa* dopo la sua virata.

Mure a dritta o mure a sinistra Una tavola è su *mure a dritta* o *a sinistra*, in corrispondenza della mano del concorrente che si trova più vicina all'albero se il concorrente procede in normale posizione di navigazione con entrambe le mani sul boma e con le braccia non incrociate. Una tavola è *mure a dritta* quando la mano destra del concorrente è più vicina all'albero ed è *mure a sinistra* quando la mano sinistra del concorrente è più vicina all'albero.

La definizione di *Zona* è cancellata.

Aggiungere le seguenti definizioni:

Scuffiato Una tavola è *scuffiata* quando essa è fuori controllo poiché la sua vela o il concorrente sono in acqua.

Girando o Passando Una tavola sta *girando o passando* una *boa* dal momento in cui la sua *giusta rotta* è di iniziare a manovrare per girarla o passarla, fino a quando la *boa* è stata girata o passata.

B1 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 1

[Non ci sono modifiche]

B2 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 2

13 MENTRE SI VIRA

La Regola 13 è così modificata:

Dopo aver passato la posizione di prua al vento, una tavola deve *tenersi discosta* dalle altre tavole finché la sua vela si sia gonfiata. Durante questo tempo non si applicano le regole 10, 11 e 12. Se due tavole sono soggette contemporaneamente a questa regola, quella a sinistra dell'altra o quella a poppa deve *tenersi discosta*.

17 SULLE STESSE MURE PRIMA DI UNA PARTENZA DI LASCO

La regola 17 è così modificata:

Quando, al suo segnale di avviso, la rotta per la prima *boa* è approssimativamente novanta gradi dal vento reale, una tavola *ingaggiata sottovento* ad un'altra tavola sulle stesse *mura* durante gli ultimi 30 secondi prima del suo segnale di partenza non deve navigare sopra la rotta più breve per la prima *boa* mentre esse rimangono *ingaggiate* se in seguito a ciò l'altra tavola dovrebbe manovrare per evitare un contatto, salvo che essa, facendo ciò, passi prontamente a poppa dell'altra tavola.

18 SPAZIO ALLA BOA

La regola 18 è così modificata:

la prima affermazione della regola 18.1 è così modificata:

La regola B2.18 si applica tra tavole quando devono lasciare una *boa* dalla stessa parte e almeno una di esse stia *girando o passando la boa*.

La regola 18.2 (b) è così modificata:

(b) Se le tavole sono *ingaggiate* quando la prima di esse *sta*

girando e o passando la boa, la tavola in quel momento esterna deve, da allora dare alla tavola interna *spazio in boa*. Se una tavola è *libera dalla prua* quando essa *sta girando o passando la boa*, la tavola in quel momento *libera dalla poppa* deve da allora dare ad essa *spazio alla boa*.

La regola 18.2 (c) è così modificata:

- (c) Quando una tavola è tenuta a dare *spazio in boa* per la regola B2.18.2 (b), essa deve continuare a farlo anche se in seguito l'*ingaggio* è interrotto o inizia un nuovo *ingaggio*. Tuttavia se la tavola con diritto di *spazio alla boa* passa la posizione di prua al vento, la regola B2.18.2 (b) cessa di applicarsi

La regola 18.2 (d) è così modificata:

- (d) Le Regole 18.2(b) e (c) cessano di applicarsi se la tavola con diritto di *spazio alla boa* passa la posizione di prua al vento.

La regola 18.3 è cancellata

18.4 Abbattere e poggiare

La regola 18.4 è così modificata:

Quando una tavola con diritto di rotta *ingaggiata* all'interno deve abbattere o poggiare alla *boa* per prendere la sua *giusta rotta*, essa non deve, fino a quando non ha abbattuto o non ha poggiato, navigare più distante dalla *boa* di quanto necessario per seguire quella rotta. La regola B2.18.4 non si applica ad una *boa* del cancello.

22 SCUFFIATA O INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO

La regola 22 è così modificata:

- 22.1** Se possibile, una tavola deve evitare una tavola che è *scuffiata* o che non ha ripreso il controllo dopo la *scuffiata*, che è *incagliata*, o che sta cercando di aiutare una persona o un mezzo navale in pericolo.

- 22.2** Se possibile, una tavola che è *scuffiata* o è arenata non deve interferire con un'altra tavola.

23 INTERFERIRE CON UN'ALTRA TAVOLA; VELA FUORI DALL'ACQUA.

Si aggiunge la nuova Regola 23.3:

- 23.3** Nell'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza, una tavola deve avere la propria vela fuori dall'acqua e in posizione normale, a meno che non sia *scuffiata* accidentalmente.

B3 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 3

26 PARTENZA DELLE SINGOLE PROVE

La regola 26 è così modificata:

26.1 Sistema 1 (Per partenze di bolina)

Le prove devono essere fatte partire usando i seguenti segnali. I tempi devono essere presi in base ai segnali visivi; la mancanza di un segnale sonoro deve essere ignorata.

<i>Minuti prima del segnale di partenza</i>	<i>Segnale visivo</i>	<i>Segnale sonoro</i>	<i>Significato</i>
5*	Bandiera di classe	Uno	Segnale di avviso
4	P, I, U o bandiera nera	Uno	Segnale preparatorio
1	Preparatorio rimosso	Uno lungo	Un minuto
0	Bandiera di classe rimossa	Uno	Segnale di partenza

* o come indicato nel bando di regata o nelle istruzioni di regata

Il segnale di avviso per ciascuna classe successive deve essere fatto assieme o dopo il segnale di partenza della classe precedente.

26.2 Sistema 2 (per partenze al lasco)

Le prove devono essere fatte partire usando i seguenti segnali. I tempi devono essere presi in base ai segnali visivi; la mancanza di un segnale sonoro deve essere ignorata.

<i>Minuti prima del segnale di partenza</i>	<i>Segnale visivo</i>	<i>Segnale sonoro</i>	<i>Significato</i>
3	Bandiera di classe		Segnale di attenzione
2	Bandiera rossa; Segnale di attenzione rimosso	Uno	Segnale di avviso
1	Bandiera gialla; Bandiera rossa rimossa	Uno	Segnale preparatorio
½	Bandiera gialla rimossa		30 secondi
0	Bandiera verde	Uno	Segnale di partenza

26.3 Sistema 3 (per Partenze dalla Spiaggia)

- (a) Quando la linea di partenza è sulla spiaggia, o nelle vicinanze di una spiaggia cosicché il concorrente deve stare in acqua per *partire*, la partenza è una partenza dalla spiaggia.
- (b) Le posizioni di partenza saranno numerate in modo che la stazione 1 sarà quella più sopravvento. Salvo che le istruzioni di regata indicano qualche altro sistema, la posizione di partenza di una tavola sarà determinata
 - (1) In base al ranking (la tavola col ranking più alto nella stazione 1, quella successiva nella stazione 2 e così via) o
 - (2) Per sorteggio
- (c) Dopo che le tavole sono state chiamate per prendere le loro posizioni, il comitato di regata deve far il segnale preparatorio esponendo la bandiera rossa con un suono. Il segnale di partenza sarà dato in qualsiasi momento dopo il segnale preparatorio, ammainando la bandiera rossa con un suono.
- (d) Dopo il segnale di partenza ogni tavola raggiungerà l'acqua dalla sua posizione di partenza seguendo il tragitto più

breve, e successivamente il suo assetto senza interferire con altre tavole. Le regole della Parte 2 si applicano quando entrambi i piedi del concorrente sono sulla tavola.

30 PENALITÀ IN PARTENZA

La regola 30.2 è cancellata

31 TOCCARE UNA BOA

La regola 31 è così modificata:

Una tavola può toccare una *boa* ma non può aggrapparsi ad essa.

B4 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 4

42 PROPULSIONE

La regola 42 è così modificata:

Una tavola deve essere spinta soltanto dall'azione del vento sulla vela e dall'azione dell'acqua sullo scafo. Tuttavia pompare e sventagliare la vela è consentito.

La tavola non deve essere spinta in avanti tramite colpi di pagaia, nuotando o camminando.

44 PENALITÀ' AL MOMENTO DI UN INCIDENTE

La regola 44 è così modificata:

44.1 Eseguire una penalità

Una tavola può eseguire una Penalità del 360° quando può aver infranto una o più regole della Parte 2 in un incidente mentre è *in regata*. Le istruzioni di regata possono specificare l'uso di qualche altra penalità. Tuttavia, se la tavola ha causato lesioni o danni gravi o, pur avendo eseguito la penalità, ha ottenuto un vantaggio significativo nella prova o nella serie a causa della sua infrazione, la sua penalità deve essere il ritiro.

44.2 Penalità di 360°

Dopo essersi ben allontanata dalle altre tavole al più presto possibile dopo l'incidente, una tavola esegue la penalità di 360° girando prontamente di 360° il proprio scafo in acqua e una strambata o una virata non sono richieste. Quando una tavola effettua la penalità sulla linea d'arrivo o nei suoi pressi, il suo

scafo dovrà ritornare completamente sul lato di percorso della linea prima che essa *arrivi*.

50 INDUMENTI ED EQUIPAGGIAMENTO DEI CONCORRENTI

La regola 50.1 (a) è così modificata:

- (a) I concorrenti non devono indossare o portare indumenti o equipaggiamento allo scopo di aumentare il proprio peso. Tuttavia, un concorrente può indossare un contenitore porta bevande che deve avere una capacità di non più di 1,5 litri.

PARTE 4 REGOLE CANCELLATE

Le regole 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 e 56.1 sono cancellate

B5 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 5

60 DIRITTO DI PROTESTARE; DIRITTO DI CHIEDERE RIPARAZIONE O AZIONI PER LA REGOLA 69.

La Regola 60.1(a) è modificata cancellando “o l’abbia visto”

61 REQUISITI DELLA PROTESTA

61.1 Informare il Protestato

La regola 61.1(a) è così modificata:

- (a) La tavola protestante deve informare l’altra tavola alla prima ragionevole occasione. Quando la sua *protesta* riguardi un incidente avvenuto nell’area di regata deve chiamare “Protesto” alla prima ragionevole occasione. Essa deve anche informare il comitato di regata della sua intenzione di protestare non appena possibile dopo il suo *arrivo* o ritiro. Tuttavia,
 - (1) se l’altra tavola è oltre la distanza di chiamata, la tavola protestante non è necessario che chiami ma deve informare l’altra tavola alla prima ragionevole opportunità,
 - (2) non è necessario che la bandiera rossa sia esposta
 - (3) se l’incidente era un errore dell’altra tavola nel *compimento del percorso*, non è necessario che chiami ma essa deve informare l’altra tavola o prima o alla

prima ragionevole opportunità dopo che l'altra tavola arriva,

- (4) se al momento dell'incidente risulta evidente alla tavola protestante che o l'altro concorrente è in pericolo, o che si sono verificati infortuni o danni gravi, i requisiti di questa regola non si applicano a lei, ma dovrà cercare di informare l'altra tavola entro il limite di tempo della regola 61.3.

61.2 Contenuti della Protesta

Aggiungere alla regola 61.2:

Questa regola non si applica a una prova in una serie a eliminazione che qualificherà una tavola per competere in un successivo stadio della manifestazione.

62 RIPARAZIONE

La regola 62.1(b) è così modificata:

- (b) lesioni, danni materiali o *scuffiato* a causa dell'azione di
 - (1) una tavola che ha infranto una regola della Parte 2 ed aveva eseguito una penalità appropriata o stata penalizzata, o
 - (2) un'imbarcazione non *in regata* che doveva tenersi discosto.

63 UDIENZE

63.6 Acquisizione di prove e accertamento di fatti

Aggiungere alla regola 63.6:

Tuttavia, per una prova che consiste in una serie ad eliminazione che qualificherà una tavola per competere in una fase successiva di una manifestazione, le *proteste* e le richieste di riparazione non è necessario che siano fatte per iscritto; devono essere fatte oralmente a un membro del comitato per le proteste il prima sia ragionevolmente possibile dopo la gara. Il comitato per le proteste può assumere le prove in qualsiasi modo ritenga appropriato e può comunicare la sua decisione oralmente.

64 DECISIONI

La regola 64.4(b) è così modificata:

- (b) quando il comitato delle proteste è in dubbio su un argomento riguardante la stazza di una tavola, il significato di una regola di classe, o un danno ad una tavola, deve riferire le sue domande, insieme ai fatti rilevanti, ad un'autorità responsabile per l'interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione, il comitato deve essere vincolato dalla risposta dell'autorità.

65 INFORMARE LE PARTI E ALTRI

Aggiungi alla regola 65.2:

Questa regola non si applica a una prova in una serie ad eliminazione che qualificherà una tavola a competere in uno stadio successivo di una manifestazione.

70 APPELLI E RICHIESTE AD UN'AUTORITÀ NAZIONALE

Le regole 70.5 e 70.5(a) sono così modificate:

70.5 Non ci sarà appello per le decisioni di una giuria internazionale costituita in accordo con l'Appendice N, e non ci dovrà essere appello derivante dalle decisioni del comitato delle proteste per una prova in una serie ad eliminazione che qualificherà una tavola per competere in una fase successiva della manifestazione. Inoltre se il bando di regata o le istruzioni di regata lo prevedono, il diritto di appello può essere negato a condizione che

- (a) sia essenziale determinare prontamente il risultato di una regata che qualificherà una tavola a competere in uno stato successivo di una manifestazione o di una manifestazione successiva (un'autorità nazionale può prescrivere che sia richiesta la sua autorizzazione per tale procedura);

B6 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 6

78 CONFORMITÀ ALLE REGOLE DI CLASSE; CERTIFICATI

Aggiungere alla Regola 78.1:

‘Se così prescritto da World Sailing, una targhetta numerata e datata sulla tavola e sulla sua deriva, sulla pinna e sull’attrezzatura deve fungere come suo certificato di stazza.’

B7 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 7

90 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA; PUNTEGGIO

L’ultima frase della regola 90.2 (c) è così modificata:
”Istruzioni verbali possono essere impartite soltanto se tale procedura è inserita nelle istruzioni di regata.”

B8 MODIFICHE ALL’APPENDICE A

A1 NUMERO DELLE PROVE; PUNTEGGI ASSOLUTI

La regola A1 è così modificata:

Il numero di prove programmate e il numero di quelle da completare per costituire una serie, devono essere stabiliti nel bando di regata o nelle istruzioni di regata. Se una manifestazione include più di una disciplina o format, il bando di regata o le istruzioni di regata devono stabilire come deve essere calcolato il punteggio assoluto.

A2 PUNTEGGIO DI UNA SERIE

La Regola A2.1 è così modificata:

Il punteggio della serie di ogni tavola, subordinatamente alla regola 90.3(b), deve essere il totale dei punteggi delle sue prove escludendo il suo:

- (a) peggior risultato se vengono completate tra 5 e 11 prove, o
- (b) i suoi 2 peggiori risultati se vengono completate 12 o più prove.

Tuttavia, il bando di regata o le istruzioni di regata possono prevedere un diverso sistema. Una prova è completata se classificata: vedi regola 90.3(a). Se una tavola ha due o più punteggi peggiori eguali, deve(ono) essere escluso(i) il(i) punteggio(i) della(e) prova(e) corsa(e) per prima nella serie. La tavola col punteggio della serie più basso vince e le altre devono essere classificate di conseguenza.

A5 PUNTEGGI DETERMINATI DAL COMITATO DI REGATA

Aggiungere la nuova regola A5.4:

A5.4 Per una prova ad eliminazione che qualificherà una tavola a competere in una fase successiva della manifestazione, una tavola non *partita*, che non abbia *compiuto il percorso*, che non sia *arrivata*, ritirata o che sia stata squalificata dovrà esserle attribuito un numero di punti uguale al numero di tavole a cui è stato consentito di competere in quella prova

A8 PARITÀ NELLA SERIE

La regola A8 è così modificata:

A8.1 Qualora vi sia parità nella serie di punteggi tra due o più tavole, i punteggi delle gare escluse di ciascuna tavola devono essere elencati in ordine dal migliore al peggiore, e al primo punto (i) in cui c'è una differenza la parità deve essere risolta a favore della(e) tavola(e) con il miglior punteggio(i) di gara esclusa.

A8.2 Qualora rimanga una parità tra due o più tavole, i punteggi di ciascuna tavola, inclusi i punteggi scartati, devono essere elencati in ordine dal migliore al peggiore e la parità deve essere risolta al primo punto(i) dove c'è una differenza in favore della(e) tavola(e) con il(i) miglior(i) punteggio(i). Questi punteggi devono essere usati anche se qualcuno di questi sia un punteggio scartato.

A8.3 Qualora rimanga ancora parità tra due o più tavole, esse dovranno essere classificate nell'ordine del loro punteggio nell'ultima prova. Qualsiasi parità rimanente deve essere risolta utilizzando i punteggi più vicini all'ultima prova delle tavole in parità, e questo fino a quando tutte le parità siano risolte. Questi punteggi devono essere usati anche se qualcuno di questi sia un punteggio scartato.

B9 MODIFICHE ALL'APPENDICE G

G1 TAVOLE DI CLASSE WORLD SAILING

G1.3 Posizionamento

La Regola G1.3 è così modificata:

I simboli di classe devono essere esposti una sola volta su ogni lato della vela, nella zona soprastante ad una linea proiettata ad angoli retti da un punto della caduta prodiera della vela sito ad un terzo della distanza che va dalla penna al boma. Le lettere nazionali ed i numeri velici devono stare nel terzo centrale di quella parte della vela che sovrasta il boma, chiaramente separati da qualsiasi pubblicità. Essi devono essere neri ed applicati sovrapposti su di un supporto bianco non trasparente. Il supporto deve estendersi minimo 30 mm intorno ai caratteri. Tra le lettere di nazionalità ed il numero velico deve essere applicato un '-' e lo spazio tra i caratteri deve essere adeguato per essere letto.

APPENDICE C

REGOLE DEL MATCH RACING

Le manifestazioni di match race devono essere disputate in base a Il Regolamento di Regata della Vela come modificato dalla presente Appendice. Gli incontri devono essere arbitrati, a meno che il bando di regata o le istruzioni di regata stabiliscano diversamente.

Nota: Il Bando e le Istruzioni di Regata standard, così come le Regole di Match Race per i concorrenti non vedenti, sono disponibili sul sito World Sailing.

C1 TERMINOLOGIA

"Concorrente" significa lo skipper, l'equipaggio o la barca a seconda di quanto riferibile alla manifestazione. "Volo" significa due o più incontri che partono nella stessa sequenza di partenza.

C2 MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI ED ALLE REGOLE DELLE PARTI 1, 2, 3 e 4

C2.1 La definizione di *Arrivo* è così modificata:

Arrivo Una barca *arriva* quando una qualsiasi parte del suo scafo taglia la linea di arrivo dal lato del percorso dopo aver completato qualsiasi penalità. Tuttavia, quando le penalità vengono cancellate in base alla Regola C7.2(d) dopo che una od entrambe le barche sono *arrivate*, ciascuna barca deve essere classificata come *arrivata* al momento in cui ha tagliato la linea di arrivo. Una barca non è *arrivata* se continua a *compiere il percorso*.

C2.2 La definizione di *Spazio alla Boa* è così modificata:

Spazio alla Boa è lo *spazio* necessario ad una barca per navigare sulla sua *giusta rotta* per girare o passare la *boa*, e *spazio* per passare una *boa* di arrivo dopo essere *arrivata*.

C2.3 Aggiungere alla definizione di *Giusta Rotta*: "Una barca che esegue una penalità oppure che manovra per eseguirla non sta navigando su una *giusta rotta*".

C2.4 Nella definizione di *Zona* la distanza è modificata a due lunghezze di scafo.

C2.5 Aggiungere la nuova regola 7 alla Parte 1:

7 ULTIMO PUNTO DI CERTEZZA

Gli arbitri assumeranno che lo stato di una barca, o la sua relazione con un'altra barca, non sia cambiato, finché non saranno certi che questi sia cambiato.

C2.6 La regola 13 è così modificata:

13 MENTRE SI VIRA O SI ABBATTE

13.1 Una barca deve *tenersi discosta* dalle altre barche dopo aver passato prua al vento fino a quando non è su una rotta di bolina.

13.2 Una barca deve *tenersi discosta* dalle altre barche dopo che la base della randa taglia la linea di mezzeria mentre essa naviga di poppa, fino a quando la sua randa non si è riempita o la barca non sta più navigando in poppa.

13.3 Mentre si applicano le regole 13.1 o 13.2, non si applicano le regole 10, 11 e 12. Tuttavia se due barche sono soggette contemporaneamente alla regola 13.1 o 13.2, la barca sul lato sinistro dell'altra o la barca a poppavia deve *tenersi discosta*.

C2.7 La regola 16.2 è cancellata.

C2.8 La regola 17 è cancellata.

C2.9 La regola 18 è così modificata:

18 SPAZIO ALLA BOA

18.1 Quando si applica la regola 18

La regola 18 si applica tra barche quando esse devono lasciare una *boa* dalla stessa parte ed almeno una di esse si trova dentro la *zona*. Tuttavia, non si applica tra una barca che si sta avvicinando ad una *boa* ed una che sta lasciando la stessa. La regola 18 non si applica più tra le barche quando la barca avente diritto a *spazio alla boa* si trova sul lato successivo e la *boa* sia a poppavia di essa.

18.2 Dare spazio alla boa

- (a) Quando la prima barca raggiunge la *zona*,
 - (1) se le barche sono *ingaggiate*, la barca esterna in quel momento deve dare da allora in poi *spazio alla boa*.
 - (2) se le barche non sono *ingaggiate*, la barca che non ha raggiunto la *zona* deve da allora in poi di *spazio alla boa*.
- (b) Se la barca con diritto di *spazio alla boa* lascia la *zona*, il diritto allo *spazio alla boa* cessa e la regola 18.2(a) si applica nuovamente se necessario in base alla relazione tra le barche al momento in cui la regola 18.2(a) sia riapplicata.
- (c) Se una barca ha ottenuto un *ingaggio* all'interno e, dal momento in cui è iniziato l'*ingaggio*, la barca esterna è impossibilitata a dare *spazio alla boa*, essa non è obbligata a farlo.

18.3 Virare o Abbattere

- (a) Se lo *spazio alla boa* per una barca include un cambio di *mure*, tale virata o abbattuta non deve essere compiuta più rapidamente di una virata o abbattuta fatta per navigare sulla sua *giusta rotta*.
- (b) Quando una barca con diritto di rotta *ingaggiata* all'interno deve cambiare *mure* ad una *boa* per percorrere la sua *giusta rotta*, fino a quando cambia le *mure* essa non deve navigare più lontano dalla *boa* di quanto necessario per percorrere quella rotta. La regola 18.3(b) non si applica alle *boe* di un cancello o ad una *boa* di arrivo e una barca che infrange questa regola dovrà essere esonerata se la rotta di un'altra barca non è stata influenzata prima che la barca cambiasse *mura*.

C2.10 La regola 20.4(a) è così modificata:

- (a) Il timoniere dovrà eseguire i seguenti segnali con le braccia in aggiunta alle chiamate:
 - (1) per *spazio* per virare, chiare e ripetute indicazioni in direzione sopravvento; e

- (2) per “vira tu”, chiare e ripetute indicazioni verso l’altra barca e movimenti del braccio verso sopravvento.

C2.11 La regola 21.3 è cancellata.

C2.12 La regola 23.1 è così modificata:

23.1 Se ragionevolmente possibile, una barca non *in regata* non dovrà interferire con una barca *in regata* o un battello degli arbitri.

C2.13 Aggiungere la nuova regola 23.3:

23.3 Quando barche di incontri diversi si incontrano, qualsiasi modifica di rotta da parte di ciascuna barca deve rispettare una *regola* oppure deve essere fatta nell’intento di vincere il proprio incontro.

C2.14 La Regola 31 è modificata come segue:

31 TOCCARE UNA BOA

Quando *in regata*, né l’equipaggio né alcuna parte dello scafo della barca deve toccare una *boa* di partenza prima di *partire*, una *boa* che inizia, delimita o termina il lato del percorso sul quale essa sta navigando, o una *boa* d’arrivo dopo essere *arrivata*. Inoltre, quando *in regata*, una barca non deve toccare un vascello del comitato di regata che sia anche una *boa*.

C2.15 Aggiungere la nuova regola 41(e):

- (e) aiuto per recuperare dall’acqua e riportare a bordo un membro dell’equipaggio, purché venga riportato a bordo nel luogo approssimativo di recupero.

C2.16 La regola 42 si deve applicare anche tra il segnale di avviso e il segnale preparatorio.

C2.17 La regola 42.2(d) è così modificata:

- (d) timonella: “ripetuti movimenti del timone allo scopo di far avanzare la barca”

C 3 SEGNALI DI REGATA E MODIFICHE ALLE REGOLE CORRELATE

C3.1 Segnali di partenza

I segnali di partenza per un incontro devono essere i seguenti. I tempi devono essere presi dai segnali visivi; non deve essere presa in considerazione la mancanza di un segnale sonoro. Se deve essere

disputato più di un incontro, il segnale di partenza di un incontro sarà il segnale di avviso per quello successivo.

<i>Tempo in minuti</i>	<i>Segnale Visivo</i>	<i>Segnale Sonoro</i>	<i>Significato</i>
7	Esposta Bandiera F	Uno	Segnale di attenzione
6	Rimossa Bandiera F	Nessuno	
5	Esposto Pennello Numerico (*)	Uno	Segnale di Avviso
4	Esposta Bandiera P	Uno	Segnale Preparatorio
2	Esposizione della bandiera Blu o Gialla o di entrambe(**)	Uno**	Fine del tempo di entrata di Pre-partenza
1	Rimossa Bandiera P	Uno Lungo	
0	Rimosso Segnale di Avviso	Uno	Segnale di Partenza

* Durante un volo il pennello numerico 1 significa incontro 1, il pennello numerico 2 significa incontro 2 e così via, a meno che le istruzioni di regata non stabiliscano diversamente.

** Questi segnali devono essere dati solo se una o entrambe le barche non hanno rispettato la Regola C4.2. La(e) bandiera(e) deve(devono) essere esposta(e) fino a quando gli arbitri non hanno segnalato una penalità, oppure per un minuto, quale dei tempi sia il più breve.

C3.2 Modifiche a Regole Correlate

(a) La regola 29.1 è così modificata:

- (1) Se al momento del suo segnale di partenza una qualsiasi parte dello scafo si trova sul lato di percorso della linea di partenza o uno dei suoi prolungamenti, il comitato di regata dovrà esporre prontamente una bandiera blu o gialla per identificare la barca accompagnato da un suono. La bandiera dovrà restare esposta fino a quando lo scafo della barca non si sarà portata completamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza o dei suoi prolungamenti, oppure per due minuti dopo il segnale di partenza, quale che sia il momento anteriore.

- (2) Quando dopo il segnale di partenza di una barca una qualsiasi parte del suo scafo attraversa dal lato di pre-partenza verso il lato di percorso della linea di partenza sulle estensioni della linea stessa senza essere *partita* correttamente, il comitato di regata dovrà esporre prontamente una bandiera blu o gialla per identificare la barca. La bandiera dovrà restare esposta fino a quando lo scafo della barca non si sarà portata completamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza o uno dei suoi prolungamenti, oppure per due minuti dopo il segnale di partenza, quale che sia il momento anteriore.
- (b) Nel segnale di regata 'Intelligenza' l'ultima frase è così modificata: " Il segnale di attenzione sarà dato un minuto dopo l'ammainata, a meno che in quel momento la prova venga ulteriormente *differita* o *interrotta*.
- (c) Nel segnale di regata 'N', l'ultima frase è così modificata: " Il segnale di attenzione sarà dato un minuto dopo l'ammainata, a meno che in quel momento la prova venga nuovamente *interrotta* o *differita*.

C3.3 Segnali sulla linea di Arrivo

Non sarà usato il segnale Bandiera o Sagoma blu"

C4 OBBLIGHI PRIMA DELLA PARTENZA

C4.1 Al suo segnale preparatorio ogni barca deve trovarsi con lo scafo completamente al di fuori di una linea che abbia un angolo di 90° rispetto alla linea di partenza, passante per la *boa* di partenza all'estremità ad essa assegnata. Nel programma degli incontri alla barca annotata a sinistra è assegnato il lato sinistro ed essa deve esporre una bandiera blu a poppa mentre è *in regata*. All'altra barca è assegnato il lato di dritta e deve esporre una bandiera gialla a poppa mentre è *in regata*.

C4.2 Entro i due minuti successivi al segnale preparatorio di una barca, il suo scafo deve attraversare e liberare per la prima volta la linea di partenza provenendo dal lato di percorso verso il lato di pre-partenza.

C5 SEGNALAZIONI ARBITRALI

- C5.1** Una bandiera verde e bianca accompagnata da un suono lungo significa: Nessuna penalità
- C5.2** Una bandiera blu o gialla che identifica una barca, accompagnata da un suono lungo significa: La barca identificata deve eseguire una penalità rispettando la Regola C7.
- C5.3** Una bandiera rossa, esposta assieme o poco dopo a una bandiera blu o gialla, accompagnata da un suono lungo significa: La barca identificata deve eseguire una penalità rispettando la Regola C7.3(d)
- C5.4** Una bandiera nera esposta assieme ad una bandiera blu o gialla e accompagnata da un suono lungo significa: La barca identificata è squalificata, l'incontro è terminato e la vittoria è assegnata all'altra barca.
- C5.5** Un breve suono significa: Una penalità è stata ora completata.
- C5.6** Brevi e ripetuti suoni significano: Una barca non sta più eseguendo la penalità e la penalità resta in vigore.
- C5.7** Una bandiera o una sagoma blu o gialla esposta sul mezzo degli arbitri significa: La barca identificata ha una penalità pendente.

C6 PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE DA PARTE DI BARCHE

- C6.1** Una barca può protestare un'altra barca:
- (a) in base ad una regola della Parte 2, ad eccezione della regola 14, esponendo in maniera chiaramente visibile la bandiera Y immediatamente dopo un incidente in cui è coinvolta.
 - (b) in base a qualsiasi regola non elencata nella regola C6.1(a) oppure nella regola C6.2 esponendo in maniera visibile una bandiera rossa il prima possibile dopo l'incidente.
- C6.2** Una barca non può protestare un'altra barca in base:
- (a) alla regola 14, a meno che non si siano verificati danni o lesioni;
 - (b) ad una regola della Parte 2, a meno non sia coinvolta nell'incidente;
 - (c) alla regola 31 o 42; oppure

(d) alla regola C4 o C7.

C6.3 Una barca che richieda riparazione a causa di fatti accaduti mentre era *in* regata o nell'area di arrivo deve esporre in maniera chiaramente visibile una bandiera rossa, il prima possibile dopo essersi resa conto dei fatti, ma non più tardi di due minuti dopo essere *arrivata* o essersi ritirata.

C6.4 (a) Una barca che protesta in base alla regola C6.1(a) deve rimuovere la bandiera Y prima del segnale dell'arbitro o il prima possibile dopo lo stesso.

(b) Una barca che protesta in base alla regola C6.1(b) oppure che richiede riparazione in base alla regola C6.3, al fine di rendere valida la propria *protesta* o richiesta, deve tenere esposta la bandiera rossa fino a quando non avrà così informato gli arbitri dopo essere *arrivata* od essersi ritirata. Non è richiesto presentare alcuna *protesta* o richiesta di riparazione in forma scritta.

C 6.5 Decisioni degli Arbitri

(a) Dopo l'esposizione di una bandiera Y, gli arbitri devono decidere se penalizzare qualche barca. Gli arbitri devono segnalare la propria decisione nel rispetto della regola C5.1, C5.2 o C5.3. Tuttavia,

(1) se gli arbitri decidono di penalizzare una barca, e come risultato quella barca avrà più di due penalità pendenti, gli arbitri dovranno segnalare la sua squalifica in base alla regola C5.4;

(2) quando gli arbitri penalizzano una barca in base alla regola C8.2 e nello stesso incidente è esposta una bandiera Y da una barca, gli arbitri potranno non tener conto della bandiera Y.

(b) La penalità con bandiera rossa come da regola C5.3 deve essere usata quando una barca ha ottenuto una posizione di controllo in conseguenza dell'infrazione ad una *regola*, ma gli arbitri non sono sicuri che esistano tutte le condizioni per una penalità addizionale iniziata dagli arbitri.

C6.6 Decisioni del Comitato delle Proteste

- (a) Il comitato delle proteste può assumere prove in qualsiasi modo ritenga opportuno e può comunicare a voce le proprie decisioni.
- (b) Se il comitato delle proteste decide che l'infrazione di una *regola* non abbia avuto effetti significativi sullo svolgimento di un incontro, può:
 - (1) imporre una penalizzazione di un punto o frazione di punto,
 - (2) ordinare la ripetizione dell'incontro, oppure
 - (3) adottare un altro accomodamento ritenuto equo, che può anche essere quello di non imporre alcuna penalizzazione.
- (c) La penalizzazione per l'infrazione della regola 14 quando si sono verificati danni o lesioni sarà a discrezione del comitato delle proteste e può anche portare all'esclusione dalle altre prove della manifestazione.

C6.7 Aggiungere la nuova regola N1.10 all'Appendice N:

N1.10 Nella regola N.1, un Arbitro Internazionale può essere nominato nella giuria, o in un suo pannello, al posto di un Giudice Internazionale.

C7 SISTEMA DI PENALITÀ

C7.1 Regola cancellata

Non si applica la regola 44.

C7.2 Tutte le Penalità

- (a) Una barca penalizzata può ritardare l'esecuzione di una penalità nei limiti della regola C7.3 e deve eseguirla come segue:
 - (1) Quando naviga su un lato di percorso verso la *boa* al vento, deve abbattere e, il prima ragionevolmente possibile, orzare fino ad una rotta di bolina stretta.
 - (2) Quando naviga su un lato di percorso verso la *boa* di poppa o verso la linea d'arrivo, essa deve virare e, il prima ragionevolmente possibile, poggiare fino ad una rotta maggiore di novanta gradi rispetto al vento reale.

- (b) Aggiungere alla regola 2: “Quando *in regata*, non è necessario che una barca esegua una penalità a meno che la stessa sia stata segnalata da un arbitro.
- (c) Una barca completa un lato del percorso quando qualsiasi parte del suo scafo taglia il prolungamento della linea congiungente la *boa* precedente e passante per la *boa* che sta girando, oppure, nell'ultimo lato, quando essa arriva.
- (d) Una barca penalizzata non deve essere registrata come *arrivata* fino a quando non ha eseguito la sua penalità e non il suo scafo non è completamente sul lato di percorso della linea e poi *arriva*, a meno che la penalità venga cancellata prima o dopo che abbia attraversato la linea di arrivo.
- (e) Se una barca ha una o due penalità non eseguite e l'altra barca del suo incontro è penalizzata, deve essere cancellata una penalità per ciascuna barca, con l'eccezione che una penalità con "bandiera rossa" non potrà cancellare né essere cancellata da un'altra penalità.
- (f) Se una barca è *arrivata* e non è più *in regata*, e l'altra barca ha una penalità pendente, gli arbitri possono cancellare la penalità pendente.

C7.3 Limitazioni nelle penalità

- (a) Una barca che esegue una penalità comprendente una virata deve avere la penna dello spinnaker sotto l'attacco del boma di maestra dal momento in cui passa la posizione di prua al vento fino a quando non si è portata su una rotta di bolina stretta.
- (b) Nessuna parte di penalità può essere eseguita all'interno della *zona* di una *boa* da girare che inizi, limiti o termini un lato sul quale si trova la barca.
- (c) Se una barca ha una penalità pendente, può eseguirla in qualsiasi momento dopo essere *partita* e prima di essere *arrivata*. Se una barca ha due penalità non eseguite, deve eseguirne una il prima ragionevolmente possibile, ma non prima di essere *partita*.
- (d) Se gli arbitri espongono una bandiera rossa insieme, oppure poco dopo una bandiera di penalità, la barca penalizzata deve

eseguire la penalità il prima ragionevolmente possibile, ma non prima di essere *partita*.

C7.4 Esecuzione e completamento di penalità

- (a) Quando una barca con una penalità pendente si trova su un lato verso una *boa* al vento ed abbatte, oppure si trova su un lato verso la *boa* di poppa oppure verso la linea di arrivo e passa la posizione di prua al vento, essa sta eseguendo una penalità.
- (b) Quando una barca che sta eseguendo una penalità non la esegue correttamente, oppure non la completa il prima ragionevolmente possibile, essa non sta più eseguendo la penalità. Gli arbitri devono segnalare l'accaduto come richiesto dalla regola C5.6.
- (c) Il mezzo degli arbitri di ogni incontro deve esporre bandiere o sagome blu o gialle, ognuna delle quali indica una penalità pendente. Quando una barca ha eseguito una penalità, oppure una penalità è cancellata, una bandiera o sagoma deve essere rimossa, con l'appropriato segnale sonoro. Un errore da parte degli arbitri nel segnalarlo correttamente non modifica il numero delle penalità pendenti.

C8 PENALITÀ INIZIATE DAGLI ARBITRI

C8.1 Modifiche di Regole

Le regole 60.2(a) e 60.3(a) non si applicano a *regole* per le quali gli arbitri possono infliggere penalità.

- C8.2** Quando gli arbitri decidono che una barca ha infranto le regole 31, 42, C4, C7.3(c), o C7.3(d) tale barca deve essere penalizzata mediante segnalazione in base alla regola C5.2 o C5.3. Tuttavia se una barca è penalizzata per infrazione ad una regola della parte 2 e nello stesso incidente infrange la regola 31, essa non deve essere penalizzata per l'infrazione alla regola 31. Inoltre, una barca che espone una bandiera sbagliata o non espone la bandiera corretta deve essere avvisata verbalmente e deve esserle concessa la possibilità di rimediare all'errore prima di essere penalizzata.

C8.3 Quando gli arbitri decidono che una barca ha:

- (a) ottenuto un vantaggio a seguito dell'infrazione di una *regola* che avrebbe potuto essere sanata con l'esecuzione di una penalità, oppure
- (b) infranto deliberatamente una *regola*, oppure
- (c) commesso una mancanza di comportamento sportivo;

essa deve essere penalizzata in base alla regola C5.2, C5.3 o C5.4.

C8.4 Se gli arbitri o i componenti del comitato delle proteste decidono che una barca possa aver infranto una *regola* diversa da quelle elencate nelle regole C6.1(a) e C6.2, devono informarne il comitato delle proteste affinché agisca in base alle regole 60.3 e C6.6, quando è il caso.

C8.5 Quando, dopo che una barca è *partita*, gli arbitri si convincono che l'altra barca non *partirà*, potranno segnalare, in base alla regola C5.4, che la barca che *non è partita* è squalificata e che l'incontro è finito.

C8.6 Quando gli arbitri dell'incontro assieme ad almeno un altro arbitro decidono che una barca ha infranto la regola 14 causando danni, essi possono penalizzarla, senza udienza, con punti di penalità. Il concorrente deve essere informato della penalizzazione appena possibile e, nel momento in cui è informato della decisione, ha diritto a chiedere un'udienza. Il comitato delle proteste deve allora agire in base alla regola C6.6. Qualsiasi penalizzazione decisa dal comitato delle proteste potrà essere maggiore della penalità imposta dagli arbitri. Quando gli arbitri decidono che la penalizzazione corretta sia maggiore di un punto, devono agire in base alla regola C8.4.

C9 RICHIESTE DI RIPARAZIONE O DI RIAPERTURA, APPELLI, ALTRI PROCEDIMENTI

C9.1 Non è ammessa richiesta di riparazione o appello contro una decisione presa in base alla regola C5, C6, C7 o C8. La terza frase della regola 66 è modificata come segue: "Una *parte* dell'udienza non può richiedere una sua riapertura".

C9.2 Un concorrente non può richiedere riparazione motivandola con un'azione impropria di un mezzo ufficiale. In tali circostanze il comitato delle proteste

può decidere di prendere in considerazione la concessione di una riparazione, ma soltanto se ritiene che un mezzo ufficiale, incluso quello di un arbitro, possa aver seriamente interferito con una barca in competizione.

C9.3 Nessun procedimento di qualsiasi tipo può essere preso in relazione a qualsiasi azione o non azione da parte degli arbitri, ad eccezione di quanto permesso nella regola C9.2.

C10 PUNTEGGIO

C10.1 Il concorrente vincitore di ogni incontro ottiene un punto (mezzo punto per un arrivo alla pari); il perdente non ottiene alcun punto.

C10.2 Se un concorrente si ritira da una parte di una manifestazione, restano validi i risultati di tutte le prove da esso completate.

C10.3 Quando un singolo girone all'italiana è terminato prima del completamento, o un girone all'italiana multiplo è terminato durante il primo girone, il punteggio di un concorrente sarà dato dalla media dei punti realizzati negli incontri disputati. Tuttavia, se qualcuno dei concorrenti ha completato meno di un terzo degli incontri previsti, l'intero girone all'italiana dovrà essere ignorato e, se necessario, la manifestazione dovrà essere annullata. Per lo scopo di risolvere la parità come da regola C11.1(a), il punteggio di un concorrente dovrà essere la media dei punti ottenuti negli incontri disputati tra i concorrenti in parità.

C10.4 Quando una serie a più gironi all'italiana è terminata con un girone non completato, sarà assegnato soltanto un punto per tutti gli incontri disputati da qualsiasi coppia di concorrenti, come segue:

<i>Numero di incontri disputati da qualsiasi coppia di due concorrenti</i>	<i>Punti per ogni vittoria</i>
1	un punto
2	mezzo punto
3	un terzo di punto
(ecc.)	

C10.5 In un girone all'italiana,

- (a) I concorrenti devono essere classificati nell'ordine dei loro punteggi finali, ponendo per primo il concorrente con il punteggio più alto,
- (b) Un concorrente che abbia vinto un incontro, ma che sia stato squalificato per aver infranto una *regola* nei confronti di un concorrente di un altro incontro, perde il punto per quell'incontro (ma il concorrente sconfitto non ottiene alcun punto), e
- (c) Il risultato finale tra i concorrenti che hanno regatato in gironi differenti sarà deciso dal punteggio più alto.

C10.6 Nel sistema ad eliminazione diretta le istruzioni di regata devono prescrivere il numero minimo di punti necessario per vincere una serie fra due concorrenti. Quando una serie ad eliminazione diretta è terminata questa sarà vinta dal concorrente con il punteggio più alto.

C10.7 Quando solo una barca nel match non *compie il percorso*, questa riceverà zero punti (senza una udienza).

C11 PARITÀ

C11.1 Gironi all'Italiana

In una serie di gironi all'italiana i concorrenti vengono assegnati ad uno o più gruppi e messi in calendario in modo da incontrare una o più volte tutti i concorrenti del loro gruppo. Ciascuna fase separata della manifestazione, identificata nel formato, costituirà una serie separata di gironi all'italiana senza tenere conto del numero delle volte in cui i concorrenti si incontrano in quella parte di manifestazione.

Le parità fra due o più concorrenti di un girone all'italiana devono essere risolte nell'ordine con i seguenti metodi, fino a quando tutte le parità vengono risolte. Quando le parità sono risolte solo parzialmente, si devono riapplicare ad esse le regole da C11.1(a) a C11.1(e). Le parità devono essere risolte in favore del concorrente(i) che:

- (a) messi in ordine, ha il punteggio più alto negli incontri fra i concorrenti in parità.

- (b) quando la parità è fra due concorrenti in un girone multiplo all'italiana, ha vinto l'ultimo incontro fra i due concorrenti.
- (c) ha conseguito il miglior punteggio contro il concorrente meglio classificato nel girone oppure, se necessario, il secondo meglio classificato, e così via sino a quando la parità non è risolta. Quando si debbono risolvere due diverse parità, ma la risoluzione di ciascuna dipende dalla risoluzione dell'altra, nell'applicazione della Regola 11.1(c) devono essere usati i seguenti principi:
 - (1) La parità nelle posizioni più alte della classifica deve essere risolta prima della parità nelle posizioni più basse e
 - (2) Tutti i concorrenti in parità in posizioni di classifica più basse saranno considerati come un singolo concorrente ai fini della regola C11.1 (c).
- (d) dopo aver applicato la Regola C10.5(c), ha il punteggio più alto nei diversi gruppi, senza tenere conto del numero dei concorrenti in ciascun gruppo.
- (e) ha il punteggio più alto nella fase più recente della manifestazione (regata di flotta, girone all'italiana, ecc.).

C11.2 Eliminazione diretta

Le parità (incluse quelle con punteggio 0-0) fra concorrenti in una fase ad eliminazione diretta devono essere risolte nell'ordine con i seguenti metodi, sino a quando vengono risolte. La parità sarà decisa in favore del concorrente che:

- (a) ha ottenuto il miglior piazzamento nel girone all'italiana più recente, applicando la regola C11.1 se necessario.
- (b) ha vinto l'incontro più recente nella manifestazione fra i concorrenti in parità.

C11.3 Parità residue

Quando la regola C11. 1 o la regola C11.2 non risolvono la parità:

- (a) se è necessario risolvere la parità per poter partecipare ad una fase successiva della manifestazione (oppure un'altra manifestazione per la quale la manifestazione in corso costituisce selezione diretta), la parità deve essere, se possibile, risolta con una prova di spareggio.

Quando il comitato di regata decide che non è possibile far disputare una prova di spareggio, la parità deve essere risolta in favore del concorrente che abbia il punteggio più alto nel girone all'italiana dopo aver eliminato il punteggio ottenuto nella prima prova da ciascuno dei concorrenti in parità oppure, se ciò non ha risolto la parità, la seconda prova per ciascuno dei concorrenti in parità e così via fino a quando la parità viene risolta. Quando una parità è risolta parzialmente, le parità rimanenti devono essere risolte riapplicando le regole C11.1 e C11.2.

- (b) per decidere il vincitore di una manifestazione che non è la qualificazione diretta per un'altra manifestazione, o la posizione in classifica generale fra concorrenti eliminati in una fase ad eliminazione diretta, si può scegliere l'effettuazione di una prova di spareggio (ma non un sorteggio).
- (c) quando una parità permane qualsiasi premio in denaro o i punti in ranking list per le posizioni in parità devono essere sommati e divisi in parti uguali fra i concorrenti in parità.

APPENDICE D

REGOLE PER LE REGATE A SQUADRE

Le regate a squadre si devono disputare in base a Le Regole di Regata della Vela così come modificato da questa appendice.

D1 MODIFICHE ALLE REGOLE DI REGATA

D1.1 Definizioni e Regole della Parte 2 e 4

- (a) Nella definizione di *Zona*, la distanza è modificata a due lunghezze di scafo.
- (b) La regola 18.2(b) è così modificata:

Se le barche sono *ingaggiate* quando la prima di esse raggiunge la *zona*, la barca esterna in quel momento deve, da allora, dare alla barca interna *spazio alla boa*. Se una barca è *libera dalla prua* quando raggiunge la *zona*, o successivamente diventa *libera dalla prua* quando un'altra barca passa la posizione di prua al vento, la barca *libera dalla poppa* in quel momento deve da quel momento in poi dare ad essa *spazio alla boa*.
- (c) La regola 18.4 è cancellata.
- (d) Quando previsto nelle istruzioni di regata, la regola 20 è modificata in modo da richiedere i seguenti segnali con il braccio da parte del timoniere in aggiunta alle chiamate:
 - (1) per '*Spazio per virare*', chiare e ripetute indicazioni in direzione sopravvento; e
 - (2) per '*Vira tu*', chiare e ripetute indicazioni verso l'altra barca e movimenti del braccio sopravvento.
- (e) La regola 23.1 è così modificata: "Se ragionevolmente possibile, una barca non *in regata* non deve interferire con una barca che sia *in regata*, e una barca che sia *arrivata* non deve agire in modo da interferire con una barca che non sia ancora *arrivata*".

- (f) Aggiungere la nuova regola 23.3: ‘Quando si incontrano barche di incontri diversi, qualsiasi modifica di rotta di ciascuna barca deve essere coerente col rispetto di una *regola* oppure per cercare di vincere il proprio incontro.
- (g) Aggiungere alla regola 41:
 - (e) aiuto da un’altra barca della sua squadra premesso che non siano utilizzate comunicazioni elettroniche.
- (h) La regola 45 è cancellata.

D1.2 Proteste e Richieste di Riparazione

- (a) La regola 60.1 è modificata come segue:

Una barca può

 - (a) protestare un’altra barca, ma non per una asserita infrazione di una regola della Parte 2 salvo che essa sia stata coinvolta nell’incidente o che nell’incidente vi sia stato un contatto tra componenti dell’altra squadra; o
 - (b) richiedere riparazione.
- (b) La regola 61.1(a) è modificata nel senso che la barca può rimuovere la bandiera rossa dopo che la stessa sia stata esposta chiaramente.
- (c) La barca richiedente riparazione per un incidente nell’area di regata deve esporre una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione dopo l’incidente. Essa dovrà esporla fino a conferma da parte del comitato di regata o di un arbitro.
- (d) Il comitato di regata o il comitato delle proteste non dovranno protestare una barca per l’infrazione di una regola della Parte 2 o delle regole 31 o 42 a meno che
 - (1) sia basata su prove desunte dal rapporto di un arbitro dopo l’esposizione di una bandiera nera e bianca; o
 - (2) in base alla regola 14 a fronte di un rapporto, da qualsiasi fonte, asserente l’esistenza di danni o lesioni.
- (e) Non è necessario che le *proteste* o le richieste di riparazione siano in forma scritta. Il comitato delle proteste può acquisire

prove con qualsiasi mezzo ritenuto appropriato e può comunicare la sua decisione verbalmente.

- (f) Una barca non ha diritto a riparazione sulla base di un danno o lesione causato da un'altra barca della sua squadra.
- (g) Quando una barca fornita dall'organizzazione subisce un'avaria, si applica la regola D5.

D1.3 Penalità

- (a) La regola 44.1 è così modificata:

Una barca che, mentre in *regata*, può aver infranto una o più regole della Parte 2, o la regola 31 o 42, può eseguire Un-Giro di penalità. Tuttavia, quando può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente non è necessario che esegua la penalità per aver infranto la regola 31.

- (b) Quando una barca indica chiaramente che compirà una penalità in base alla regola 44.1, dovrà compiere tale penalità.
- (c) Una barca può eseguire una penalità ritirandosi e informando il comitato di regata o un arbitro.
- (d) Non dovranno esserci penalità per infrazione della Parte 2 quando l'incidente è tra barche della stessa squadra e non c'è stato contatto.

D2 REGATE ARBITRATE

D2.1 Quando si applica la Regola D2

La regola D2 si applica alle regate arbitrate. Le regate per essere arbitrate dovranno specificarlo nel bando di regata o nelle istruzioni di regata o esponendo la bandiera J non più tardi del segnale di avviso.

D2.2 Proteste tra Barche

Quando una barca protesta in base ad una regola della Parte 2 o in base alla regola 31 o 42 per un incidente nell'area di regata, essa non ha diritto a un'udienza e i seguenti punti si applicano:

- (a) Deve chiamare 'Protesto' ed esporre chiaramente una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione per ogni incidente.
- (b) Alle barche dovrà essere dato il tempo di rispondere.

- (c) Se nessuna barca esegue una penalità o indica chiaramente che lo farà, un arbitro deve decidere se penalizzare qualche barca.
- (d) Se più di una barca infrange una *regola*, un arbitro deve decidere se penalizzare qualsiasi barca che non abbia compiuto una penalità.
- (e) Un arbitro deve segnalare una decisione nel rispetto della regola D2.4.

D2.3 Penalità Iniziate da un Arbitro

Un arbitro può penalizzare una barca senza una protesta da parte di un'altra barca, o riferire l'incidente al comitato delle proteste, o entrambe, quando la barca

- (a) infrange la regola 31 o 42 e non esegue una penalità;
- (b) infrange una regola della Parte 2 e entra in contatto con un'altra barca della sua squadra o con una barca in un'altra match, e nessuna barca effettua una penalità;
- (c) infrange una regola e la sua squadra acquisisce un vantaggio nonostante essa, o un'altra barca della sua squadra, esegua una penalità;
- (d) infrange la regola 14 e c'è un danno o un ferimento;
- (e) infrange la regola D1.3(b);
- (f) non esegue la penalità segnalata da un arbitro;
- (g) si comporti in maniera antisportiva.

L'arbitro segnalerà una decisione nel rispetto della regola D2.4.

D2.4 Segnali dell'Arbitro

Un arbitro segnalerà una decisione con un lungo suono e con la esposizione di una bandiera come segue:

- (a) Per nessuna penalità, una bandiera verde e bianca.
- (b) Per penalizzare una o più barche, una bandiera rossa. L'arbitro deve chiamare o segnalare per identificare ogni barca penalizzata.
- (c) Riferire l'incidente al comitato delle proteste, una bandiera nera e bianca.

D2.5 Penalità Imposte dagli Arbitri

Una barca penalizzata da un arbitro dovrà compiere una Penalità di Due Giri. Tuttavia, quando una penalità è imposta in base alla regola D2.3 e un arbitro chiama o segnala un numero di giri, la barca dovrà compiere quel numero di Penalità di Un Giro.

D2.6 Limitazioni su Altri Procedimenti

- (a) Una infrazione della regola D2.5 non potrà essere la base per una protesta da parte di una barca.
- (b) Una decisione, azione o non-azione di un arbitro non dovrà essere
 - (1) motivo per una richiesta di riparazione,
 - (2) soggetta ad un appello in base alla regola 70, o
 - (3) motivo per l'*interruzione* di una prova dopo che questa è partita.
- (c) Il comitato delle proteste può decidere di prendere in considerazione la concessione di una riparazione quando ritiene che una barca ufficiale, inclusa la barca di un arbitro, può aver seriamente interferito con un concorrente.

D3 PUNTEGGIO DI UNA PROVA

- D3.1** (a) Ogni barca *arrivata* in una prova e che non si sia poi ritirata deve ricevere punti uguali alla sua posizione di arrivo. Tutte le altre barche devono ricevere punti uguali al numero delle barche ammesse a regatare.
- (b) Quando una barca è classificata OCS, devono essere aggiunti 10 punti al suo punteggio a meno che essa si ritiri il prima possibile dopo il segnale di partenza.
- (c) Quando una barca non esegue una penalità imposta dall'arbitro sulla o nelle vicinanze della linea d'arrivo, dovrà essere classificata come ritirata.
- (d) Quando una barca è classificata come ritirata dopo essere *arrivata*, ogni barca con una posizione di arrivo peggiore dovrà essere spostata in su di una posizione.

- (e) Quando un comitato delle proteste decide che una barca che è *parte* di un'udienza ha infranto una *regola* e non è esonerata,
- (1) se la barca non ha eseguito una penalità, devono essere aggiunti 6 punti al suo punteggio;
 - (2) se la barca della squadra ha acquisito un vantaggio nonostante qualsiasi penalità eseguita o imposta, il punteggio della barca può essere aumentato;
 - (3) quando una barca ha infranto la regola 1 o 2, la regola 14 quando ha causato danni o lesioni, o una *regola* quando non era *in regata*, possono essere sottratti alla sua squadra mezzo punto o più nel numero delle prove vinte o può essere imposta nessuna penalizzazione. I punti decurtati non devono essere assegnati a nessun'altra squadra.

D3.2 Se tutte le barche di una squadra sono *arrivate*, o si sono *ritirate* o non sono *partite*, le barche dell'altra squadra che in quel momento erano *in regata* devono ricevere il punteggio che avrebbero ricevuto se fossero arrivate.

D3.3 La squadra che totalizza il punteggio totale più basso vince la prova. Se i punteggi totali sono uguali, la squadra che non ha il primo classificato vince la prova.

D4 PUNTEGGIO DI UNA MANIFESTAZIONE

D4.1 Terminologia

- (a) Il formato di una manifestazione consisterà in una o più fasi.
- (b) In una fase di girone all'italiana le squadre sono assegnate a uno o più gruppi, ed è programmato che ogni gruppo si incontri in uno o più gironi all'italiana.
- (c) Un girone all'italiana è una serie di regate in cui ogni squadra regata una volta contro ogni altra squadra dello stesso gruppo.
- (d) Una fase di eliminazione diretta consiste in uno o più round in cui ogni team compete in un incontro. Un incontro consiste in una o più prove tra due squadre.

D4.2 Formato della Manifestazione

- (a) Le istruzioni di regata dovranno riportare il formato e le fasi della manifestazione, e qualsiasi regola speciale sul punteggio.
- (b) Al fine di concludere una manifestazione, il comitato di regata può modificare o terminare qualsiasi parte del formato in qualsiasi momento ragionevole prendendo in considerazione i partecipanti, le condizioni meteorologiche, limitazioni di tempo ed altri fattori rilevanti.

D4.3 Punteggio di una Fase di Girone all'Italiana

- (a) In una fase di girone all'italiana le squadre devono essere classificate in ordine rispetto al numero di prove vinte, il numero più alto per primo. Se le squadre non hanno completato un numero uguale di prove, esse dovranno essere classificate in ordine alla percentuale di prove vinte, il numero più alto per primo.
- (b) Tuttavia, quando un girone all'italiana è terminato con meno dell'80% delle prove previste completate, i suoi risultati non dovranno essere inclusi, ma dovranno essere usati per risolvere le parità tra squadre del gruppo che abbiano regatato l'una contro l'altra nel girone all'italiana terminato.
- (c) I risultati di una precedente fase di girone all'italiana dovranno essere portati avanti solo se previsto nelle istruzioni di regata.

D4.4 Risoluzione delle Parità in una Fase di Girone all'Italiana

Le parità in una fase di girone all'italiana deve essere risolta utilizzando solo i risultati di quella fase,

- (a) Se tutte le squadre in parità hanno regatato l'una contro l'altra almeno una volta nella fase, la parità dovrà essere risolta nell'ordine qui sotto.
 - (1) Percentuale di prove vinte in tutte le prove tra le squadre in parità, la più alta prima;
 - (2) Il punteggio medio per prova in tutte le prove tra le squadre in parità, il più basso prima;

- (3) Se due squadre sono ancora in parità, il vincitore dell'ultima prova tra loro;
 - (4) Il punteggio medio per prova in tutte le prove contro avversari comuni, il più basso prima;
 - (5) Una prova di spareggio se possibile, altrimenti un sorteggio.
- (b) Altrimenti, le parità dovranno essere risolte usando solo i passi (4) e (5) qui sopra.
- (c) Se una parità è risolta parzialmente da uno dei punti sopra, la rimanente parità deve essere risolta in base alla regola D4.4(a) o (b) come appropriato.

D4.5 Punteggio di una fase di eliminazione diretta

- (a) Un round non deve essere classificato se almeno una prova non è stata completata in ogni prova di quell'incontro. Le Finali e Semi Finali sono due round separati.
- (b) La vincitrice di un incontro è la squadra che per prima totalizza il numero di vittorie previste nelle istruzioni di regata. Se un incontro è terminato, la vincitrice sarà la squadra con il più alto numero di vittorie in quell'incontro o, se vi è una parità, la squadra che ha vinto l'ultima prova dell'incontro.
- (c) (1) Le squadre che hanno vinto in un round devono essere classificate al di sopra di quelle che hanno perso.
- (2) Le squadre che hanno perso in un round e non regateranno nuovamente devono essere classificate allo stesso posto.
- (3) Se un round non è classificato, le squadre saranno classificate in ordine dei loro posti nella fase precedente della manifestazione, con le squadre di gruppi diversi classificati separatamente.

D5 AVARIE QUANDO LE BARCHE SONO FORNITE DALL'AUTORITÀ ORGANIZZATRICE

- D5.1** La regola D5 si applica quando le barche sono fornite dall'autorità organizzatrice.

- D5.2** Quando una barca subisce un'avaria nell'area di regata, essa può richiedere una modifica del punteggio esponendo una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione dopo l'avaria fino a quando sia stata riconosciuta dal comitato di regata o da un arbitro. Se possibile, ella deve rimanere *in regata*.
- D5.3** Il comitato di regata deve decidere le richieste per un cambio del punteggio in accordo con le regole D5.4 e D5.5. Esso può acquisire prove in qualsiasi modo consideri appropriato e può comunicare la sua decisione verbalmente.
- D5.4** Quando il comitato di regata decide che la posizione finale di una squadra è stata significativamente peggiorata, che l'avaria è stata causata senza colpa dell'equipaggio, e che nelle stesse circostanze un equipaggio ragionevolmente competente non sarebbe stato in grado di evitare l'avaria, esso deve adottare una decisione più equa possibile. Questo può significare *interrompere* e ripetere la prova o, quando la posizione finale della barca era prevedibile, nell'assegnare il punteggio per quella posizione. Qualsiasi dubbio sulla posizione della barca al momento dell'avaria deve essere risolto a suo sfavore.
- D5.5** Un'avaria causata da materiale difettoso fornito o da una infrazione ad una *regola* da parte di un avversario non deve essere normalmente considerato una mancanza dell'equipaggio, ma lo deve essere una avaria causata da negligenza di manovra, da rovesciamento o da una infrazione da parte di una barca della stessa squadra. Se c'è un dubbio, in merito alla colpa dell'equipaggio questo deve essere risolto a favore della barca.

APPENDICE E

REGOLE PER LE REGATE DI RADIO MODELLI

Le regate dei radio-modelli devono essere disputate in base a Le Regole di Regata della Vela come modificate da questa appendice.

Nota: Una Regola sperimentale per radio modelli arbitrati è disponibile sul sito World Sailing

E1 CAMBI ALLE DEFINIZIONI, TERMINOLOGIA E REGOLE DELLE PARTI 1, 2 E 7

E1.1 Definizioni

Aggiungere alla definizione di *Conflitto d'interessi*:

Tuttavia, un osservatore non ha un *conflitto d'interessi* per il solo fatto di essere un concorrente.

Nella definizione di *Zona* la distanza è modificata a quattro lunghezze di scafo.

Aggiungere una nuova definizione:

Inabile Una barca è *inabile* quando non è in grado di continuare nella batteria

E1.2 Terminologia

Il paragrafo Terminologia dell'introduzione è così modificato:

- (a) 'Barca' significa una barca a vela controllata tramite segnali radio e senza equipaggio. Tuttavia, nelle regole delle Parti 1 e 5, nella regola E6 e nelle definizioni di *Parte e Protesta*, 'barca' include il concorrente che la controlla.
- (b) 'Concorrente' significa la persona designata a governare la barca utilizzando segnali radio.
- (c) Nelle regole di regata, ma non nelle sue appendici, sostituire la parola 'prova' con 'batteria'. Nell'appendice E una prova consiste di una o più batterie ed è completata quando si completa l'ultima batteria della prova.

E1.3 Regole delle parti 1, 2 e 7

- (a) La Regola 1.2 è cancellata.
- (b) Chiamate in base alle regole 20.1 e 20.3 devono includere le parole "spazio" e "vira" ed il numero velico della barca che chiama, in qualsiasi ordine.
- (c) La Regola 22 è modificata in: 'Se possibile, una barca deve evitare una barca *inabile*.'
- (d) La Regola 90.2(c) è modificata in:

Le modifiche alle istruzioni di regata possono essere comunicate verbalmente a tutti i concorrenti sui quali hanno effetto prima del segnale di avviso della prova o batteria interessata. Se del caso le modifiche devono essere confermate in forma scritta.

E2 REGOLE ADDIZIONALI QUANDO SI È IN REGATA

La Regola E2 si applica solo quando le barche sono in regata.

E2.1 Requisiti di una chiamata

- (a) Una chiamata alla voce deve essere fatta e se necessario, ripetuta, in modo che il concorrente cui la chiamata è diretta possa ragionevolmente sentirla.
- (b) Quando una *regola* prescrive che una barca chiami alla voce o risponda, la chiamata deve essere fatta dal concorrente che controlla la barca.
- (c) Devono essere chiamate le singole cifre del numero velico di una barca; per esempio 'uno cinque', ma non 'quindici'.

E2.2 Dare suggerimenti

Un concorrente non deve dare suggerimenti di strategia o tattica ad un concorrente che controlla una barca *in regata*.

E2.3 Barca Fuori Controllo Radio

Un concorrente che perde il controllo radio della propria barca deve prontamente chiamare "(il numero velico della barca) è fuori controllo" e la barca deve ritirarsi.

E2.4 Antenna del trasmettitore

Se l'antenna di un trasmettitore è più lunga di 200mm quando estesa, l'estremità deve essere adeguatamente protetta.

E2.5 Interferenze Radio

È proibita la trasmissione di segnali radio che interferiscano con il controllo di altre barche. Un concorrente che ha infranto questa regola non deve regatare nuovamente fino a quando non gli è permesso di farlo dal comitato di regata.

E3 CONDUZIONE DI UNA PROVA

E3.1 Area di Controllo

A meno che le istruzioni di regata non specifichino un'area di controllo, essa deve essere senza restrizioni. I concorrenti devono essere in quest'area quando governano le barche *in regata*, tranne brevemente per maneggiare e poi rilasciare o varare la barca.

E3.2 Area di varo

A meno che le istruzioni di regata non specifichino un'area di varo ed il suo uso, essa deve essere senza restrizioni.

E3.3 Tabellone del percorso

Quando le istruzioni di regata prescrivono che sia esposto un tabellone del percorso questo deve essere posto dentro o adiacente all'area di controllo.

E3.4 Partenza ed arrivo

(a) La regola 26 è così modificata:

Le batterie partiranno utilizzando i segnali di avviso, preparatorio e di partenza ad intervalli di un minuto. Durante il minuto precedente il segnale di partenza, devono essere emessi segnali sonori od orali ad intervalli di 10 secondi e, durante gli ultimi dieci secondi, ad intervalli di un secondo. La scelta del tempo di ogni segnale si deve intendere all'inizio del suo suono.

(b) Le linee di partenza e di arrivo devono essere tra i lati del percorso delle *boe* di partenza ed arrivo

E3.5 Richiamo individuale

La regola 29.1 è modificata in:

Quando, al momento del segnale di partenza di una barca, qualsiasi parte del suo scafo si trova sul lato del percorso della linea di partenza o se essa deve rispettare la regola 30., il comitato di regata deve prontamente chiamare ‘richiamo (numero velico)’. Se si applica la regola 30.3 o 30.4 questa regola non si applica.

E3.6 Richiamo generale

La regola 29.2 è modificata in:

Quando al segnale di partenza, il comitato di regata non è in grado di identificare le barche che sono sul lato di percorso della linea di partenza o quelle per le quali si applica la regola 30, o quando c’è stato un errore nelle procedure di partenza, il comitato di regata può chiamare ‘richiamo generale’ e fare due forti suoni. Il segnale di avviso per la nuova partenza sarà, normalmente, fatto poco dopo.

E3.7 Regola della bandiera U e della Bandiera Nera

Quando il comitato di regata informa una barca che essa ha infranto la regola 30.3 o 30.4, la barca deve immediatamente lasciare l’area di regata.

E3.8 Altre modifiche alle regole della Parte 3

- (a) Le regole 30.2 e 33 sono cancellate.
- (b) Tutti i segnali del comitato di regata saranno fatti oralmente o con altri suoni. Non sono richiesti segnali visivi se non previsti nelle istruzioni di regata.
- (c) I percorsi non devono essere ridotti.
- (d) La regola 32.1(a) è modificata in: ‘a causa di maltempo o temporali,’.

E3.9 Concorrenti disabili

Il comitato di regata può fare o permettere opportune sistemazioni per consentire a concorrenti disabili di competere il più possibile a parità di condizioni. Una barca o il concorrente che la controlla il quale riceve questo tipo di assistenza, incluso aiuto da una *persona di supporto*, non infrange la regola 41.

E4 REGOLE DELLA PARTE 4

E4.1 Regole della parte 4 cancellate

Le regole 40, 44.3, 45, 48, 49, 50, 52, 54, 55 e 56 sono cancellate.

E4.2 Aiuto esterno

La regola 41 è modificata in:

Una barca ed il concorrente che la governa non devono ricevere aiuto esterno da alcuna fonte, tranne:

- (a) aiuto necessario quando è chiaro che il concorrente sta male, è ferito o in pericolo;
- (b) quando la barca è agganciata ad un'altra barca, l'aiuto dell'altro concorrente;
- (c) quando la barca è *inabile* o è in pericolo, aiuto dal comitato di regata
- (d) aiuto sotto forma di informazioni disponibili liberamente per tutti i concorrenti;
- (e) informazioni non richieste da una fonte disinteressata. Un concorrente non è una fonte disinteressata a meno che non agisca da osservatore.

E4.3 Eseguire una penalità

La regola 44.1 è modificata in:

Una barca può eseguire la penalità di un giro quando può aver infranto una o più regole della Parte 2, o la regola 31, in un incidente mentre è *in regata*. Tuttavia,

- (a) quando essa può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente, non è necessario che essa esegua la penalità per l'infrazione alla regola 31;
- (b) se, pur avendo eseguito la penalità, la barca ha ottenuto un vantaggio nella batteria o regata in conseguenza all'infrazione commessa, la sua penalità dovranno essere ulteriori Penalità di un Giro fino a quando ha perso il suo vantaggio;
- (c) se la barca ha causato gravi danni o, come conseguenza della sua infrazione ad una regola della Parte 2, essa ha reso l'altra barca *inabile* costringendola a ritirarsi, la sua penalità dovrà essere il ritiro.

E4.4 Persona incaricata

La regola 46 è modificata in: ‘Il socio o l’organizzazione che iscrive la barca deve designare il concorrente. Vedi regola 75.’

E5 REGATE CON OSSERVATORI ED ARBITRI

E5.1 Osservatori

- (a) Il comitato di regata può nominare osservatori, che possono essere concorrenti.
- (b) Gli osservatori devono chiamare il numero velico delle barche che entrino in contatto con una *boa* o con un’altra barca.
- (c) Alla fine della batteria, gli osservatori devono riferire al comitato di regata tutti gli incidenti non risolti, e qualsiasi errore nel *compimento del percorso*.

E5.2 Regole per Osservatori e Arbitri

Gli osservatori e gli arbitri devono rimanere nell’area di controllo. Essi non devono utilizzare alcun aiuto o strumento che dia loro un vantaggio visivo rispetto ai concorrenti.

E6 PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

E6.1 Diritto di protestare

La regola 60.1 è modificata in:

Una barca può

- (a) protestare un’altra barca ma, non per una presunta infrazione di una regola della Parte 2, 3 o 4 a meno che non sia programmata per partecipare a quella batteria; o
- (b) chiedere riparazione.

Tuttavia, una barca o concorrente non può protestare per una presunta infrazione alle regole E2 o E3.7.

E6.2 Protesta per una regola infranta da un concorrente

Quando il comitato di regata, il comitato delle proteste o il comitato tecnico apprendono che un concorrente può aver infranto una *regola*, possono protestare la barca governata da quel concorrente.

E6.3 Informare il protestato

La regola 61.1(a) è modificata in:

La barca protestante deve informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione. Quando la sua *protesta* riguarda un incidente nell'area di regata, essa deve chiamare '(il proprio numero velico) protesta (il numero velico dell'altra barca)'.

E6.4 Informare il Comitato di Regata

La barca protestante o che chiede riparazione per un incidente mentre *in regata* deve informare il comitato di regata il prima ragionevolmente possibile dopo essere *arrivata* o ritirata.

E6.5 Tempo limite

Una *protesta*, richiesta di riparazione o richiesta di riapertura deve essere consegnata al comitato di regata non più tardi di dieci minuti dopo *l'arrivo* dell'ultima barca della batteria o dal momento dell'incidente, quale dei due sia il più tardivo.

E6.6 Riparazione

Aggiungere alla regola 62.1:

- (e) radio interferenze esterne riconosciute dal comitato di regata, o
- (f) diventare *inabile* a causa dell'azione di una barca che aveva infranto una regola della Parte 2 o da una imbarcazione *non in regata* che si doveva tenere discosta.

E6.7 Diritto di essere presenti

Nella regola 63.3(a) 'i rappresentanti di barche devono essere stati a bordo' è modificato in 'il rappresentante di ogni barca deve essere il concorrente incaricato di controllarla'.

E6.8 Assumere le testimonianze ed accertare i fatti

Aggiungere la nuova regola 63.6(e):

- (e) Quando la *protesta* riguarda una presunta infrazione ad una regola delle Parti 2, 3 o 4, qualsiasi testimone deve essere stato nell'area di controllo al momento dell'incidente. Se il testimone è un concorrente che non agiva come osservatore, deve anche essere stato programmato per regatare nella batteria in questione.

E6.9 Decisioni in tema di riparazione

Aggiungere alla regola 64.3:

Se ad una barca è stata data riparazione per danni, la sua riparazione deve includere un tempo ragionevole per riparare i danni, ma non più di 30 minuti prima della sua prossima batteria.

E7 PENALITÀ

Quando un comitato delle proteste decide che una barca che è *parte* di un'udienza, ha infranto una *regola* diversa da una regola delle Parti 2, 3 o 4, dovrà o

- (a) squalificarla o aggiungere al suo punteggio un qualsiasi numero di punti (inclusi zero e frazioni di punto). Se possibile la penalità deve essere applicata alla batteria o prova nella quale è stata infranta la *regola*; altrimenti dovrà essere applicata alla prossima batteria o prova per quella barca. Quando vengono aggiunti punti, non deve essere modificato il punteggio delle altre barche; oppure
- (b) imporle una o più penalità di un giro che dovranno essere eseguite il prima possibile dopo la partenza della sua prossima batteria che non sia in seguito richiamata o *interrotta*.

Tuttavia, se la barca ha infranto una regola dell'Appendice G o la regola E8, il comitato delle proteste deve agire conformemente alla regola G4.

E8 MODIFICHE ALL'APPENDICE G, IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

La regola G1, a eccezione della tabella delle Lettere di Nazionalità Velica, è modificata in:

G1 BARCHE WORD SAILING E IRSA CLASS

Questa regola si applica a ogni barca di una classe riconosciuta e regolamentata da Word Sailing o da International Radio Sailing Association (IRSA).

G1.1 Identificazione

- (a) Una barca di una classe World Sailing o IRSA deve esporre il suo simbolo di classe, le lettere di nazionalità e il numero velico come specificato nella regola G1, a meno

che le sue regole di classe dispongano diversamente.

- (b) Nei campionati mondiali e continentali, le vele devono rispettare queste regole. In altre manifestazioni devono rispettare queste regole o le regole applicabili al momento della loro iniziale certificazione.

G1.2 Lettere Nazionali

In tutte le manifestazioni internazionali, una barca deve esporre le lettere Nazionali in conformità alla tabella delle Lettere Nazionali dichiarando:

- (a) quando si iscrive secondo la regola 75(a), l'autorità nazionale della nazione, luogo di residenza, o l'affiliazione del proprietario o del socio.
- (b) quando si iscrive secondo la regola 75(b), l'autorità nazionale dell'organizzazione che l'ha iscritto.

Ai fini di questa regola, gli eventi internazionali sono i campionati mondiali e continentali e gli eventi definiti internazionali dai relativi Bandi e Istruzioni di regata.

Nota: una versione aggiornata della Tabella delle Lettere di Nazionalità è disponibile sul sito World Sailing.

G1.3 Numeri velici

- (a) Il numero velico deve corrispondere alle ultime due cifre del numero di registrazione della barca o al numero personale del concorrente o del proprietario, emesso dall'autorità competente.
- (b) Quando c'è un conflitto tra numeri velici o quando un numero può essere letto male, il comitato di regata deve richiedere che il numero velico di una o più barche sia cambiato in un numero alternativo.

G1.4 Specifiche

- (a) Le lettere di Nazionalità e i numeri velici devono essere in lettere maiuscole e numeri arabi, chiaramente leggibili e dello stesso colore. Caratteri commerciali disponibili i quali hanno la stessa o migliore leggibilità del carattere Helvetica sono accettabili.

- (b) L'altezza e la spaziatura delle lettere e dei numeri deve essere la seguente:

<i>Dimensioni</i>	<i>Minime</i>	<i>Massime</i>
Altezza dei numeri velici	100 mm	110 mm
Distanza tra numeri velici adiacenti	20 mm	30 mm
Altezza delle lettere di nazionalità	60 mm	70 mm
Distanza tra lettere di nazionalità adiacenti	13 mm	23 mm

G1.5 Posizionamento

- (a) I simboli di classe, i numeri velici e le lettere di nazionalità devono essere posizionati
- (1) su entrambi i lati della vela;
 - (2) quelli sul lato di dritta più in alto;
 - (3) approssimativamente orizzontali
 - (4) con non meno di 40 mm di spaziatura verticale tra numeri e lettere sui lati opposti della vela;
 - (5) con non meno di 20 mm di spaziatura verticale tra il simbolo di classe sui lati opposti della vela.

Tuttavia simboli di classe simmetrici o reversibili possono essere posizionati dorso a dorso.

- (b) Sulla randa i numeri velici devono essere posizionati
- (1) sotto il simbolo di classe
 - (2) sopra la linea perpendicolare alla ralinga attraverso il punto ad un quarto della balumina.
 - (3) sopra le lettere di nazionalità
 - (4) con spazio sufficiente davanti al numero velico per un prefisso '1'

G1.6 Eccezioni

- (a) Quando le dimensioni della vela impediscono di rispettare la regola G1.2, Lettere di Nazionalità, le eccezioni alle regole G1.2, G1.4 e G1.5 devono essere fatte nel seguente ordine di priorità. Le lettere di Nazionalità devono

- (1) essere distanziate, verticalmente sotto i numeri velici, meno di 30 mm, ma non meno di 20mm;
 - (2) essere distanziate, sui lati opposti della vela, meno di 30mm, ma non meno di 20 mm;
 - (3) essere ridotte in altezza a meno di 45 mm, ma non meno di 40 mm;
 - (4) essere omesse
- (b) Quando la dimensione della vela impedisce di rispettare la regola G1.3, Numeri Velici, le eccezioni alle regole G1.4 e G1.5 devono essere fatte nel seguente ordine di priorità.

I numeri velici devono

- (1) estendersi sotto la linea specificata
- (2) essere distanziati sui lati opposti della vela meno di 30 mm, ma non meno di 20 mm;
- (3) essere ridotti in altezza a meno di 90 mm, ma non a meno di 80 mm;
- (4) essere omessi del tutto tranne che sulla vela più grande;
- (5) essere ridotti in altezza fino al punto da adattarsi alla vela più grande.

APPENDICE F

REGOLE PER LE REGATE DI KITEBOARDING

*Importante Nota FIV: Il termine **Ostacolo** è stato lasciato nella forma attuale in quanto gli UdR i concorrenti e gli allenatori lo conoscono da anni in questa forma. Sarebbe stato più opportuno tradurlo con **Ostruzione** in quanto il termine **Ostacolo** viene usato in inglese come **boa** che deve essere “saltata” nel Kite, pertanto per non creare confusione, nel presente regolamento si continua ad usare sempre lo stesso termine in questa Appendice.*

Le regate su percorso di kiteboard devono essere disputate in base a Le Regole di Regata della Vela come modificate dalla presente appendice. Il termine “barca”, riportato altrove nelle regole di regata, significa “kiteboard” oppure “barca” come più adatto.

Nota: le regole per gli altri formati di regate kiteboard (così come lo Short Track, Kitecross, Slalom, Boarder X) o altre competizioni di kiteboard artistico (così come Freestyle, Wave, BigAir, Speed) non sono incluse in questa appendice. Collegamenti alle versioni in vigore di queste regole possono essere trovati sul sito internet World Sailing.

MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI

Le definizioni *Libero alla Poppa e Libero alla Prua, Ingaggio, Arrivo, Tenersi Discosto, Sopravvento e Sottovento, Spazio alla Boa, Ostacolo, Partenza, Virata, Mure a dritta e Mure a Sinistra* sono così modificate:

Libero alla Poppa e Libero alla Prua; Ingaggio un kiteboard é *Libero dalla Poppa* di un altro concorrente quando la sua tavola é sopra alla linea al traverso della parte più avanti di quella dell'altro kiteboard. Sono ingaggiate quando nessuna é *libera alla poppa*. Tuttavia, sono ingaggiate anche quando un kiteboard tra di loro si sovrappone a entrambi. Se c'è un ragionevole dubbio che due kiteboard siano ingaggiati, si presume che non lo siano. Questi termini si applicano sempre ai kiteboard con le stesse mure. Si applicano ai kiteboard su mure opposte solo quando entrambi i kiteboard navigano a più di novanta gradi al vento.

Arrivo Un kiteboard *arriva* quando, dopo essere *partito*, mentre il concorrente è in contatto con la tavola, qualsiasi parte del suo scafo o del concorrente taglia la linea di arrivo dal lato del percorso. Tuttavia non è arrivato se dopo aver tagliato la linea di *arrivo*:

- (a) esegue una penalità per la regola 44.2;
- (b) corregge un errore compiuto sul *percorso* sulla linea, oppure
- (c) continua a regatare.

Tenersi discosto Un kiteboard *si tiene discosto* da un altro con diritto di rotta

- (a) se il kiteboard con diritto di rotta può proseguire la sua rotta senza necessità di effettuare manovre per evitarlo e,
- (b) quando i kiteboard sono *ingaggiati*, se il kiteboard con diritto di rotta può anche cambiare rotta in entrambe le direzioni o muovere il suo aquilone in qualsiasi direzione senza entrare in contatto immediato con l'altro.

Sottovento e sopravvento Il lato *sottovento* di un kiteboard è quello che si trova, o se il kiteboard ha la prora *al vento*, si trovava più lontano dalla direzione del vento. Tuttavia, navigando in strapoggia o direttamente in poppa, il lato *sottovento* è quello dove si trova l'aquilone. L'altro lato è il lato *al vento* (*sopravvento*). Quando due kiteboard sono *ingaggiati* sulle stesse *mure*, quello il cui scafo si trova sul lato *sottovento* dell'altro scafo è il kiteboard *sottovento*. L'altra è il kiteboard *sopravvento*.

Spazio alla Boa *Spazio* necessario ad un kiteboard per seguire la propria *giusta rotta* per girare o passare la *boa* dal lato richiesto.

Ostacolo Un oggetto che un kiteboard non potrebbe passare senza cambiare sostanzialmente la sua rotta o la posizione del suo kite se stesse navigando direttamente verso di esso e fosse a 10 metri da questi. Un oggetto che può essere passato in sicurezza da un solo lato ed un oggetto, area o linea così indicata dalle istruzioni di regata sono pure essi *ostacoli*. Tuttavia, un kiteboard *in regata* non è un *ostacolo* per gli altri kiteboard, a meno che essi non debbano *tenersi discosti* da esso o, se si applica la regola 22, ad evitarlo. Una imbarcazione in navigazione, incluso un kiteboard *in regata*, non è mai un *ostacolo* continuo.

Partenza Un kiteboard *parte* quando il suo scafo o concorrente, dopo esser stati sul lato di pre-partenza della linea di partenza, al suo segnale di partenza o dopo, e avendo ottemperato alla regola 30.1, se si applica, qualsiasi parte dello scafo o del concorrente attraversa la linea di partenza dal lato di preparazione al lato di percorso

Mure a dritta o mure a sinistra Un kiteboard è *mure a dritta o a sinistra*, in corrispondenza alla mano del concorrente che si trova avanti, con il concorrente che procede in normale postura di navigazione (sui talloni e con entrambe le mani sulla barra con le braccia non incrociate). Un kiteboard è *mure a dritta* quando la mano destra del concorrente è davanti ed è *mure a sinistra* quando la mano sinistra è davanti.

Zona L'area in procinto della boa fino ad una distanza di 30 metri. Un kiteboard è nella zona quando qualsiasi parte della tavola si trova al suo interno.

Aggiungere le seguenti definizioni:

Scuffiato Un kiteboard è *scuffiato* se:

- (a) l'aquilone è in acqua; oppure
- (b) I cavi sono intrecciati con quelli di un altro Kiteboard

Saltare Un kiteboard sta *saltando* quando lo scafo, i suoi annessi e il concorrente sono fuori dall'acqua.

Recuperando il controllo

- (a) un kiteboard sta *recuperando il controllo* dal momento in cui perde la capacità di governare fino al momento in cui la recupera, salvo sia *scuffiato*.
- (b) un kiteboard sta *recuperando il controllo* dal momento in cui il suo kite è fuori dall'acqua ed ha nuovamente la capacità di governare.

F1 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 1

[Non ci sono modifiche]

F2 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 2

PARTE 2 – PREAMBOLO

Nella seconda sentenza del preambolo, “lesioni o danno grave”, é modificato con “lesioni, danno grave o intreccio dei cavi”

13 MENTRE SI STA VIRANDO

La regola 13 è cancellata

16 Cambiare rotta o la posizione del kite

La regola 16 è così modificata:

16.1 Quando un kiteboard con diritto di rotta cambia rotta o la posizione del suo aquilone, deve dare *spazio* all’altro kiteboard per continuare a *tenersi discosto*.

16.2 Inoltre, durante la bolina quando un kiteboard *mure a sinistra* si sta *tenendo discosto* per passare sottovento ad un kiteboard *mure a dritta*, quello *mure a dritta* non deve poggiare o modificare la posizione dell’aquilone se, come conseguenza, quello *mure a sinistra* dovrà per cambiare rotta, o posizione dell’aquilone (kite) immediatamente per continuare a *tenersi discosto*.

17 SULLE STESSE MURA; GIUSTA ROTTA

La regola 17 è cancellata

18 SPAZIO ALLA BOA

La regola 18 è così modificata:

18.1 La regola 18 si applica tra kiteboard quando essi sono tenuti a lasciare una *boa* dallo stesso lato e almeno uno di essi è nella *zona*. Tuttavia non é applicata:

(a) tra un kiteboard che si sta avvicinando alla *boa* e uno che la sta lasciando, oppure

(b) tra kiteboard che sono su *mure* opposte

La regola 18 termina di essere applicata fra kiteboard quando lo spazio alla *boa* è stato concesso.

18.2 Dare spazio alla Boa

- (a) Quando il primo kiteboard raggiunge la *zona*,
 - (1) Se i kiteboards sono *ingaggiati*, il kiteboard esterno da quel momento in poi deve dare al kiteboard interno *spazio alla boa*.
 - (2) Se i kiteboards non sono *ingaggiati*, il kiteboard che ancora non è entrato nella *zona* deve da quel momento dare *spazio alla boa*.
- (b) Se il kiteboard con diritto di *spazio alla boa* lascia la *zona*, il diritto di *spazio alla boa* cessa e la regola 18.2(a) è applicata di nuovo se richiesto in base alla posizione dei kiteboards nel momento in cui la regola 18.2(a) si applica nuovamente.
- (c) Se un kiteboard ha ottenuto un *ingaggio* interno e, dal momento in cui l'*ingaggio* è iniziato, il kiteboard esterno non è in grado di dare *spazio alla boa*, esso non è obbligato a darlo.

18.3 Virare e strambare

Quando un kiteboard con diritto di rotta *ingaggiato* all'interno deve cambiare *mure* ad una *boa* per navigare sulla sua *giusta rotta*, fino a quando non cambia *mure* non deve navigare più lontano dalla *boa* di quanto necessario per percorrere quella rotta. La regola 18.3 non si applica alle *boe* di un cancello o ad una *boa* di arrivo ed un kiteboard non deve essere penalizzato per aver infranto questa regola a meno che il percorso di un altro kiteboard non sia stato influenzato dall'infrazione di questa regola.

20 SPAZIO PER VIRARE A UN OSTACOLO

La regola 20.1(a) è così modificata:

- (a) il kiteboard si sta avvicinando a un'*ostacolo* e, per evitarlo in sicurezza, dovrà fare presto una sostanziale modifica della sua rotta o la posizione del suo kite, e

Aggiungere la nuova regola 20.5:

20.5 Segnali con il braccio

I seguenti segnali col braccio sono richiesti in aggiunta alle chiamate

- (a) per *spazio* per virare, girare ripetutamente e chiaramente una mano sopra la testa; e
- (b) per "Vira tu", puntando ripetutamente e chiaramente verso l'altro kiteboard e agitando il braccio al vento.

SEZIONE D — PREAMBOLO

Il preambolo alla Sezione D è così modificato:

Quando si applicano le regole 21 o 22 fra due kiteboards non si applicano le regole delle Sezioni A e C.

21 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; SALTARE

La regola 21.3 è modificata e si aggiunge la nuova regola 21.4:

21.3 Durante l'ultimo minuto prima del proprio *segnale di partenza*, un kiteboard che si ferma, che rallenta significativamente, o uno che non sta in maniera significativa avanzando, deve *tenersi discosto* da tutti gli altri, a meno che non sia accidentalmente *scuffiato*.

21.4 Un kiteboard che *sta saltando* dovrà *tenersi discosto* da uno che non lo sta facendo.

22 SCUFFIATO; CHE RECUPERA IL CONTROLLO: INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO

La regola 22 è così modificata:

22.1 Se possibile, un kiteboard deve evitare un kiteboard che ha *scuffiato*, che è *incagliato*, o che sta cercando di aiutare una persona o un'imbarcazione in pericolo.

22.2 Un kiteboard che *sta recuperando il controllo* deve *tenersi discosto* da uno che non lo sta facendo.

F3 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 3

26 PARTENZA DELLE SINGOLE PROVE

La regola 26 è cambiata:

Le prove devono essere fatte partire usando i seguenti segnali. I tempi devono essere presi in base ai segnali visivi; la mancanza di un segnale sonoro deve essere ignorata

<i>Minuti prima del segnale di partenza</i>	<i>Segnale Visivo</i>	<i>Segnale sonoro</i>	<i>Significato</i>
3	Bandiera di Classe	Uno	Segnale di attenzione
2	U o bandiera nera	Uno	Segnale preparatorio
1	Rimozione di U o bandiera nera	Uno lungo	Un minuto
0	Bandiera di Classe rimossa	Uno	Segnale di partenza

29 RICHIAMI

La regola 29.1 è cancellata

30 PENALITÀ ALLA PARTENZA

Le regole 30.1 e 30.2 sono cancellate

Nelle regole 30.3 e 30.4, “scafo” è modificato con “scafo o concorrente”.

Nella regola 30.4 ‘numero velico’ è sostituito con ‘numero del concorrente’ (‘numero pettorale’).

31 TOCCARE LA BOA

La regola 31 è così modificata:

Quando in *regata* un kiteboard non deve toccare una *boa sopravvento*.

36 PROVE FATTE RIPARTIRE O RIPETUTE

La regola 36(b) è così modificata:

- (b) comportare che una barca venga penalizzata tranne per quanto previsto dalle regole 2, 30.2, 30.4 o 69 o in base alla regola 14 quando essa abbia causato lesioni, danno grave o un intreccio di cavi.

F4 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 4

41 AIUTO DA PARTE DI TERZI

Aggiungere le nuove regole 41(e) e 41 (f):

- (e) aiuto da un altro concorrente, nella stessa prova per assistenza al rilancio.
- (f) aiuto per la sostituzione dell'attrezzatura, ma solo nell'area di lancio.

42 PROPULSIONE

La regola 42 è così modificata:

42.1 Regola di base

Eccetto quando permesso dalla regola 42.2, un kiteboard deve gareggiare usando solo il vento e l'acqua per aumentare, mantenere o ridurre la propria velocità.

42.2 Eccezioni

- (a) Un kiteboard può essere mosso da azioni non assistite del concorrente sul kiteboard.
- (b) Un concorrente può nuotare, camminare o pagaiare mentre si trova *scuffiato* o in fase di *recupero* facendo purchè il kiteboard non ottenga un vantaggio significativo nella prova.
- (c) Qualsiasi mezzo di propulsione può essere usato per aiutare una persona o un'imbarcazione in pericolo.

43 ESONERI

La regola 43.1 è è così modificata:

- (c) Un kiteboard con diritto di rotta, oppure uno con diritto al *spazio* o *spazio alla boa* cui ha diritto, è esonerato dall'infrazione alla regola 14 se il contatto non comporta danni, danni fisici o intreccio dei cavi.

Aggiungere la nuova regola 43.1(d):

- (d) Quando un kiteboard infrange la regola 15 e non c'è contatto, è esonerato dall'infrazione.

44 PENALITÀ AL MOMENTO DI UN INCIDENTE

Le regole 44.1 e 44.2 sono così modificate:

44.1 Eseguire una penalità

Un kiteboard può eseguire una Penalità di Un Giro quando può aver infranto una o più regole della Parte 2 oppure la regola 31 in un incidente mentre è *in regata*. In alternativa il bando di regata o le istruzioni di regata possono prevedere l'uso di una Penalità sul Punteggio o qualche altra penalità, nel qual caso la penalità specificata dovrà sostituire la Penalità di Un Giro. Tuttavia,

- (a) quando un kiteboard può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente, non deve compiere la penalità per l'infrazione della 31; e
- (b) se il kiteboard provoca lesioni, danni o un intreccio di funi o, nonostante l'esecuzione della penalità, ha acquisito un vantaggio significativo oppure ha causato uno svantaggio significativo all'altro kiteboard, nella prova o serie grazie alla sua infrazione, la sua penalità deve essere il ritiro.

44.2 Penalità di Un Giro

Dopo essersi ben allontanato da altri kiteboard appena possibile dopo l'incidente, un kiteboard esegue una penalità di Un Giro facendo prontamente un giro con il proprio scafo e appendice in acqua. Il giro deve comprendere una completa virata ed una

completa strambata. Quando un kiteboard esegue una penalità vicino o sulla linea di arrivo, il suo scafo e il concorrente devono essere completamente nel lato di percorso della linea prima di *arrivare*.

50 VESTIARIO ED APPARECCHIATURE DEL CONCORRENTE

La regola 50.1(a) è così modificata:

- (b) I concorrenti non devono indossare o portare abiti o apparecchiature con lo scopo di aumentare il loro peso. Tuttavia, un concorrente può indossare un contenitore per bevande che deve avere una capacità di almeno un litro e pesare non più di 1,5 Kg quando completamente pieno.

PARTE 4 REGOLE CANCELLATE

Le regole 45, 48, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 e 56.1 sono cancellate

F5 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 5

61 REQUISITI DELLA PROTESTA

La regola 61.1(a) è così modificata:

- (a) Un kiteboard che protesta deve informare l'altro kiteboard alla prima ragionevole occasione. Quando la sua *protesta* riguarda un incidente avvenuto nell'area di regata, deve chiamare "Protesto". alla prima ragionevole occasione. Tuttavia,
 - (1) se l'altro kiteboard é oltre la distanza per un richiamo alla voce non dovrà è necessario che chiami ma dovrà informare l'altro kiteboard alla prima ragionevole occasione'
 - (2) non vi è necessità di esporre la bandiera rossa,
 - (3) se l'incidente era causato da un errore dell'altro kiteboard nel *compiere il percorso*, non è necessario che chiami ma deve informare l'altro kiteboard prima che *arrivi* oppure alla prima ragionevole occasione dopo essere *arrivato*;
 - (4) se nel momento dell'incidente è ovvio per il kiteboard protestante che uno dei concorrenti è in pericolo, o che

siano risultate lesioni, danni gravi o intreccio di cavi, i requisiti di questa regola non si applicano al kiteboard, ma esso deve tentare di informare l'altro kiteboard entro il tempo limite come stabilito dalla regola 61.3.

63 UDIENZE

Per una regata con batterie ad eliminazione che qualifica un kiteboard a partecipare ad uno stadio successivo di una manifestazione, le regole 61.2 e 65.2 sono cancellate e la regola 63.6 è così modificata:

63.6 Le *proteste* e le richieste di riparazione non hanno bisogno di essere presentate in forma scritta; devono essere presentate oralmente ad un membro del comitato delle proteste il prima possibile, dopo la regata. Il comitato delle proteste può acquisire prove nel modo che ritiene più appropriato e può comunicare verbalmente la sua decisione.

64 DECISIONI

Aggiungere la nuova regola 64.2(c):

(c) se un kiteboard ha infranto una *regola* e, come risultato ha provocato un intreccio di cavi per la seconda volta o successive durante la manifestazione, la sua penalità sarà una squalifica non scartabile.

Le regole 64.4(a) e 64.4(b) sono così modificate:

(a) Quando il comitato delle proteste trova che le differenze sono oltre le accettabili tolleranze di fabbricazione e sono state causate da danni o normale usura e non migliorano le prestazioni del kiteboard, non dovranno penalizzarla. Tuttavia il kiteboard non deve *regatare* finché le deviazioni non siano state corrette, tranne quando il comitato delle proteste decida che non c'è o che non ci sia stata nessuna ragionevole possibilità di fare ciò.

(b) Quando il comitato delle proteste è in dubbio riguardo qualsiasi elemento riguardante le misure di un kiteboard, l'interpretazione di una regola di Classe, o qualsiasi

argomento riguardante i danni di un kiteboard, deve riferire le sue domande, assieme ai fatti rilevanti, ad un'autorità responsabile dell'interpretazione della regola. Nell'assumere la propria decisione, il comitato sarà vincolato dalla risposta dell'autorità.

70 APPELLI E RICHIESTE AD UNA AUTORITÀ NAZIONALE

Aggiungere la nuova regola 70.7:

70.7 Appelli non sono permessi nelle discipline e nei format dove sono previste le serie ad eliminazione.

F6 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 6

[Non ci sono modifiche]

F7 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 7

90 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA; PUNTEGGIO

L'ultima frase della regola 90.2(c) è così modificata: " Istruzioni verbali possono essere impartite soltanto se tale procedura è inserita nelle istruzioni di regata."

F8 MODIFICHE ALL'APPENDICE A

A1 NUMERO DELLE PROVE; PUNTEGGI ASSOLUTI

La regola A1 è così modificata:

Il numero di prove programmate e il numero di quelle da completare per costituire una serie, devono essere stabiliti nel bando e nelle istruzioni di regata. Se una manifestazione include più di una disciplina o format, il bando o le istruzioni di regata devono stabilire come deve essere calcolato il punteggio assoluto.

A5 PUNTEGGI DETERMINATI DAL COMITATO DI REGATA

La regola A5.2 è così modificata:

A5.2 Un kiteboard che non non è *partito*, non ha *compiuto il percorso*, non è *arrivato*, si è ritirato o è squalificato deve ricevere i punti corrispondenti ad una posizione di arrivo superiore di un posto al numero totale dei kiteboards iscritti alla serie o, in una prova di una serie ad eliminazione, al numero di kiteboards in quella batteria. Un kiteboard che é penalizzato per la regola 30.2 deve ricevere i punti come previsto dalla regola 44.3 (c).

A10 ABBREVIAZIONE DEL PUNTEGGIO

Aggiungere regola A10

DCT Squalificato per aver causato un intreccio di cavi in un incidente.

F9 MODIFICHE ALL'APPENDICE G

L'appendice G è così modificata:

Appendice G - Identificazione

G1 Ogni kiteboard dovrà essere identificato come segue:

- (a) Ogni concorrente deve essere provvisto di un pettorale da indossare con un numero personale di gara di non più di 3 cifre. Il pettorale dovrà essere indossato come previsto con il numero di gara chiaramente esposto.
- (b) I numeri devono essere esposti il più in alto possibile sia sul davanti che sul retro e nelle maniche dei pettorali. I numeri dovrebbero avere una altezza di almeno 20 cm sul retro ed essere alti almeno 6 cm sul fronte e sulle maniche.
- (c) I numeri devono essere numeri Arabi, tutti dello stesso colore a tinta unita, chiaramente leggibili e con un tipo di carattere commercialmente disponibile dando la stessa comprensibilità, o migliore del carattere Helvetica. Il colore dei numeri deve contrastare con il colore del pettorale.

APPENDICE G

IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

Vedi regola 77.

G1 BARCHE DI CLASSI WORLD SAILING

G1.1 Identificazione

Ogni barca di una Classe World Sailing deve portare sulla sua randa e, come previsto nella Regola G1.3(c) solo per le lettere e i numeri, sul suo spinnaker e fiocco

- (a) il simbolo che indica la sua classe;
- (b) in tutte le manifestazioni internazionali, eccetto quando le barche vengono fornite a tutti i concorrenti, le lettere nazionali indicanti la sua autorità nazionale come nella sottostante tabella. Ai fini di questa regola sono manifestazioni internazionali gli eventi World Sailing, i campionati del mondo e continentali, e le manifestazioni che sono descritte come internazionali nei rispettivi bandi ed istruzioni di regata; e
- (c) un numero velico di non più di quattro cifre assegnate dalla sua autorità nazionale o, quando così prescritto dalle regole della classe, dall'associazione di classe. La limitazione di quattro cifre non è in vigore per le classi la cui iscrizione al World Sailing o riconoscimento era in vigore prima del 1 Aprile 1997. In alternativa, se permesso dalle regole di classe, ad un proprietario può essere assegnato, dalla autorità emittente, un numero di vela personale, che può essere usato in tutte le sue barche di quella classe.

Le vele stazzate prima del 31 marzo 1999 devono rispettare la regola G 1.1 o alle regole vigenti all'epoca della stazza.

Nota: Una versione aggiornata della tabella sottostante si trova sul sito del World Sailing.

NATIONAL SAIL LETTERS

<i>National authority</i>	<i>Letters</i>	<i>National authority</i>	<i>Letters</i>
Algeria	ALG	Djibouti	DJI
American Samoa	ASA	Dominican Republic	DOM
Andorra	AND	Ecuador	ECU
Angola	ANG	Egypt	EGY
Antigua	ANT	El Salvador	ESA
Argentina	ARG	Estonia	EST
Armenia	ARM	Fiji	FIJ
Aruba	ARU	Finland	FIN
Australia	AUS	France	FRA
Austria	AUT	Georgia	GEO
Azerbaijan	AZE	Germany	GER
Bahamas	BAH	Great Britain	GBR
Bahrain	BRN	Greece	GRE
Barbados	BAR	Grenada	GRN
Belarus	BLR	Guam	GUM
Belgium	BEL	Guatemala	GUA
Belize	BIZ	Hong Kong, China	HKG
Bermuda	BER	Hungary	HUN
Botswana	BOT	Iceland	ISL
Brazil	BRA	India	IND
British Virgin Islands	IVB	Indonesia	INA
Brunei Darussalam	BRU	Iran	IRN
Bulgaria	BUL	Iraq	IRQ
Cambodia	CAM	Ireland	IRL
Canada	CAN	Israel	ISR
Cayman Islands	CAY	Italy	ITA
Chile	CHI	Jamaica	JAM
China, PR	CHN	Japan	JPN
Chinese Taipei	TPE	Kazakhstan	KAZ
Colombia	COL	Kenya	KEN
Cook Islands	COK	Korea, DPR	PRK
Croatia	CRO	Korea, Republic of	KOR
Cuba	CUB	Kosovo	KOS
Cyprus	CYP	Kuwait	KUW
Czech Republic	CZE	Kyrgyzstan	KGZ
Denmark	DEN	Latvia	LAT

Appendice G IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

<i>National authority</i>	<i>Letters</i>
Lebanon	LIB
Libya	LBA
Liechtenstein	LIE
Lithuania	LTU
Luxembourg	LUX
Macau, China	MAC
Madagascar	MAD
Malaysia	MAS
Malta	MLT
Mauritius	MRI
Mexico	MEX
Moldova	MDA
Monaco	MON
Montenegro	MNE
Montserrat	MNT
Morocco	MAR
Mozambique	MOZ
Myanmar	MYA
Namibia	NAM
Netherlands	NED
Netherlands Antilles	AHO
New Zealand	NZL
Nigeria	NGR
North Macedonia	MKD
Norway	NOR
Oman	OMA
Pakistan	PAK
Palestine	PLE
Panama	PAN
Papua New Guinea	PNG
Paraguay	PAR
Peru	PER
Philippines	PHI
Poland	POL
Portugal	POR
Puerto Rico	PUR
Qatar	QAT

<i>National authority</i>	<i>Letters</i>
Romania	ROM
Russia	RUS
Samoa	SAM
San Marino	SMR
Senegal	SEN
Serbia	SRB
Seychelles	SEY
Singapore	SGP
Slovak Republic	SVK
Slovenia	SLO
South Africa	RSA
Spain	ESP
Sri Lanka	SRI
St Kitts & Nevis	SKN
St Lucia	LCA
Sudan	SUD
Sweden	SWE
Switzerland	SUI
Tahiti	TAH
Tanzania	TAN
Thailand	THA
Timore Leste	TLS
Trinidad & Tobago	TTO
Tunisia	TUN
Turkey	TUR
Turks & Caicos	TKS
Uganda	UGA
Ukraine	UKR
United Arab Emirates	UAE
United States of America	USA
Uruguay	URU
US Virgin Islands	ISV
Vanuatu	VAN
Venezuela	VEN
Vietnam	VIE
Zimbabwe	ZIM

G1.2 Specifiche

(a) Le lettere nazionali e i numeri velici devono essere:

- (1) in carattere maiuscolo e in cifre Arabe,
- (2) dello stesso colore,
- (3) di colore contrastante con il corpo delle vela, e
- (4) di carattere tipografico sans-serif.

In aggiunta, le lettere ed i numeri che identificano la barca devono essere chiaramente leggibili quando la vela è issata.

(b) L'altezza dei caratteri e lo spazio tra caratteri vicini sullo stesso lato e sui lati opposti della vela devono essere proporzionati alla lunghezza fuori tutto della barca come segue:

<i>Lunghezza fuori tutto</i>	<i>Altezza minima</i>	<i>Spazio minimo fra i caratteri e dai margini della vela</i>
Inferiore a 3.5 m	230 mm	45 mm
3.5 m – 8.5 m	300 mm	60 mm
8.5 m – 11 m	375 mm	75 mm
Maggiore di 11m	450 mm	90 mm

G1.3 Posizionamento

I simboli di classe, le lettere nazionali e i numeri velici devono essere collocati come segue:

(a) Generale

- (1) I simboli di classe, le lettere nazionali e i numeri velici, ove applicabili, devono essere messi su entrambi i lati della vela così che quelli sul lato di dritta siano più in alto.
- (2) Le lettere nazionali devono essere collocate sopra i numeri velici.

(b) Rande

- (1) I simboli di classe, le lettere nazionali e i numeri velici devono, ove possibile, stare completamente al di sopra

d'un arco il cui centro è il punto di penna della vela e il cui raggio è il 60% della lunghezza della balumina.

- (2) I simboli di classe devono essere collocati sopra le lettere nazionali. Se il simbolo di classe è un disegno che può essere posto in coincidenza su ambedue i lati della vela, esso può essere messo così.
- (c) Vele di prua e Spinnaker
- (1) le lettere nazionali e i numeri velici sono prescritti solo su una vela di prua la cui lunghezza della base sia maggiore di 1,3 x la base del triangolo di prua.
 - (2) le lettere nazionali e i numeri velici di una vela di prua devono essere esposti completamente al di sotto di un arco il cui centro è il punto di penna e il cui raggio è il 50% della lunghezza dell'inferitura e, se possibile, completamente al di sopra di un arco il cui raggio è il 75% dell'inferitura
 - (3) le lettere nazionali e il numero velico devono essere esposti sulla parte frontale di uno spinnaker, ma possono essere esposti su ambedue i lati. Essi devono essere posti completamente al di sotto di un arco il cui centro è il punto di penna e il cui raggio è il 40% della mediana della base e, se possibile, completamente al di sopra di un arco il cui raggio è il 60% della mediana della base

G2 ALTRE BARCHE

Le altre barche devono rispettare le regole della loro autorità nazionale o associazione di classe riguardo all'assegnazione, alla collocazione ed alla dimensione dei simboli distintivi, delle lettere e dei numeri. Queste regole devono, se possibile, conformarsi ai requisiti di cui sopra.

G3 BARCHE NOLEGGIATE O PRESE A PRESTITO

Quando così stabilito nel bando o nelle istruzioni di regata, una barca noleggiata o presa a prestito per una manifestazione può portare lettere nazionali o un numero velico in difformità alle sue regole di classe.

G4 AMMONIZIONI E PENALITÀ

Quando un comitato delle proteste trova che una barca ha infranto una regola di questa appendice deve darle una ammonizione e darle il tempo di rispettarla o penalizzarla.

G5 MODIFICHE DA PARTE DELLE REGOLE DI CLASSE

Le classi World Sailing possono modificare le regole della presente appendice, purché le modifiche siano state in precedenza approvate da World Sailing.

APPENDICE H

PESATURA DEL VESTIARIO E DELL'EQUIPAGGIAMENTO

Vedere la regola 50. La presente appendice non deve essere modificata da bando di regata, istruzioni di regata o da prescrizioni di autorità nazionali.

- H1** I capi di vestiario e d'equipaggiamento da pesare devono essere sistemati su una rastrelliera. Dopo esser stati completamente inzuppati, i pezzi vanno lasciati sgocciolare per un minuto prima d'essere pesati. La rastrelliera deve permettere che i pezzi vi stiano appesi come se pendessero da appendiabiti, in modo da permettere che l'acqua scoli liberamente.
Le tasche con fori di drenaggio che non si possono chiudere devono essere vuote, ma le tasche o i capi di equipaggiamento che trattengono l'acqua devono essere pieni.
- H2** Quando il peso misurato eccede l'ammontare consentito, il concorrente può risistemare il vestiario e l'equipaggiamento una seconda volta sulla rastrelliera, e il membro del comitato tecnico incaricato, deve nuovamente inzupparlo e pesarlo. Questa procedura può essere ripetuta una seconda volta se il peso supera ancora l'ammontare consentito.
- H3** Un concorrente che indossa una muta impermeabile può scegliere un sistema alternativo di pesatura dell'indumento.
- (a) La muta e i capi di vestiario ed equipaggiamento indossati sopra la muta vanno pesati come precisato sopra.
 - (b) Il vestiario indossato sotto la muta deve essere pesato così come portato *in regata* senza essere asciugato.
 - (c) I due pesi devono essere sommati.

APPENDICE J

BANDO ED ISTRUZIONI DI REGATA

Vedere le regole 89.2 and 90.2. Il termine “manifestazione” comprende una prova o una serie di prove.

Una regola nel bando di regata non è necessario sia ripetuta nelle istruzioni di regata

Occorre prestare attenzione per assicurarsi che non ci sia conflitto tra regole inserite nel bando di regata, nelle istruzioni di regata o in qualsiasi altro documento che governi la manifestazione

J1 CONTENUTI DEL BANDO DI REGATA

J1.1 Il bando di regata deve contenere i seguenti:

- (1) il titolo, la località e le date della manifestazione ed il nome dell'autorità organizzatrice;
- (2) che la manifestazione sarà governata dalle *regole* come definite in *Le Regole di Regata della Vela*;
- (3) una lista di ogni altro documento che governerà la manifestazione (per esempio *Le Regole per gli Equipaggiamenti della Vela*, nei limiti in cui si applicano), stabilendo dove o come ciascun documento o una copia informatica di esso può essere ottenuto;
- (4) le classi ammesse a regatare, ogni sistema di compenso o di rating che sarà usato e le classi alle quali sarà applicato; le condizioni d'iscrizione ed ogni restrizione alle iscrizioni;
- (5) le procedure ed i tempi per la registrazione od iscrizione, incluse le tasse e le date di chiusura;
- (6) i tempi dei segnali di avviso per la regata di prova, se programmata, e della prima prova, e delle prove successive se già noti.

J1.2 Il bando di regata deve includere qualsiasi tra i punti seguenti che si applicheranno

- (1) tempi o procedure per l'ispezione delle attrezzature o stazze della manifestazione, o prescrizioni per le stazze o certificati di rating;

- (2) Le modifiche alle regole di regata autorizzate da World Sailing secondo la regola 86.2, riferite specificatamente ad ogni singola regola e descrivendo il cambio (includere anche la dichiarazione di World Sailing che autorizza il cambio);
- (3) le modifiche alle regole di classe, come permesse dalla regola 87, con specifico riferimento a ciascuna regola e con la descrizione della modifica;
- (4) i requisiti di categorizzazione o classificazione che alcuni o tutti i concorrenti devono soddisfare;
 - (a) per la categorizzazione dei Velisti (vedere regola 79 ed il World Sailing Sailor Categorization Code) (Codice di Categorizzazione dei Velisti di World Sailing), oppure
 - (b) per la classificazione specifica per manifestazioni di Para World Sailing (vedere le World Sailing Para Classification Rules); (le regole per la classificazione di Para World Sailing);
- (5) che sarà richiesto alle barche di esporre la pubblicità scelta e fornita dall'autorità organizzatrice (vedi la regola 6 e il World Sailing Advertising Code - Codice Pubblicità di World Sailing) e altre informazioni relative alla pubblicità;
- (6) quando sono previste iscrizioni da altre nazioni, ogni prescrizione nazionale che possa richiedere di prepararsi in anticipo (vedi regola 88);
- (7) le prescrizioni che verranno applicate se le barche passeranno attraverso le acque di una o più nazioni mentre sono in *regata* e quando si applicheranno (vedi regola 88.1);
- (8) comunicazione alternativa prescritta al posto di chiamate alla voce secondo la regola 20 (vedi regola 20.4(b));
- (9) ogni cambiamento nel limite di peso per l'abbigliamento dei concorrenti e l'equipaggiamento permesso dalla regola 50.1(b);
- (10) ogni prescrizione necessaria per adeguarsi alla legislazione sulla protezione dei dati che viene applicata nella località della manifestazione
- (11) un modulo d'iscrizione, da sottoscrivere dal proprietario o dal suo rappresentante, contenente parole del tipo: "Accetto di sottopormi al *Regolamento di Regata della Vela* ed a tutte le altre *regole* che governano questa manifestazione.'";

- (12) sostituzione delle regole della Parte 2 con le *Regole Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare* o con altre regole di rotta governative, il(i) tempo(i) o il(i) luogo(hi) in cui verranno applicate, ed ogni segnale notturno che sarà usato dal comitato di regata;

J1.3 Il bando di regata deve includere qualsiasi tra i punti seguenti che si applicheranno e che possano aiutare i concorrenti a decidere se prendere parte alla manifestazione o che trasmettano altre informazioni di cui abbiano bisogno prima che le istruzioni di regata siano disponibili:

- (1) Le modifiche alle regole di regata permesse dalla regola 86, con riferimento specifico a ciascuna regola e descrivendo la modifica
- (2) modifiche alle prescrizioni nazionali (vedere la regola 88.2);
- (3) il tempo e il luogo in cui saranno disponibili le istruzioni di regata;
- (4) una descrizione generale del percorso, o tipi di percorsi, da compiere;
- (5) il sistema di punteggio, se diverso dal sistema nell'Appendice A, incluso per riferimento alle regole di classe o ad altre *regole* che governano l'evento, o dichiarato per intero. Indicare il numero delle prove in programma e il numero minimo di prove che devono essere completate per costituire una serie. Se del caso, per una serie dove il numero dei partenti può variare considerevolmente, stabilire che si applica la regola A5.3;
- (6) le penalizzazioni per le violazioni di una regola della Parte 2, diverse dalla penalità dei Due Giri;
- (7) l'orario oltre il quale non saranno dati segnali d'avviso nell'ultimo giorno di regata
- (8) diniego del diritto d'appello, soggetto alla regola 70.5;
- (9) per barche noleggiate o prese in prestito, se si applica la regola G3;
- (10) i premi.

J2 CONTENUTO DELLE ISTRUZIONI DI REGATA

J2.1 Se non comprese nel bando di regata le istruzioni di regata devono contenere le seguenti:

- (1) le informazioni nelle regole J1.3(1), (2) e (5) e, quando applicabili, le regole J1.3(6), (7), (8), (9) e (10)
- (2) il programma delle prove ed i tempi dei segnali d'avviso per ogni classe;
- (3) una descrizione completa del(dei) percorso(i) da compiere, o una lista delle *boe* dalle quali verrà scelto il percorso e, se rilevante, come saranno segnalati i percorsi;
- (4) le descrizioni delle *boe*, comprese le *boe* di partenza e di arrivo, stabilendo l'ordine nel quale le *boe* dovranno essere passate ed il lato da quale ciascuna deve essere lasciata ed identificando tutte le *boe* da girare (vedi la definizione di *Compimento del percorso*);
- (5) la descrizione delle linee di partenza e di arrivo, le bandiere di classe, ed ogni segnale speciale che sarà usato;
- (6) Il tempo limite della prova, se stabilito, per la prima barca che *arriva* (vedi regola 35);
- (7) la(e) posizione (i) dell'albo (i) ufficiale dei comunicati o l'indirizzo dell'albo ufficiale dei comunicati online; posizione dell'ufficio di regata.

J2.2 A meno che non siano già incluse nel bando di regata, le istruzioni di regata devono includere quelli, tra i punti seguenti, che si applicheranno:

- (1) se si applicherà l'Appendice P
- (2) quando appropriato, ad una manifestazione dove sono previste iscrizioni da altri paesi, una copia in lingua inglese delle prescrizioni nazionali che saranno applicate;
- (3) la procedura per modificare le istruzioni di regata;
- (4) le procedure per comunicare oralmente modifiche alle istruzioni di regata in acqua (vedi regola 90.2(c));
- (5) le norme di sicurezza, quali: requisiti e segnali per dispositivi personali di galleggiamento, controllo nella zona di partenza, controlli a terra all'uscita e al rientro;

- (6) i segnali da esporre a terra e ubicazione dell'albero(i) dei segnali;
- (7) le restrizioni che controllano le modifiche alle barche quando fornite dall'autorità organizzatrice;
- (8) quando ed in quali circostanze la propulsione è permessa per la regola 42.3(i);
- (9) restrizioni sull'uso di imbarcazioni delle *persone di supporto*, di grembiuli di plastica, radio ecc.; sul controllo dei rifiuti; sulla messa a terra; e sull'assistenza esterna fornita ad una barca che non è *in regata*;
- (10) l'area di regata (è raccomandata una mappa);
- (11) la posizione dell'area di partenza, ed ogni restrizione per entrarvi;
- (12) ogni procedura speciale o segnale per il richiamo individuale o generale;
- (13) la lunghezza approssimativa del percorso e la lunghezza approssimativa dei lati di bolina;
- (14) ogni procedura speciale o segnale per cambiare un lato del percorso (vedere la regola 33);
- (15) la descrizione di ogni oggetto, area o linea che il comitato di regata considera essere *ostacolo* (vedere la definizione di *ostacolo*), ed ogni restrizione nell'entrare in tale area o nell'attraversare tale linea;
- (16) barche che identificano la posizione delle boe;
- (17) ogni procedura speciale per la riduzione del percorso o per l'*arrivo* d'un percorso ridotto;
- (18) il tempo limite, se stabilito, per l'*arrivo* delle barche oltre la prima barca ed ogni altro tempo limite o target time che si applica mentre le barche sono *in regata*;
- (19) i requisiti per le dichiarazioni;
- (20) i compensi sul tempo;
- (21) i tempi limite, luogo dell'udienza e procedure particolari per le *proteste*, richieste di riparazione e richieste di riapertura;
- (22) l'approvazione dell'autorità nazionale per la nomina di una giuria internazionale, quando richiesto secondo la regola 91(b);

- (23) il tempo limite per la richiesta di un'udienza secondo la regola N1.4(b), se non è di 30 minuti;
- (24) quando prescritto dalla regola 70.3, l'autorità nazionale alla quale è prescritto siano inviati appelli e richieste;
- (25) la sostituzione dei concorrenti;
- (26) il numero minimo di barche presenti nella zona di partenza richiesto per far partire la prova;
- (27) dove e quando le prove *differite* o *interrotte* nella giornata saranno disputate;
- (28) le maree e le correnti;
- (29) altri impegni del comitato di regata ed obblighi delle barche.

GUIDA PER IL BANDO DI REGATA

Precedente Appendice K

GUIDA PER LE ISTRUZIONI DI REGATA

Precedente Appendice L

Queste Guide, aggiornate per adeguarsi alle regole in questa edizione del “Regolamento di Regata della Vela”, sono disponibili, in vari formati, nel sito di World Sailing all’indirizzo sailing.org/racingrules/documents. Le Autorità Nazionali sono incoraggiate a tradurre le Guide, e World Sailing renderà disponibili nel suo sito le version tradotte.

Le Guide, che avranno una identificazione iniziale di due lettere, K o L, potranno essere scaricate sia come document in PDF che in documento Word. Questo permetterà agli utilizzatori di creare facilmente e velocemente, usando termini testati nelle guide, il Bando di regata o le istruzioni di regata, o entrambi, per una manifestazione particolare.

Sono bene accetti suggerimenti per migliorare queste guide e possono essere inviate all’indirizzo rules@sailing.org.

APPENDICE M

RACCOMANDAZIONI PER I COMITATI DELLE PROTESTE

Questa appendice contiene soltanto dei consigli: in certe circostanze può essere consigliabile modificare queste procedure. Essa si rivolge soprattutto ai presidenti di comitato delle proteste, ma può essere di supporto anche ai giudici, ai segretari del comitato delle proteste, ai comitati di regata e agli altri che hanno a che fare con le udienze delle proteste o delle richieste di riparazione.

In una udienza di una protesta o per una richiesta di riparazione il comitato delle proteste dovrebbe dare uguale peso a tutte le testimonianze; dovrebbe tener presente che un'onesta testimonianza può variare, ed essere perfino contraddittoria in quanto risultato di differenti osservazioni e ricordi; dovrebbe risolvere tali divergenze come meglio si può; dovrebbe riconoscere che nessuna barca o concorrente è colpevole fino a quando una infrazione ad una *regola* non sia stata confermata in modo da soddisfare il comitato delle proteste; e dovrebbe tenere una mentalità sgombra da pregiudizi fino a che non sono state assunte tutte le prove relative al fatto che una barca o un concorrente abbia infranto una *regola* o meno.

M1 PRELIMINARI (possono essere svolti dalla segreteria regate)

- Ricevere la *protesta* o la richiesta di riparazione.
- Annotare sul modulo l'ora della consegna della *protesta* o della richiesta ed il tempo limite per le proteste.
- Informare ciascuna *parte*, e se occorre il comitato di regata, quando e dove sarà tenuta l'udienza.

M2 PRIMA DELL'UDIENZA

M2.1 Assicurarsi che

- ogni *parte* abbia copia oppure l'opportunità di leggere la *protesta*, la richiesta di riparazione o l'accusa ed abbia avuto un periodo di tempo ragionevole per prepararsi all'udienza.
- sia presente soltanto una persona per barca (o *parte*) a meno che non ci sia bisogno di un interprete.

- siano rappresentate tutte le barche e le persone coinvolte. Se non lo sono, il comitato può procedere tuttavia a norma della regola 63.3 (b).
- i rappresentanti delle barche fossero a bordo quando richiesto (regola 63.3 (a)). Qualora le *parti* fossero in manifestazioni differenti, ambedue le autorità organizzatrici devono accettare la composizione del comitato delle proteste (regola 63.8). In una *protesta* riguardante le regole di classe avere a disposizione le regole di classe vigenti ed identificare l'autorità responsabile per la loro interpretazione (regola 64.4 (b)).

M2.2 Determinare se qualche membro del comitato delle proteste ha visto l'incidente. Se è così, richiedere a ciascuno di essi di esporre i fatti in presenza delle parti (regola 63.6(b)).

M2.3 **Valutare l'esistenza di *conflitto d'interessi***

- Assicurarsi che tutti i membri del comitato delle proteste dichiarino ogni possibile *conflitto d'interessi*. Nelle manifestazioni di maggiore rilevanza viene solitamente richiesta una dichiarazione formale scritta, fatta prima che inizi la manifestazione, conservata con le registrazioni del comitato delle proteste.
- All'inizio di ogni udienza, assicurarsi che tutte le *parti* siano consapevoli dell'esistenza di qualsiasi *conflitto d'interessi* dei membri del comitato delle proteste. Richiedere alle *parti* se accettano i membri, Se una *parte* non muove obiezioni il prima possibile dopo che è stato dichiarato un *conflitto d'interessi*, il comitato delle proteste può considerare ciò come l'autorizzazione a procedere e questo dovrebbe essere registrato.
- Se una *parte* muove obiezioni nei confronti di un membro, i membri rimanenti del comitato delle proteste devono verificare se *il conflitto d'interessi* è significativo. La valutazione dovrà tener conto del livello della manifestazione, del livello del conflitto e la percezione di imparzialità. Può essere accettabile bilanciare i conflitti fra i membri del comitato delle proteste. Una guida si può trovare nel sito web di World Sailing. Registrare la decisione e le motivazioni che hanno condotto alla decisione.

- Nel caso di dubbio può essere preferibile procedere con un ridotto comitato delle proteste. Con l'eccezione di udienze riguardanti la regola 69, non è richiesto un numero minimo di membri del comitato delle proteste.
- Quando viene presentata una richiesta di riparazione in base alla regola 62.1(a) e questa è basata su un'azione impropria o omissione di un organo diverso dal comitato delle proteste, un membro di quell'organo non dovrebbe essere membro del comitato delle proteste.

M3 L'UDIENZA

M3.1 Controllare la validità della *protesta* o della richiesta di riparazione.

- Il suo contenuto è soddisfacente (regola 61.2 o 62)?
- E' stata consegnata in tempo? Se no, c'è una buona ragione per differire il tempo limite (regola 61.3 o 62.2)?
- Quando è richiesto, il protestante era coinvolto nell'incidente o ne è stato testimone (regola 60.1(a))?
- Quando necessario: è stato chiamato "Protesto!" ed è stata esposta correttamente la bandiera rossa (regola 61.1 (a))?
- Se la bandiera o la chiamata non erano necessari, il protestato è stato informato?
- Decidere se la *protesta* o la richiesta di riparazione sia ammissibile (regola 63.5).
- Una volta accertata l'ammissibilità della *protesta* o della richiesta non permettere che l'argomento sia rimesso in discussione, a meno che siano disponibili a tale riguardo nuove prove concrete.

M3.2 Assunzione delle prove (regola 63.6).

- Chiedere al protestante e poi al protestato di fornire la loro versione dei fatti. Quindi permettere che si rivolgano domande reciproche. In una richiesta di riparazione, chiedere alla *parte* di formulare la propria richiesta.
- Assicurarsi di sapere quali sono i fatti affermati da ciascuna *parte*, prima di chiamare qualsiasi testimone. Le loro versioni dei fatti possono essere differenti.

- Consentire ad ognuno, inclusi i membri dell'equipaggio della barca, di fornire delle prove. Spetta alla *parte* decidere quali testimoni vuole chiamare, anche se il comitato delle proteste può anche chiamare testimoni (regola 63.6(a)). Alla domanda "Vorreste sentire N. ?", la migliore risposta è 'Spetta a lei la scelta'
- Chiamare i testimoni di ciascuna *parte* (e quelli del comitato, se ci sono) uno alla volta. Limitare le domande delle *parti* ai testimoni (esse potrebbero divagare con affermazioni generiche).
- Invitare il protestato ad interrogare per primo i testimoni del protestante (e viceversa). Questo per prevenire che il protestante possa influenzare il suo teste fin dall'inizio.
- Permettere che depongano membri del comitato delle proteste che abbiano visto l'incidente (regola 63.6(b)), ma soltanto quando le *parti* sono presenti. I membri che depongono possono essere interrogati, dovrebbero esporre con cura tutto quanto conoscono relativamente all'incidente e che potrebbe influire sulla decisione, e possono continuare a far parte del comitato delle proteste (regola 63.3 (a)).
- Cercare di prevenire domande che possano suggerire la risposta al teste, ma, se ciò fosse impossibile, tenere le prove così raccolte in minore considerazione.
- Il Presidente del Comitato delle Proteste dovrebbe comunicare ad una *parte* oppure ad un testimone che parla per sentito dire che il Comitato Proteste deve dare a questa testimonianza il peso appropriato, che può essere poco o non avere nessun peso.
- Accettare le deposizioni in forma scritta di un teste che non sia possibile interrogare, solamente se tutte le *parti* sono d'accordo. Nel fare ciò essi perdono il loro diritto di interrogare quel testimone (regola 63.6(c)).
- Richiedere a un membro del comitato di verbalizzare le deposizioni, particolarmente in fatto di tempi, distanze, velocità, ecc.
- Chiedere ai membri del comitato se vogliono fare delle domande

- Invitare prima il protestante e poi il protestato a presentare un'esposizione conclusiva della loro versione, particolarmente su qualsiasi applicazione o interpretazione delle *regole*.

M3.3 Accertamento dei fatti (regola 63.6(d)).

- Mettere in forma scritta i fatti accertati, risolvere i dubbi da un punto di vista o dall'altro.
- Richiamare le *parti* per ulteriori domande, se necessario.
- Se è il caso, tracciare un diagramma dell'incidente in base ai fatti accertati.

M3.4 Decidere il caso (regola 64).

- Basare la decisione sui fatti accertati (se ciò non appare possibile, ricercare ulteriori fatti).
- In casi di riparazione, essere certi che non occorrono ulteriori prove da parte di barche sulle quali la decisione avrà effetto.

M3.5 Informare le *parti* (regola 65).

- Richiamare le *parti* e leggere loro i fatti accertati, le conclusioni e le *regole* applicabili, e la decisione. Se il tempo non è sufficiente è lecito leggere la decisione e rimandare i dettagli a più tardi.
- Dare a ciascuna *parte*, se richiesto, copia delle decisioni. Archiviare la *protesta* o la richiesta di riparazione assieme ai documenti del comitato.

M4 RIAPERTURA DI UN'UDIENZA (regola 66)

M4.1 Quando una *parte*, entro il tempo limite, ha fatto richiesta di riapertura di una udienza, sentire la *parte* che la presenta, prendere visione di ogni video ecc.; e decidere se vi è qualsiasi nuova prova materiale suscettibile di farvi modificare la vostra decisione. Decidere se la vostra interpretazione delle *regole* possa essere stata errata; avere larghe vedute per quel che riguarda un vostro eventuale errore. Se non si prospetta nessuna delle suddette ipotesi, respingere la richiesta di riapertura; altrimenti programmare una udienza.

M4.2 La prova è “nuova”:

- se non era ragionevolmente possibile per la *parte* richiedente la riapertura aver scoperto le prove prima dell'udienza originale,

- se il comitato delle proteste è convinto che prima dell'udienza originale le prove erano state ricercate con diligenza, ma senza successo dalla *parte* che richiede la riapertura, o
- se il comitato delle proteste apprende da qualsiasi fonte che le prove non erano disponibili per le *parti* al momento dell'udienza originale.

M5 COMPORTAMENTO SCONVENIENTE (reg. 69)

- M5.1** Un'azione in base a questa regola non è una *protesta*, ma il comitato delle proteste consegna in forma scritta al concorrente le sue accuse prima dell'udienza. L'udienza é condotta in accordo con regole simili a quelle che governano un'udienza per una protesta ma il comitato delle proteste deve comprendere almeno tre membri (regola 69.2(a)). Usare la massima cura per salvaguardare i diritti del concorrente.
- M5.2** Un concorrente o una barca non può fare una protesta ai sensi della regola 69, ma la richiesta di udienza di un concorrente che cerca di farlo può essere accettato come un rapporto indirizzato al comitato delle proteste, che a sua volta può decidere se aprire un'udienza o meno.
- M5.3** Tranne che nel caso in cui World Sailing abbia nominato una persona per il ruolo, il comitato delle proteste può nominare una persona che presenti l'accusa. Questa persona potrebbe essere un ufficiale di regata, la persona che muove l'accusa o un'altra persona appropriata. Qualora non dovesse essere disponibile una persona che rappresenti una ragionevole alternativa, una persona nominata come membro del comitato delle proteste può esporre l'accusa.
- M5.4** Quando è auspicabile convocare un'udienza in base alla regola 69 per un incidente della Parte 2, è importante sentire ogni *protesta* barca contro barca nel modo normale, decidendo quale barca, se del caso, ha infranto quale *regola*, prima di procedere contro il concorrente in base alla regola 69.
- M5.5** Benché l'azione ai sensi della regola 69 sia avviata contro un concorrente, un proprietario di barca o una *persona di supporto* e non contro una barca, può essere penalizzata anche una barca (regole 69.2(h)(2) e 64.5).

M5.6 Quando un comitato delle proteste conferma un'accusa di infrazione della regola 69 è necessario che consideri se è opportuno fare rapporto all'autorità nazionale o a World Sailing. Una guida su quando fare rapporto si può trovare nel Case Book di World Sailing. Quando il comitato delle proteste fa un rapporto può raccomandare se sia, o meno, il caso di avviare un'ulteriore azione.

M5.7 Tranne che nel caso in cui il diritto di appello sia stato negato in accordo con la regola 70.5, una *parte* di un'udienza per la regola 69 può appellare una decisione del comitato delle proteste

M5.8 Un'ulteriore guida per i comitati delle proteste riguardo il comportamento sconveniente si può trovare nel sito web di World Sailing.

M6 APPELLI (Regola 70 e Appendice R)

Se le decisioni sono appellabili,

- lasciare la documentazione pertinente all'udienza in modo che le informazioni possano essere agevolmente usate per un appello. Vi è un diagramma accettato o preparato dal comitato delle proteste? Sono sufficienti i fatti accertati? (Esempio: c'è stato un *ingaggio*? SI/NO. "Forse" non è un accertamento dei fatti). Sul modulo ci sono i nomi dei membri del comitato delle proteste ed altre importanti informazioni?
- i commenti su qualsiasi appello da parte del comitato delle proteste dovrebbero mettere la giuria d'appello in grado di avere una chiara immagine di tutto l'incidente; la giuria d'appello non sa nulla della situazione.

M7 PROVE FOTOGRAFICHE

Le fotografie e i video possono talvolta fornire utili prove, ma il comitato delle proteste dovrebbe riconoscere i loro limiti e tenere presenti i seguenti punti:

- La *parte* che produce una prova fotografica ha la responsabilità di provvedere a prepararne la visione.
- Vedere più volte il video per ricavarne tutte le informazioni.
- La percezione della profondità di una macchina ad obiettivo è molto scarsa; con un teleobiettivo è inesistente. Quando la macchina riprende l'immagine di due barche *ingaggiate* ad

angolo retto con la loro rotta, è impossibile stabilire la distanza tra di esse. Quando la macchina le riprende di prua è impossibile vedere se vi è un *ingaggio* a meno che esso sia notevole.

- Fare le seguenti domande:
 - Dove si trovava la macchina da presa rispetto alle barche?
 - La macchina era su di un supporto in movimento? Se così era, in quale direzione e a che velocità?
 - L'angolazione cambia via via che le barche s'avvicinano al punto critico? Una carrellata rapida provoca un cambiamento radicale.
 - La macchina da presa aveva una visione completa durante tutto l'incidente?

GIURIE INTERNAZIONALI

Vedere le regole 70.5 e 91(b). La presente appendice non deve essere modificata dal bando di regata, dalle istruzioni di regata o da prescrizioni nazionali.

N1 COMPOSIZIONE, NOMINA E ORGANIZZAZIONE

- N1.1** Una giuria internazionale deve essere composta da esperti velisti con eccellente conoscenza delle regole di regata e vasta esperienza di comitato delle proteste. Deve essere indipendente e non comprendere membri del comitato di regata o del comitato tecnico, e deve essere nominata dall'autorità organizzatrice, con l'approvazione dell'autorità nazionale, qualora sia richiesta (vedere la regola 91 (b)) o di World Sailing a norma della regola 89.2(c).
- N1.2** La giuria deve essere composta da un presidente, un vicepresidente, se opportuno, e da altri membri per un totale di almeno cinque. La maggioranza deve essere di Giudici Internazionali.
- N1.3** Non più di due membri (tre nei Gruppi M – N e Q) devono appartenere alla stessa autorità nazionale.
- N1.4** (a) Il Presidente di una giuria può nominare due o più pannelli composti nel rispetto delle regole N1.1, N1.2 e N1.3. Ciò può essere fatto anche se la giuria completa non è composta nel rispetto di queste regole.
- (b) Il Presidente di una giuria può nominare due o tre pannelli di almeno tre membri ciascuno, la maggioranza dei quali deve essere di Giudici Internazionali. I componenti di ciascun pannello dovranno essere di almeno tre differenti autorità nazionali ad eccezione nel Gruppo M, N o Q, ove essi dovranno essere di almeno due differenti autorità nazionali. Se non soddisfatta dalla decisione di un pannello, una *parte* ha diritto a una udienza presso un pannello composto nel rispetto delle regole N1.1, N1.2 e N1.3, eccetto per i fatti accertati, se richiesto entro 30 minuti o il tempo limite specificato nelle istruzioni di regata.
- N1.5** Quando per cause di malattia o di emergenza una giuria completa od un pannello sono composti da meno di cinque membri, e non sono

disponibili sostituzioni qualificate, essa rimane validamente costituita se consiste di almeno tre membri e se almeno due di essi sono Giudici Internazionali. Quando vi sono tre o quattro membri, essi devono essere di almeno tre differenti autorità nazionali eccetto nei Gruppi M, N e Q, ove essi devono essere di almeno due differenti autorità nazionali.

N1.6 Quando si consideri opportuno che alcuni membri non partecipino alla discussione ed alla decisione di una *protesta* o richiesta di riparazione, e non sono disponibili sostituti qualificati, la giuria o il pannello rimane propriamente costituito se rimangono almeno tre membri e due di essi sono Giudici Internazionali.

N1.7 Come eccezione delle regole N1.1 e N1.2, World Sailing può in circostanze limitate (si veda la Regulation World Sailing 25.8.13) autorizzare una giuria internazionale consistente in un totale di solo tre membri. Tutti i membri dovranno essere Giudici Internazionali. I membri dovranno provenire da tre differenti autorità nazionali (due nei Gruppi M, N e Q). L'autorizzazione dovrà essere specificata in una lettera di approvazione all'autorità organizzatrice e nel bando di regata o nelle istruzioni di regata, la lettera dovrà inoltre essere esposta nell'albo ufficiale dei comunicati.

N1.8 Quando per la nomina di una giuria internazionale è richiesta la approvazione dell'autorità nazionale (vedere la regola 91(b), la comunicazione della sua approvazione deve essere inclusa nelle istruzioni di regata o deve essere affissa all'albo ufficiale dei comunicati.

N1.9 Se la giuria o un pannello agiscono senza essere regolarmente costituiti, le loro decisioni possono venire appellate.

N2 RESPONSABILITÀ

N2.1 Una giuria internazionale 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. Quando ne sia fatta richiesta dall'autorità organizzatrice, dal comitato di regata o dal comitato tecnico, essa deve consigliarli ed assisterli in qualsiasi materia che abbia direttamente effetto sulla regolarità della manifestazione.

N2.2 A meno che l'autorità organizzatrice stabilisca altrimenti, la giuria dovrà decidere:

- (a) questioni di eleggibilità, di stazza o inerenti a certificati di stazza delle barche; e
- (b) se autorizzare la sostituzione di concorrenti, barche, o equipaggiamento qualora una regola richieda tale decisione.

N2.3 La giuria dovrà anche decidere su questioni riportate dall'autorità organizzatrice, dal comitato di regata o dal comitato tecnico.

N3 PROCEDURE

N3.1 I suoi membri non dovranno essere considerati come aventi un significativo *conflitto d'interessi* (vedere la regola 63.4) a motivo della loro nazionalità, appartenenza a un circolo o ragioni simili. Quando in caso contrario si consideri un significativo *conflitto d'interessi* come richiesto dalla regola 63.4, deve essere dato un peso considerevole al fatto che le decisioni di una giuria internazionale non possono essere appellate e questo può avere effetto sulla percezione di imparzialità ed abbassare il livello di conflitto da considerare significativo. In caso di dubbio l'udienza dovrebbe proseguire come consentito dalla regola N1.6.

N3.2 Se un pannello non riesce a raggiungere una decisione, può aggiornarsi, in tal caso il presidente dovrà riferire la questione ad un pannello propriamente costituito con il massimo numero di componenti possibile, che potrà essere la giuria al completo.

N4 CATTIVA CONDOTTA (Regola 69)

N4.1 Il Codice Disciplinare di World Sailing contiene procedure che si applicano a specifiche manifestazioni internazionali relativamente alla nomina di una persona che dovrebbe condurre qualsiasi indagine. Queste procedure superano qualsiasi clausola di questa appendice.

N4.2 Una persona dovrà essere responsabile di presentare al pannello che ha in carico l'udienza qualsiasi accusa di cattiva condotta in base alla regola 69. Questa persona non dovrà essere un membro del pannello ma può essere un membro della giuria. Questa persona dovrà fare piena divulgazione di tutto il materiale che può venire in suo possesso nel corso della sua indagine, alla persona oggetto di accuse di infrazione della regola 69.

- N4.3** Prima di un'udienza il pannello che la tiene, per quanto praticamente possibile, non dovrà agire come investigatore di nessuna delle accuse fatte in base alla regola 69. Tuttavia, durante l'udienza il pannello potrà porre qualsiasi domanda investigativa ritenga necessaria.
- N4.4** Se il pannello decide di convocare un'udienza, tutto il materiale messo a disposizione del pannello per consentire al pannello stesso di prendere una decisione dovrà essere messo a disposizione della persona soggetta alle accuse prima che l'udienza inizi.

APPENDICE P

SPECIALI PROCEDURE PER LA REG. 42

Tutta o parte di questa appendice, si applica solo se previsto dal bando o dalle istruzioni di regata.

P1 OSSERVATORI E PROCEDURE

P1.1 Il comitato delle proteste può nominare degli osservatori, ivi inclusi membri del comitato delle proteste, per agire in accordo con la regola P1.2. Una persona che abbia un significativo *conflitto d'interessi* non dovrà essere nominato in qualità di osservatore.

P1.2 Un osservatore nominato in accordo con la regola P1.1 che vede una barca infrangere la regola 42 può penalizzarla, il prima possibile, emettendo un segnale acustico, puntando ad essa una bandiera gialla e chiamando il suo numero velico, anche se essa non è più *in regata*. Una barca così penalizzata non potrà essere penalizzata nuovamente in base alla regola 42 per lo stesso incidente.

P2 PENALITÀ

P2.1 Prima penalità

Quando una barca è penalizzata per la prima volta in base alla regola P1.2 la sua penalità sarà una Penalità di Due Giri come da regola 44.2. Qualora non esegua la penalità, essa sarà squalificata senza udienza.

P2.2 Seconda penalità

Quando una barca è penalizzata la seconda volta durante l'manifestazione, la sua penalità consisterà nel ritirarsi prontamente dalla prova. Qualora non lo dovesse fare essa sarà squalificata senza udienza ed il punteggio di quella prova non potrà essere scartato.

P2.3 Terza penalità e successive

Quando una barca è penalizzata per la terza o successive volte durante la manifestazione, essa dovrà prontamente ritirarsi. Qualora essa ottemperi la sua penalità sarà una squalifica senza udienza non scartabile. Qualora essa non ottemperi la sua penalità sarà la squalifica senza scarto da tutte le prove della manifestazione, ed il comitato delle proteste prenderà in considerazione di convocare un'udienza ai sensi della regola 69.2.

P2.4 Penalità in prossimità della linea di arrivo

Se una barca è penalizzata in accordo con le regole P2.2 e P2.3 e non era ragionevolmente possibile per lei ritirarsi prima di *arrivare*, dovrà essere classificata come se si fosse prontamente ritirata.

P3 DIFFERIMENTO, RICHIAMO GENERALE O INTERRUZIONE

Se una barca è stata penalizzata come da regola P1.2 ed il comitato di regata segnala un *differimento*, un richiamo generale o *interrompe* la prova, non sarà applicata penalità alcuna, ma la stessa sarà considerata per determinare il numero di volte che la barca è stata penalizzata durante la manifestazione.

P4 LIMITI DI CONCESSIONE DELLA RIPARAZIONE

Una barca non potrà ricevere riparazione per un'azione di un membro del comitato delle proteste o osservatore dallo stesso designato come da regola P1.2 a meno che l'azione risulti non corretta per non aver tenuto in considerazione un segnale del comitato di regata o una regola di classe.

P5 BANDIERE “O” e “R”

P5.1 Quando si applica la regola P5

La regola P5 si applica se le regole di classe permettono il pompaggio, il rollio e l'ooching quando la velocità del vento supera un limite specificato.

P5.2 Prima del segnale di partenza

- (a) Il comitato di regata può segnalare che pompaggio, rollio e ooching sono azioni permesse, come previsto nelle regole di classe, esponendo la bandiera O prima o con il segnale di avviso.
- (b) Se la velocità del vento diventa inferiore al limite specificato dopo che la bandiera O è stata esposta, il comitato di regata può *differire* la prova. Successivamente, prima o contemporaneamente all'esposizione di un nuovo segnale di avviso, il comitato di regata dovrà esporre o la bandiera R, per segnalare che la regola 42 come modificata dalle regole di classe si applica, o esporre la bandiera O, come previsto dalla regola P5.2(a).

- (c) Se la bandiera O o la bandiera R sono esposte prima o contemporaneamente al segnale di avviso, dovranno rimanere esposte fino al segnale di partenza.

P5.3 Dopo il segnale di partenza

Dopo il segnale di partenza,

- (a) se la velocità del vento supera i limiti specificati, il comitato di regata può esporre la bandiera O con suoni ripetuti in corrispondenza di una *boa* per segnalare che pompaggio, rollio e ooching sono consentiti, come stabilito dalle regole di classe, dopo aver passato quella *boa*,
- (b) se è stata esposta la bandiera O e la velocità del vento diventa inferiore al limite specificato, il comitato di regata può esporre la bandiera R con suoni ripetuti a una *boa* per segnalare che la regola 42, come modificata dalle regole di classe, si applica nuovamente dopo aver passato quella *boa*.

(FIV)

APPENDICE R

PROCEDURE PER APPELLI E RICHIESTE

Si veda la regola 70. La presente appendice può essere modificata da norme di un'autorità nazionale, ma non dal bando o dalle istruzioni di regata.

R1 APPELLI E RICHIESTE

Gli appelli, le domande dei comitati per le proteste di conferma o correzione delle proprie decisioni, e le richieste d'interpretazione delle *regole* dovranno essere fatti nel rispetto di questa appendice.

R2 INVIO DELLA DOCUMENTAZIONE

R2.1 Per fare un appello:

- (a) l'appellante, non più tardi di 15 giorni dal ricevimento della decisione scritta del comitato delle proteste o della sua decisione di non riaprire un'udienza, deve mandare all'autorità nazionale un appello, e una copia della decisione del comitato delle proteste. L'appello deve dichiarare il motivo per cui l'appellante ritiene che la decisione presa o le procedure seguite dal comitato delle proteste non siano corrette.
- (b) quando l'udienza richiesta a norma della regola 63.1 non sia stata tenuta entro 30 giorni dopo che è stata presentata una *protesta* o richiesta di riparazione, l'appellante deve, entro ulteriori 15 giorni, inviare un appello con una copia della *protesta* o richiesta e qualsiasi corrispondenza pertinente. L'autorità nazionale deve estendere il termine se vi sono buone ragioni per farlo;
- (c) quando il comitato delle proteste non rispetta la regola 65, l'appellante deve, entro un tempo ragionevole dopo l'udienza, inviare un appello con una copia della *protesta* o richiesta e qualsiasi relativa corrispondenza.

Se non è disponibile una copia della *protesta* o richiesta, l'appellante deve inviare al suo posto una dichiarazione del suo contenuto.

R2.2 L'appellante deve anche mandare, assieme all'appello o in seguito, il prima possibile, ciascuno dei seguenti documenti di cui abbia la disponibilità:

- (a) la *protesta* (o *proteste*) scritta o la richiesta (richieste) di riparazione;
- (b) un diagramma, preparato o confermato dal comitato delle proteste, che mostri l'indicazione delle posizioni e delle rotte di tutte le barche implicate, la rotta per la prossima *boa* e del suo lato e da quale parte deve essere lasciata, della forza e direzione del vento e, qualora sia rilevante, della profondità dell'acqua e della direzione e velocità di una eventuale corrente;
- (c) il bando e le istruzioni di regata e qualsiasi altro documento che governi la manifestazione, e qualsiasi loro modifica;
- (d) qualsiasi pertinente documento supplementare; e
- (e) i nomi e gli indirizzi postali ed e-mail, nonché i numeri di telefono di tutte le *parti* dell'udienza e del presidente del comitato delle proteste.

R2.3 Una richiesta di conferma o correzione della sua decisione inviata da un comitato delle proteste deve essere spedita non più tardi di 15 giorni dalla data della decisione e deve includere la decisione ed i documenti di cui alla regola R2.2. Una richiesta d'interpretazione d'una *regola* deve includere i fatti presunti.

R3 RESPONSABILITÀ DELL'AUTORITÀ NAZIONALE E DEL COMITATO DELLE PROTESTE

Alla ricezione di un appello o di una richiesta di conferma o di correzione, l'autorità nazionale deve mandare alle *parti* ed al comitato delle proteste copia dell'appello o della richiesta e della decisione presa dal comitato delle proteste. Essa deve inoltre richiedere al comitato delle proteste copia di qualsiasi documento pertinente elencato nella regola R2.2 che non sia stata fornito dall'appellante o dal comitato delle proteste, e quest'ultimo deve inviarli prontamente all'autorità nazionale. Quando l'autorità nazionale li avrà ricevuti dovrà ad inviarne copia alle *parti*.

R4 OSSERVAZIONI E CHIARIMENTI

- R4.1** Le parti e il comitato per le proteste possono fare commenti sull'appello o sulla richiesta o su uno qualsiasi dei documenti elencati nella regola R2.2 inviandoli in forma scritta all'autorità nazionale.
- R4.2** L'autorità nazionale può chiedere chiarimenti sulle norme che governano la manifestazione da organizzazioni che non sono parti dell'udienza
- R4.3** L'autorità nazionale deve inviare copia delle osservazioni e dei chiarimenti ricevuti alle parti e al comitato per le proteste, a seconda dei casi
- R4.4** I commenti su qualsiasi documento devono essere fatti entro e non oltre 15 giorni dalla loro ricezione da parte dell'autorità nazionale

R5 FATTI INADEGUATI; RIAPERTURA

L'autorità nazionale deve accettare l'accertamento dei fatti da parte del comitato delle proteste, tranne quando decide che essi sono inadeguati. In tal caso essa dovrà richiedere al comitato di fornire ulteriori fatti o altre informazioni, oppure riaprire l'udienza e riferire qualsiasi nuovo accertamento dei fatti, e il comitato deve prontamente farlo.

R6 RITIRARE UN APPELLO

Un appellante può ritirare un appello prima che sia deciso accettando la decisione del comitato per le proteste.

APPENDICE S

ISTRUZIONI DI REGATA STANDARD

La presente appendice si applica solo se il bando di regata così stabilisce

Queste Istruzioni di Regata Standard possono essere usate durante una manifestazione in luogo di quelle stampate rese disponibili per ogni barca. Per utilizzarle, occorre stabilire nel bando di regata che “Le istruzioni di regata consisteranno nelle Istruzioni di Regata Standard, dell’Appendice S del RRS e in istruzioni di regata addizionali che saranno esposte sull’albo ufficiale dei comunicati situato presso _____.”

Le istruzioni di regata addizionali includeranno:

- 1 La posizione dell’ufficio di regata e dell’albero dei segnali, sul quale saranno esposti i segnali a terra (vedi IdR 4.1 sotto)*
- 2 Una tabella che indica il programma delle prove, incluso il giorno e la data di ogni giorno di regata programmato, il numero di prove programmate ogni giorno, l’orario programmato per il primo segnale di avviso ogni giorno; e l’ultimo tempo limite per il segnale di avviso nell’ultimo giorno di regata (vedi IdR 5).*
- 3 Un elenco delle boe che saranno utilizzate e una descrizione di ognuna di esse (IdR 8). Come le nuove boe si differenzieranno dalle boe originali (IdR 10).*
- 4 I tempi limite, se ci sono, che sono elencati nella IdR 12.*
- 5 Qualsiasi modifica o integrazione alle istruzioni in questa appendice.*

Una copia delle istruzioni di regata addizionali sarà disponibile per i concorrenti, su richiesta

ISTRUZIONI DI REGATA

1 REGOLE

- 1.1 La manifestazione sarà governata dalle regole come definite in *Le Regole di Regata della Vela*.

2 COMUNICATI PER I CONCORRENTI

- 2.1 Comunicati per i concorrenti saranno esposti all'albo ufficiale dei comunicati.
- 2.2 Istruzioni di regata integrative (di seguito denominate "supplemento") saranno esposte all'albo ufficiale dei comunicati.

3 MODIFICHE ALLE ISTRUZIONI DI REGATA

- 3.1 Qualsiasi modifica alle istruzioni di regata sarà esposta prima delle ore 08.00 del giorno in cui avrà effetto a meno che questo orario non sia modificato nel supplemento. Qualsiasi modifica al programma delle prove sarà esposto entro le ore 20.00 del giorno prima di quello in cui avrà effetto

4 SEGNALI FATTI A TERRA

- 4.1 I segnali a terra saranno esposti sull'albero delle bandiere. Il supplemento indicherà la sua posizione.

5 PROGRAMMA DELLE PROVE

- 5.1 Il supplemento includerà una tabella che mostri i giorni, le date, il numero di prove programmate, i tempi programmati del primo segnale di avviso di ogni giorno, e il tempo limite del segnale di avviso nell'ultimo giorno di regata programmato.
- 5.2 Per avvisare le barche che una prova od una serie di prove inizierà a breve, la bandiera arancione della linea di partenza sarà esposta con un suono almeno cinque minuti prima che sia dato il segnale di avviso

6 BANDIERE DI CLASSE

- 6.1 Ogni bandiera di classe sarà il logo della classe su sfondo uniforme o come indicato nel supplemento.

7 I PERCORSI

- 7.1** Non più tardi del segnale di avviso, il comitato di regata indicherà il percorso, e potrà anche esporre gli approssimati gradi bussola del primo lato.
- 7.2** I diagrammi dei percorsi sono sulle pagine seguenti SI 13. Essi mostrano i percorsi, l'ordine con il quale devono essere passate le boe, e il lato dal quale ogni boa va lasciata. Il supplemento può includere altri percorsi.

8 BOE

- 8.1** Un elenco delle boe che saranno utilizzate, inclusa una descrizione di ognuna, sarà incluso nel supplemento.

9 LA PARTENZA

- 9.1** Le prove saranno fatte partire usando la RRS 26
- 9.2** La linea di partenza sarà tra un'asta che espone una bandiera arancione sul battello comitato ed il lato del percorso della boa di partenza

10 CAMBIO DEL PROSSIMO LATO DEL PERCORSO

- 10.1** Per cambiare il prossimo lato del percorso, il comitato di regata poserà una nuova boa (o sposterà la linea di arrivo) e toglierà la boa originale prima possibile. Quando in un successivo cambio una nuova boa è sostituita, essa sarà sostituita da quella originale.

11 L'ARRIVO

- 11.1** La linea di arrivo sarà tra un'asta che espone una bandiera blu sul battello comitato e il lato del percorso della boa di arrivo.

12 TEMPI LIMITE

- 12.1** Il supplemento stabilirà quale dei seguenti limiti di tempo, se esiste, si applicherà e, per ciascuno il relativo tempo limite:
- Limite di tempo per la Boa 1: tempo limite per passare la Boa 1
 - Limite di tempo della prova: tempo limite per la prima barca *per partire, compiere il percorso e arrivare.*
 - Finestra di arrivo : tempo limite per le barche per *arrivare* dopo la prima barca che *parte, compie il percorso ed arriva.*

12.2 Se nessuna barca ha passato la Boa 1 entro il tempo limite della Boa 1, la prova deve essere interrotta.

12.3 Le barche che non arrivano entro la Finestra di Arrivo, saranno classificate (Non sono arrivate) DNF senza udienza. Questo cambia le RRS 35, A5.1 e A5.2.

13 PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

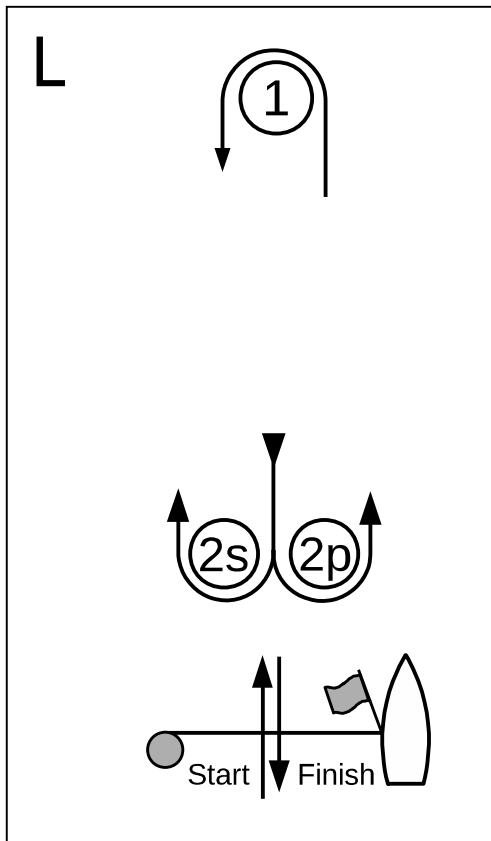
13.1 I moduli di richiesta di udienza sono disponibili presso l'ufficio di regata. Proteste e richieste di riparazione o di riapertura devono essere consegnate all'ufficio di regata entro l'appropriato tempo limite.

13.2 Per ogni classe, il tempo limite di protesta è di 60 minuti dopo che l'ultima barca ha finito l'ultima prova del giorno o dopo che il comitato di regata segnala che per oggi non ci saranno più regate, quale sia il termine più tardivo.

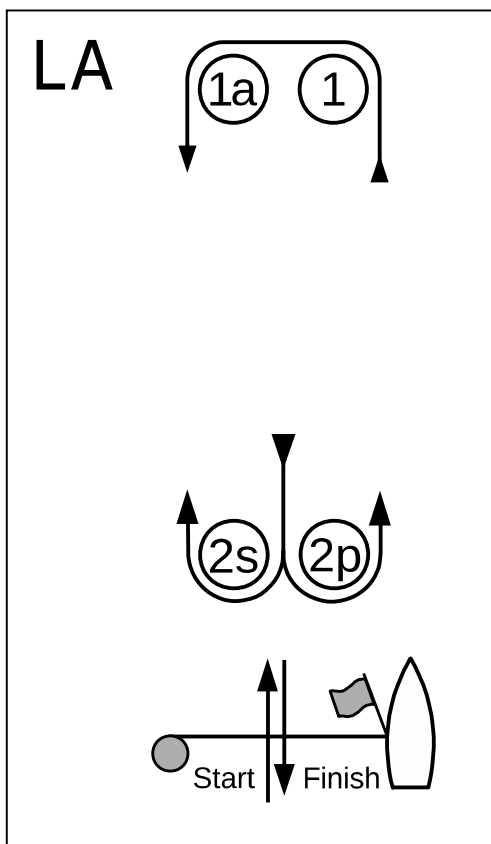
13.3 Comunicati per informare i concorrenti delle udienze nelle quali essi sono parti o nominati come testimoni e dove si terranno le udienze saranno esposti non più tardi di 30 minuti dal limite di tempo delle proteste.

13.4 Comunicati di proteste da parte del comitato di regata, comitato tecnico o comitato delle proteste saranno esposti per informare le barche come da regola RRS 61.1(b)

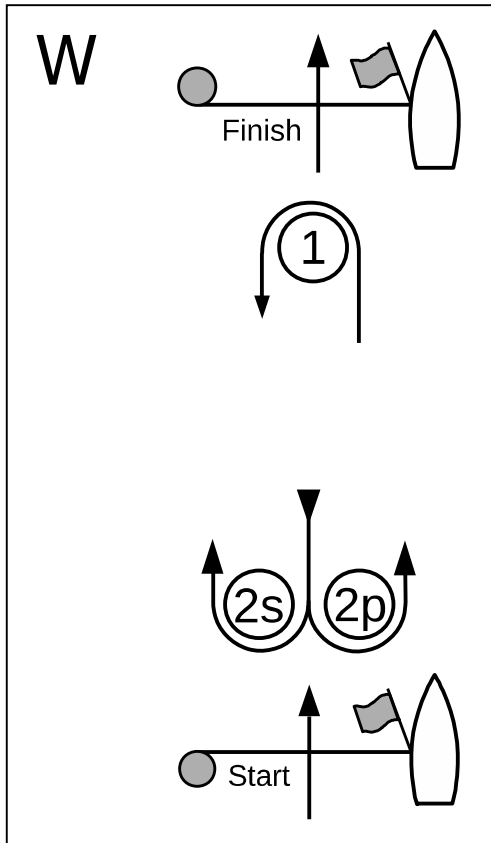
DIAGRAMMI DEI PERCORSI



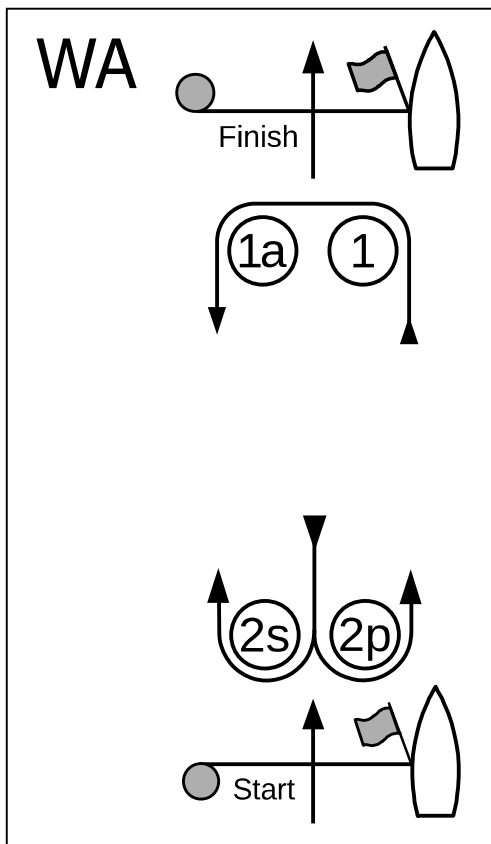
Course L – Windward/Leeward, Leeward Finish	
<i>Signal</i>	<i>Mark Rounding Order</i>
L2	Start – 1 – 2s/2p – 1 – Finish
L3	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Finish
L4	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Finish



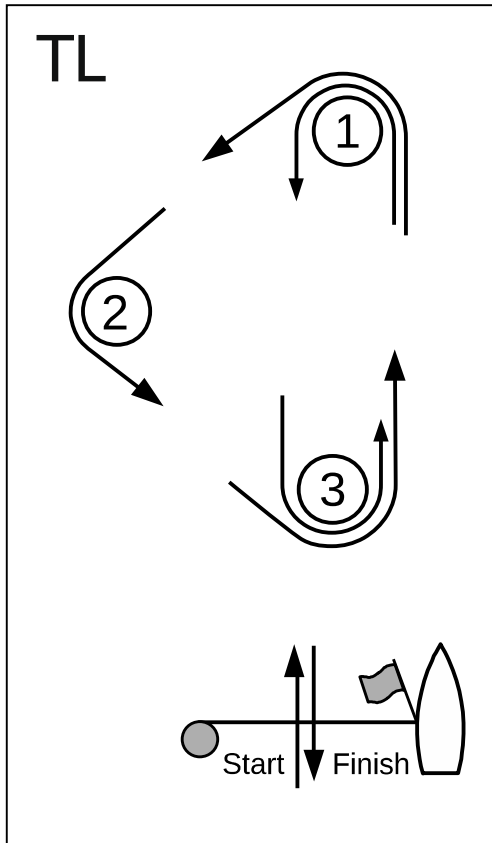
Course LA – Windward/Leeward with Offset Mark, Leeward Finish	
<i>Signal</i>	<i>Mark Rounding Order</i>
LA2	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Finish
LA3	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Finish
LA4	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Finish



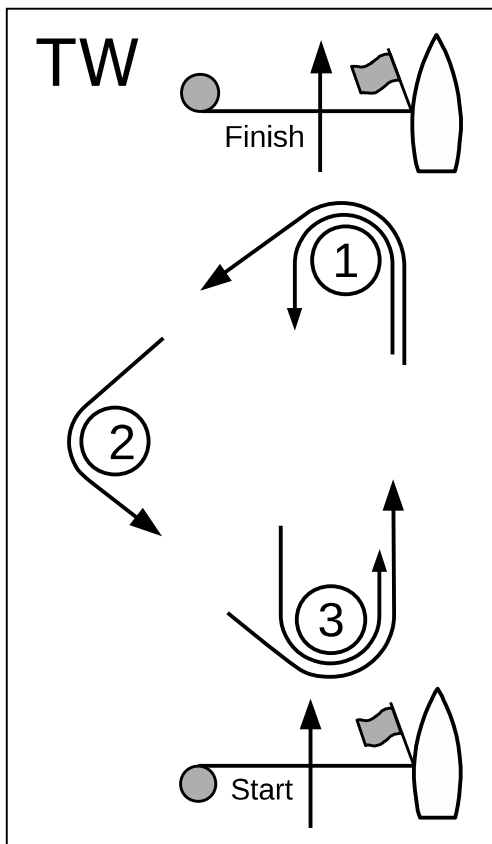
Course W – Windward/Leeward, Windward Finish	
<i>Signal</i>	<i>Mark Rounding Order</i>
W2	Start – 1 – 2s/2p – Finish
W3	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Finish
W4	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Finish



Course WA – Windward/Leeward with Offset Mark, Windward Finish	
<i>Signal</i>	<i>Mark Rounding Order</i>
WA2	Start – 1 – 1a – 2s/2p – Finish
WA3	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Finish
WA4	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Finish



Course TL – Triangle, Leeward Finish	
<i>Signal</i>	<i>Mark Rounding Order</i>
TL2	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – Finish
TL3	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – Finish
TL4	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – Finish



Course TW – Triangle, Windward Finish	
<i>Signal</i>	<i>Mark Rounding Order</i>
TW2	Start – 1 – 2 – 3 – Finish
TW3	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Finish
TW4	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Finish

APPENDICE T

ARBITRATO

Questa Appendice si applica solamente se il bando di regata o le istruzioni di regata lo stabiliscono

L'arbitrato aggiunge un passo in più al processo di risoluzione delle proteste, ma può eliminare la necessità di portare in udienza alcune proteste, quindi accelerando il processo per quegli eventi in cui ci si attende di avere molte proteste da discutere. L'arbitrato può non essere opportuno per tutte le manifestazioni, in quanto richiede una ulteriore persona esperta che possa agire come arbitro. Una guida ulteriore per l'arbitrato si può trovare nel Manuale dei Giudici Internazionali World Sailing che può essere scaricato dal sito web di World Sailing.

T1 PENALITÀ POST-REGATA

- (a) A condizione che la regola 44.1(b) non si applichi, una barca che può aver infranto una o più regole della Parte 2 o la regola 31 in un incidente, può prendere una Penalità Post-Regata in qualsiasi momento dopo la prova fino all'inizio di un'udienza di una protesta che riguardi l'incidente.
- (b) Una Penalità Post-Regata è una Penalità sul Punteggio del 30% calcolata come stabilito nella regola 44.3(c). Tuttavia si applica la regola 44.1(a).
- (c) Una barca prende una Penalità Post-Regata consegnando all'arbitro o a un membro del comitato delle proteste una dichiarazione scritta in cui dichiara di accettare la penalità, in cui identifica il numero della prova e dove e quando si è verificato l'incidente.

T2 RIUNIONE DI ARBITRATO

Una riunione riguardante l'arbitrato dovrà tenersi prima dell'udienza per ciascun incidente risultante in una *protesta* da parte di una barca che riguardi una o più regole della Parte 2 o la regola 31, ma solo se ogni *parte* è rappresentata da una persona che era a bordo al momento dell'incidente. Non sono ammessi testimoni. Tuttavia, se l'arbitro

decide che si possa applicare la regola 44.1(b) o che l'arbitrato non sia appropriato, non sarà tenuta la riunione, o qualora questa sia in corso, essa sarà chiusa.

T3 OPINIONE DELL'ARBITRO

Basandosi sulle prove fornite dai rappresentanti, l'arbitro fornirà un parere prossimo a quanto probabilmente deciderà il comitato delle proteste:

- (a) la *protesta* è invalida
- (b) nessuna barca sarà penalizzata per aver infranto una *regola*, o
- (c) una o più barche saranno penalizzate per aver infranto una *regola*, identificando le barche e le penalità.

T4 RISULTATO DELLA RIUNIONE DI ARBITRATO

A seguito dell'offerta di un'opzione da parte dell'arbitro,

- (a) una barca può prendere una Penalità Post-Regata, e
- (b) una barca può chiedere di ritirare la sua *protesta*. L'arbitro può quindi agire in rappresentanza del comitato delle proteste in accordo con la regola 63.1 e accettare il ritiro.

A meno che tutte le *proteste* riguardanti un incidente siano state ritirate, dovrà tenersi un'udienza.