



## Regolamento di Regata 2013-2016

illustrato e commentato da  
Antonio Giovenzana e Maurizio Garbujo  
UdR FIV XVzona

## Introduzione

Volendo condividere un po' della nostra poca conoscenza ed esperienza e con la convinzione che si debba sempre migliorare per crescere, abbiamo deciso di mettere su carta la nostra interpretazione delle regole di regata per il quadriennio 2013-2016. L'idea è quella di creare semplici schede riassuntive, da pubblicare periodicamente sul sito [www.geasvelacolico.it](http://www.geasvelacolico.it), che trattino delle regole con esempi chiari ed esplicativi, accompagnate da commenti e spiegazioni. In questo modo, all'inizio della prossima stagione, saremo tutti più preparati ad affrontare le varie sfide che ci attendono, siano esse le regate del salame o campionati impegnativi.

Noi ce la metteremo tutta per fare un buon lavoro ma voi portate pazienza e segnalateci suggerimenti e idee per migliorare il risultato finale.

## Per orientarsi

Per molti le regole di regata e gli enti che "regnano" nell'ambito della vela sportiva sono un mondo sconosciuto. Anche se è noioso, cominciamo allora ad orientarci fra le sigle.

**ISAF:** **International Sailing Federation**, è l'ente sovranazionale cui tutte le federazioni nazionali fanno riferimento ( [www.sailing.org](http://www.sailing.org) ).

**FIV:** **Federazione Italiana Vela**, riconosciuta dal CONI, è la sola federazione autorizzata ad agire in Italia per nome e conto di ISAF ( [www.federvela.it](http://www.federvela.it) ).

**AO:** **Autorità Organizzatrice**, usualmente il circolo presso il quale si svolgerà la regata.

**CO:** **Comitato Organizzatore**, ovvero il "braccio" dell'AO. Redige il bando di regata, predispone i controlli di stazza, si occupa di tutta la segreteria, la logistica, l'assistenza e la sicurezza. Può essere esterno all'AO.

**RRS:** **Racing Rules of Sailing**, è tradotto in italiano con Regolamento di Regata (RR). Nei BdR e nelle IdR le troverete spesso usate entrambe, con lo stesso significato. Il RR è "copyright" dell'ISAF e ne viene concesso l'uso solo alle federazioni nazionali, le quali lo traducono e a loro volta ne concedono l'uso ai soli affiliati. Viene emendato, talvolta pesantemente, ogni 4 anni, in corrispondenza del "quadriennio olimpico" ovvero il lasso di tempo che intercorre tra due Olimpiadi.

**BdR:** **Bando di Regata**, una sorta di invito a partecipare ad una regata che però è vincolante per l'AO. Possiamo considerarlo infatti una specie di contratto tra regatante e circolo, tanto da avere prevalenza sulle IdR in caso di incongruenze tra i due documenti. E' ovviamente disponibile giorni prima della regata. Responsabile per la redazione del BdR è l'AO/CO.

**IdR:** **Istruzioni di Regata** ovvero il documento che la stragrande maggioranza dei regatanti, commettendo un grave errore, non legge MAI! Esse vengono distribuite all'atto della iscrizione e riportano spiegazioni sul percorso, sulle modalità di svolgimento, possibili modifiche ad alcune regole del RR e molte altre informazioni fondamentali. Non leggerlo significa aver già potenzialmente compromesso il proprio risultato. Il presidente del CdR è il responsabile della redazione delle IdR. Le IdR possono essere modificate dal CdR con l'esposizione di apposito comunicato (e l'issata della bandiera "Lima" accompagnata da un suono).

**UdR:** l'**Ufficiale di Regata** è una persona formata, autorizzata e nominata da FIV per sovrintendere e dirigere la regata. L'UdR non è un arbitro (i famosi UMPIRES di Coppa America), figura che troviamo invece solo nelle regate a "match race".

**CdR:** Il **Comitato di Regata**, formato da un presidente e uno o più componenti (tutti UdR) e, se presenti, dagli stazzatori, è responsabile della conduzione della regata, dalla verifica dei requisiti dei partecipanti (tessera, assicurazione) fino alla compilazione di tutta la documentazione che successivamente l'AO dovrà inviare a FIV. La "barca comitato" è l'imbarcazione che solitamente costituisce uno degli estremi della linea di partenza. Da NON confondere con la "barca giuria", ovvero uno o più gommoni che espongono una bandiera con una "J" (Jury, appunto!) che talvolta seguono i regatanti sul percorso con a bordo UdR specializzati in grado di comminare sanzioni per comportamenti scorretti (vedi ad esempio la regola 42).

**CpP:** il **Comitato per le Proteste**, formato da un presidente e uno o più componenti (tutti UdR specializzati), si occupa di gestire i "contenziosi" al termine delle prove, ovvero le "Proteste" e le "Richieste di Riparazione". Spesso nelle regate meno importanti CdR e CpP coincidono. Ove vengano utilizzati i gommoni "J", a bordo vi sono i componenti del CpP.

# Indice

Diamo innanzi tutto una occhiata all'indice del RR per avere un'idea di cosa ci aspetta.

- **Definizioni**
- **Principi Base**
- **Parte 1** Regole fondamentali (regole 1 – 2 – 3 – 4)
- **Parte 2** Quando le barche si incontrano (regole 10 – 11 – 12 – 13 – 14 – 15 – 16 – 17- 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 23 – 24)
- **Parte 3** Conduzione di una regata (regole 25 – 26 – 27 – 28 – 29 – 30 – 31 – 32 – 33 – 34 – 35 – 36)
- **Parte 4** Altri obblighi quando si è in regata (regole 40 – 41 – 42 – 43 – 44 – 45 – 46 – 47 – 48 – 49 – 50 – 51 – 52 – 53 – 54 - 55)
- **Parte 5** Proteste, riparazioni, udienze, cattiva condotta ed appelli (regole 60 – 61 – 62 – 63 – 64 – 65 – 66 – 67 - 69 – 70 – 71)
- **Parte 6** Iscrizione e qualificazione (regole 75 – 76 – 77 – 78 – 79 – 80 – 81)
- **Parte 7** Organizzazione della regata (regole 85 – 86 – 87 – 88 – 89 – 90 - 91)
- **Appendici** ( A – B – C – D – E – F – G – H – J – K – L – M – N – P – R )

Lavoreremo quasi esclusivamente solo fino alla Parte 4 lasciando il resto solo a cenni e collegamenti.

## Principi base

### **LE REGOLE ED IL COMPORTAMENTO SPORTIVO**

*Nello sport della vela, i concorrenti sono governati da un insieme di regole che essi sono tenuti a osservare e far rispettare. È un principio fondamentale di comportamento sportivo che quando i concorrenti infrangono una regola essi devono eseguire prontamente una penalità, che può essere anche il ritirarsi.*

### **RESPONSABILITÀ AMBIENTALE**

*I partecipanti sono incoraggiati a limitare qualsiasi impatto ambientale negativo causato dallo sport della vela.*

Ma come? Non c'erano prima le Definizioni? Avete ragione, ma i principi base sono talmente importanti che riteniamo di poter profanare l'indice del RR e parlarvene subito.

Dicevamo poco fa che nelle regate cosiddette "di flotta" (esclusi cioè i match e i team race) non ci sono gli arbitri. Ed è così perché storicamente la marina si fa vanto di tradizione di correttezza (fair play) e di sportività (sportmanship) tale che di fatto si vuole supporre che i concorrenti rispettino le regole e si auto-penalizzino in caso di infrazione, arrivando al punto di ritirarsi. Quindi gli arbitri, semplicemente, non servono. Il RR, ancor prima di parlare di regole, rammenta pertanto queste leggi del mare. Ovvio che in quanto uomini siamo fallaci per definizione (specie nel giudicare noi stessi e le nostre cattive azioni), quindi esiste la possibilità che un concorrente ne "protesti" un altro, seguendo regole molto precise: entrambi si assoggetteranno di buon grado al giudizio del CpP che deciderà dopo aver ricostruito i fatti ascoltando concorrenti ed eventuali testimoni, secondo un rituale definito.

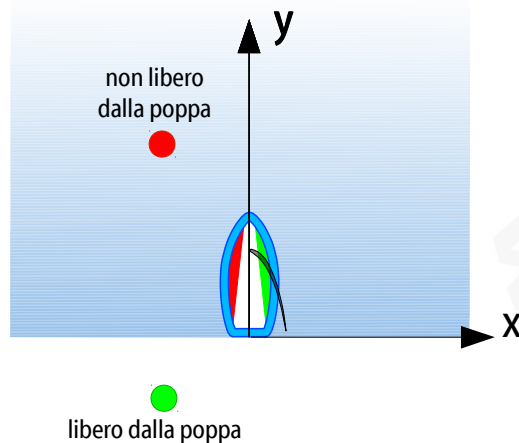
Nell'edizione RR 2013-2016, in ossequio alla finalmente accresciuta sensibilità del genere umano verso il pianeta che lo ospita, trova posto un nuovo principio base, ovvero che il velista si adopererà affinché la sua "impronta ecologica" durante la competizione (e, diciamo noi, più in generale durante tutta la navigazione) sia possibilmente nulla! Riteniamo di poter estendere questa richiesta anche a tutti gli altri attori di una regata, in primis alla AO.

## Definizioni

Non è proprio possibile iniziare a parlare di regole senza aver prima definito il significato di alcuni termini che descrivono in maniera inequivocabile le più comuni situazioni di regata. E' sicuramente una parte importante ma piuttosto pesante, pertanto in questa fase iniziale, affronteremo solo le definizioni principali rimandando le altre all'occorrenza. Nel regolamento è facile riconoscere le definizioni perché sono sempre scritte con il carattere *corsivo*.

**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 imbarcazione. 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. Non si applicano a barche su mure opposte tranne quando si applica la regola 18 oppure entrambe le barche stanno navigando a più di novanta gradi dal vento reale.

Per VISUALIZZARE il concetto di "libero dalla poppa" immaginiamo un sistema di riferimento cartesiano la cui origine coincida con "il punto più a poppavia" come visto nella definizione, con l'asse "y" orientato nel senso poppa-prua. Bene, possiamo dire che qualsiasi punto abbia una "y" positiva, si trovi cioè nella parte azzurra del piano, NON E' LIBERO DALLA POPPA della barca rappresentata.

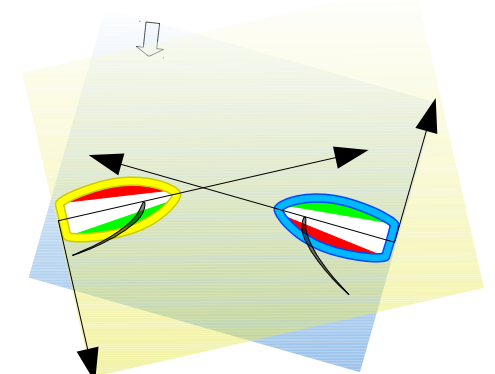


**QUANDO DUE BARCHE SI INSEGUONO** quella davanti sarà SEMPRE NON LIBERA DALLA POPPA di quella dietro.

-Sistema di riferimento barca gialla: nel disegno l'azzurra è completamente nella zona delle "y positive gialle", quindi azzurra è NON LIBERA DALLA POPPA di gialla.

-Sistema di riferimento barca azzurra: è evidente che NESSUN punto della gialla è nella zona delle "y positive azzurre", pertanto gialla è LIBERA DALLA POPPA di azzurra.

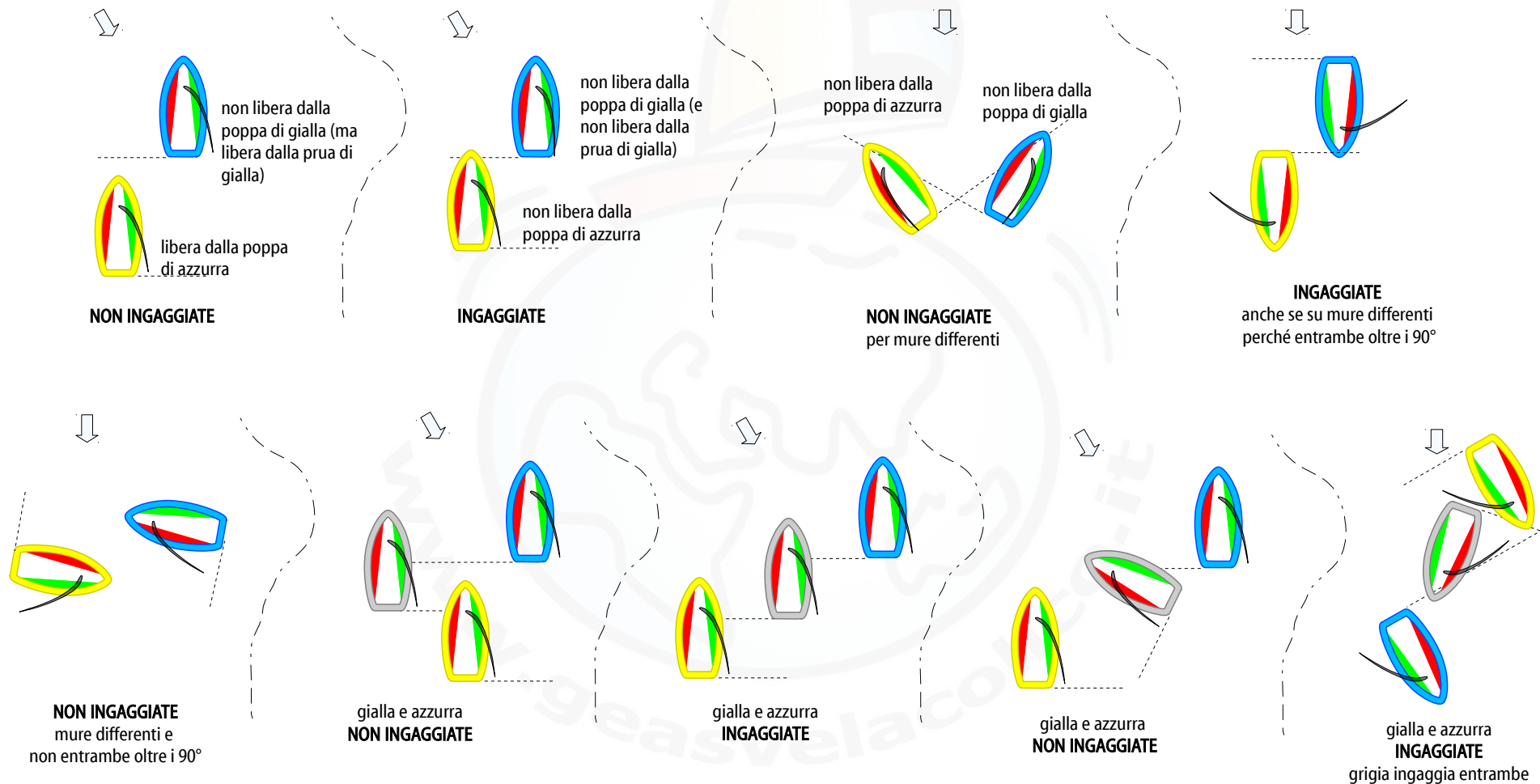
**QUI DUE BARCHE ANCORA SI INSEGUONO**, ma in questo caso almeno un punto della gialla è nella zona delle "y positive azzurre". L'azzurra è sempre completamente nella zona delle "y positive gialle". Quindi entrambe le barche sono NON LIBERE DALLA POPPA.



**QUANDO DUE BARCHE SI FRONTEGGIANO** entrambe sono nella zona delle "y positive" dell'altra quindi entrambe sono NON LIBERE DALLA POPPA.

E' importante far proprio il concetto di LIBERO DALLA POPPA e LIBERO DALLA PRUA, in quanto propedeutico alla definizione di INGAGGIO e sue conseguenze

L' **INGAGGIO** è fondamentalmente determinato dal non essere entrambe libere dalla poppa ma è fortemente influenzato da altri fattori quali le rispettive mure, i gradi delle andature e la regola 18 (spiegata meglio nel relativo paragrafo). Gli esempi che seguono presentano le situazioni più comuni.

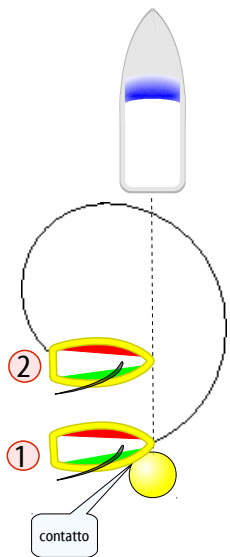


**-Arrivo :** Una barca arriva quando qualsiasi parte del suo scafo, equipaggio o attrezzatura in posizione normale, taglia la linea di arrivo dal lato del percorso. Tuttavia, essa non è arrivata se, dopo aver tagliato la linea di arrivo essa

- (a) esegue una penalità come da regola 44.2,
- (b) corregge un errore come da regola 28.2 compiuto sulla linea, o
- (c) prosegue nel compimento del percorso.

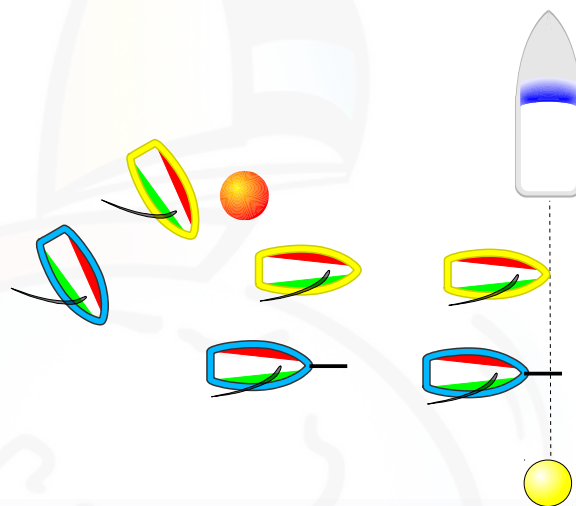
La barca gialla è arrivata, la barca azzurra sta per arrivare, anche se il suo bompresso ha tagliato prima la linea di arrivo. Esso, infatti, è in posizione irregolare in quanto armato senza aver issato il gennaker.

b) La reg. 28.2 o regola "del filo", stabilisce che per poter arrivare una barca deve aver effettuato correttamente tutto il percorso. Se la barca che ha commesso un errore di percorso taglia la linea di arrivo senza prima correggere tale errore, sarà considerata "non arrivata" (DNF).



La barca gialla (posizione 1) attraversa la linea di arrivo ma commette infrazione, pertanto fino a che non esegue la penalità non è da considerare arrivata.

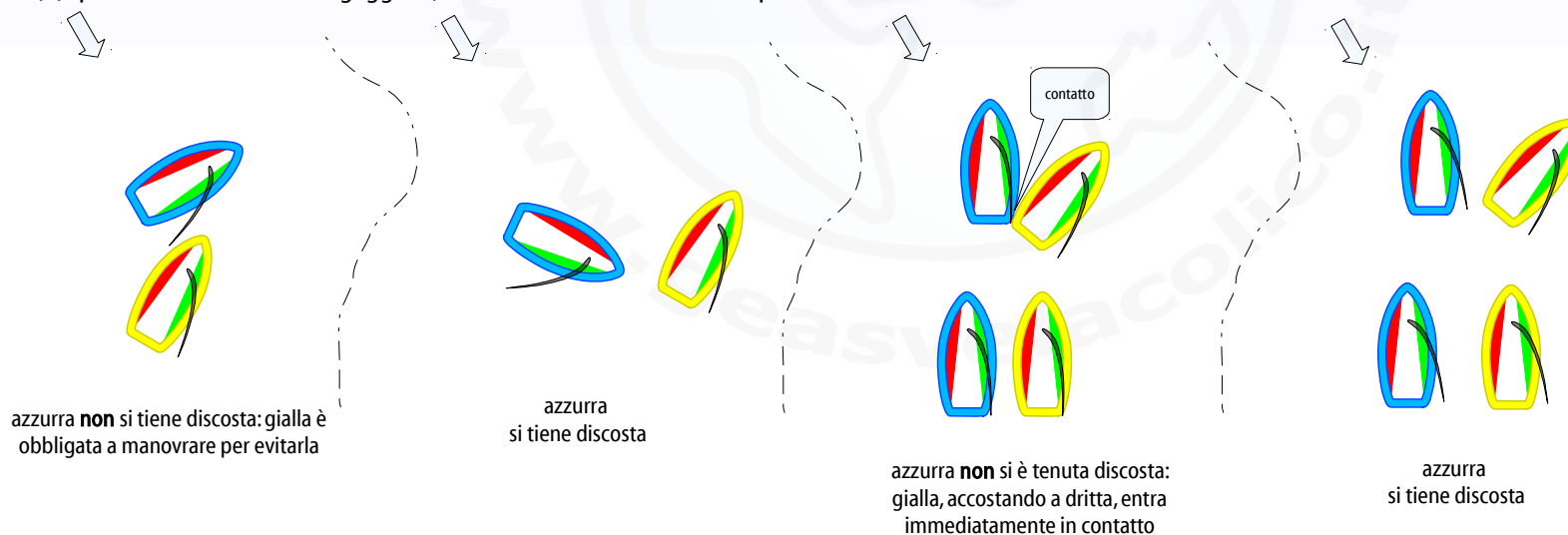
a) La reg. 44.2 prevede che la barca che debba effettuare una penalità di uno o due giri lo faccia "prontamente", ovvero quanto prima, anche allontanandosi dalle altre barche al fine di non recare disturbo. Se la penalità deve essere effettuata alla linea di arrivo o nei suoi pressi, la barca non è considerata arrivata fino a che non torna completamente nel lato di percorso prima di tagliare nuovamente la linea (posizione 2).



c) Questa specifica stabilisce che la linea di arrivo è liberamente attraversabile durante i giri precedenti all'ultimo senza che la barca sia per questo considerata "arrivata".

**-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 compiere manovre per evitarla e,
- (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 un contatto immediato.

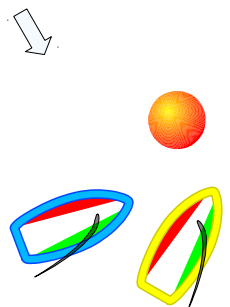


**-Spazio alla boa :** è lo spazio necessario ad una barca per lasciare la boa dalla parte prescritta, ma anche,

(a) lo spazio per navigare verso la boa quando la sua giusta rotta è navigare vicino ad essa, e

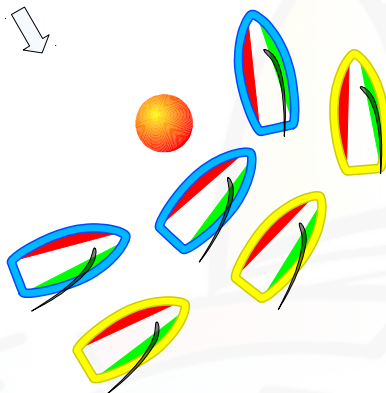
(b) lo spazio per girare la boa come necessario per compiere il percorso.

Lo spazio alla boa per una barca non comprende, comunque, lo spazio per virare, a meno che essa sia ingaggiata all'interno ed al vento della barca che deve dare spazio alla boa ed essa possa raggiungere la boa dopo la sua virata.



#### **NO SPAZIO ALLA BOA**

la barca gialla, esterna in boa, non sta lasciando lo spazio necessario ad azzurra per passare la boa dalla parte prescritta (boa a sinistra)



#### **SI SPAZIO ALLA BOA**

la barca gialla, esterna in boa, ha lasciato alla barca azzurra lo spazio per raggiungere la boa e lo spazio necessario per passarla dalla parte prescritta (boa a sinistra). Questo è il caso in cui la barca azzurra ha anche diritto a virare pur essendo al vento.



(a) non necessariamente lo spazio alla boa deve passare vicinissimo alla boa. Infatti se la giusta rotta passa lontana dalla boa, allora lo spazio alla boa non è andare verso la boa

**-Giusta rotta :** Una rotta che una barca vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza di altre imbarcazioni alle quali ci si riferisce nella regola usando questo termine. Una barca non ha giusta rotta prima del suo segnale di partenza.

**NOTA:** La giusta rotta è dunque la rotta più veloce, a giudizio dell'equipaggio, che serve per raggiungere il proprio obiettivo, sia esso avversario, boa o arrivo. Tutto ciò ovviamente in assenza di obblighi determinati dal doversi tenere discosti da altre barche che in quel momento hanno diritto di rotta. Possono sicuramente influenzare le scelte di giusta rotta ovviamente i venti, le correnti, gli ostacoli ma anche le esigenze di tattica. Da notare che il concetto di giusta rotta è sospeso prima della partenza. Attenzione però che dopo il segnale di partenza, anche se la barca non ha ancora tagliato la linea, il concetto di giusta rotta ritorna attivo.

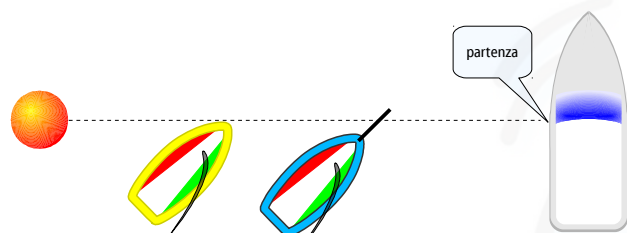
**-In regata :** Una barca è in regata dal suo segnale preparatorio fino a quando arriva e libera la linea di arrivo e le boe, o si ritira, o fino a quando il comitato di regata segnali un richiamo generale, un differimento o un annullamento.

**NOTA:** Come vedremo meglio studiando la regola 26, la regata inizia dal suo segnale preparatorio, ovvero a 4 minuti dalla partenza vera e propria. Prima dell'inizio della regata e dopo la sua conclusione, sono in vigore le regole NIPAM (Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare) che regolano la normale navigazione. Attenzione però, perché le barche che sono nell'area di regata o nei suoi pressi e che intendono regatare, anche se il loro segnale preparatorio non è esposto, sono comunque soggette alla parte 2 del RR quando si incontrano e possono essere squalificate.

**-Spazio :** È lo spazio di cui una barca ha bisogno nelle condizioni del momento, compreso lo spazio per ottemperare ai suoi obblighi in base alle regole della parte 2 e la regola 31, quando manovra con prontezza ed in modo marinaro.

**NOTA:** le "condizioni del momento" sono ovviamente le condizioni del vento e del mare in quel preciso istante. Ciò sta a significare che le distanze e le velocità nelle manovre devono tenere conto di tali condizioni. Non esiste una misura definita (mezza lunghezza o una lunghezza, dieci secondi o un minuto) ma lo spazio e il tempo di manovra sono per definizione variabili dipendenti dalle condizioni. Per "manovra con prontezza" si deve intendere prontamente ovvero velocemente, pressoché immediatamente. Per esempio, quando una barca sottovento orza in prossimità di una barca al vento la manovra per tenersi discosta deve essere fatta senza ritardi o esitazioni. Il "modo marinaro" deve essere interpretato come un comportamento che non esponga la propria o l'altrui barca e il proprio o l'altrui equipaggio al rischio di danni o lesioni. Ciò sta a significare che tutto l'equipaggio deve essere normalmente in grado di effettuare efficacemente le manovre previste nelle condizioni del momento (ognuno deve sapere svolgere il proprio ruolo).

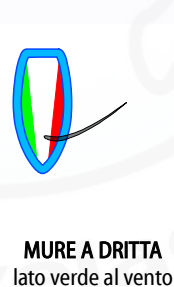
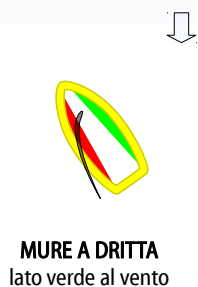
**-Partenza :** Una barca parte quando, essendo stata completamente nella parte di pre-partenza della linea di partenza al momento o dopo il suo segnale di partenza, ed avendo ottemperato alla regola 30.1 quando in vigore, qualsiasi parte del suo scafo, attrezzatura o equipaggio taglia la linea di partenza in direzione della prima boa.



La barca gialla è partita in posizione regolare mentre la barca azzurra non è considerata partita in quanto il suo bompresso, ancorché non armato con il gennaker, era oltre la linea prima del segnale di partenza.

**NOTA:** la regola 30.1 (bandiera India), stabilisce che una barca che era oltre la linea prima del segnale di partenza, non sia considerata partita fino a che non abbia effettuato la sua penalizzazione che consiste nell'obbligo di rientro dalle estremità della linea.

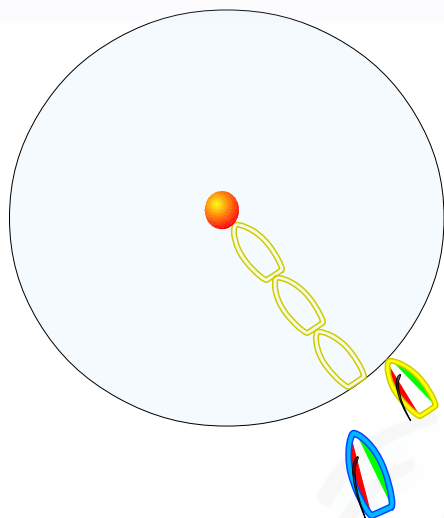
**-Mure, a dritta o a sinistra :** Una barca si trova con le mure, a dritta o a sinistra a seconda del suo lato al vento.



**NOTA:** la barca con prua al vento, mantiene le mure che aveva prima di arrivare in quella posizione. In questo caso la barca azzurra aveva e mantiene mure a sinistra.



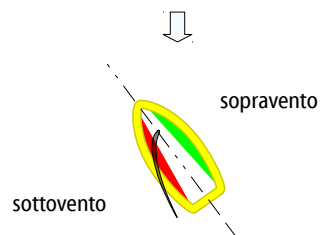
**-Zona** : L'area attorno alla boa entro una distanza di tre lunghezze di scafo della barca ad essa più vicina. Una barca si trova nella zona quando qualsiasi parte del suo scafo è nella zona.



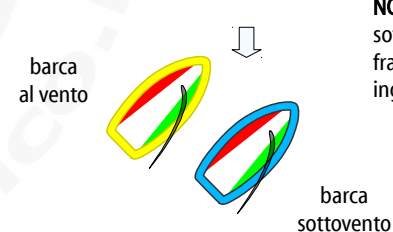
La zona va calcolata sulla lunghezza effettiva dello scafo della barca più vicina alla boa. In una regata di flotta la barca gialla è la più vicina e quindi determina il raggio della zona.

- 2 lunghezze per le regate di match race
- 3 lunghezze per le regate di flotta
- 4 lunghezze per le regate di radiomodelli

**-Sottovento e al vento** : Il lato sottovento di una barca è quello che si trova o, se la barca ha la prora al vento, si trovava più lontano dalla direzione del vento. Ciò nonostante, 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 al vento (sopravento). Quando due barche sono ingaggiate sulle stesse mure, quella sul lato sottovento dell'altra è la barca sottovento. L'altra è la barca al vento.

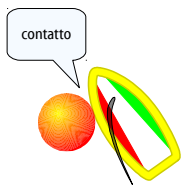


per convenzione, nelle andature portanti, il sottovento è dove sta la randa.

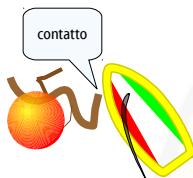


**NOTA:** il concetto di sottovento/al vento fra barche si applica solo se ingaggiate sulle stesse mure.

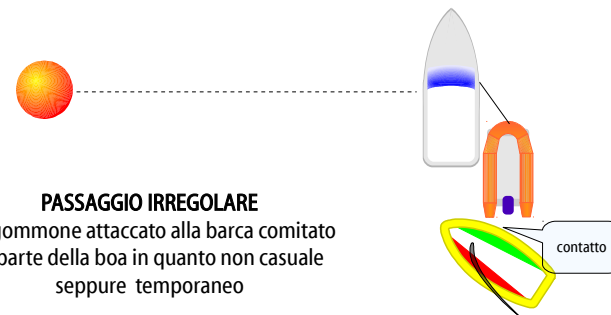
**-Boa :** E' un oggetto che le istruzioni di regata stabiliscono che una barca debba lasciare da una parte prescritta, ed una barca del comitato di regata circondata da acque navigabili dalla quale si estende la linea di partenza o di arrivo. Il cavo dell'ancora o un oggetto attaccato casualmente ad una boa non è parte di essa.



**PASSAGGIO IRREGOLARE**  
è stata infranta la reg. 31



**PASSAGGIO REGOLARE**  
un ramo impigliato nella boa o qualsiasi  
altra cosa casualmente attaccata alla stessa,  
non fa parte della boa



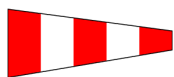
**PASSAGGIO IRREGOLARE**  
un gommone attaccato alla barca comitato  
fa parte della boa in quanto non casuale  
seppure temporaneo

**-Differire :** Una regata differita è ritardata prima della sua partenza prevista ma successivamente può essere fatta partire o venire annullata.

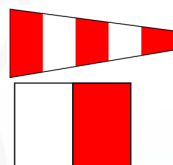
**NOTA:** se all'inizio della procedura di partenza (segnale di avviso) o durante la stessa (fino ad un attimo prima del via), non ci sono le condizioni per svolgere regolarmente la regata, il CdR può differirla. Il segnale per differire una regata è la bandiera Intelligenza (AP in inglese : Answer Pennant) che è sempre issata con 2 suoni. E' opportuno che i regatanti restino a disposizione del comitato, navigando nei suoi pressi. Infatti il CdR può decidere in qualsiasi momento di far riprendere le procedure di partenza un minuto dopo l'ammaina dell'Intelligenza, accompagnato da un suono.

- Se il CdR ritiene che le condizioni per svolgere la regata non riprenderanno a breve, può issare l'Intelligenza sopra la H (hotel), con due suoni. In questo caso i regatanti possono tornare a terra dove saranno date ulteriori indicazioni per l'eventuale ripartenza.

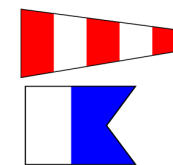
- Se il CdR ritiene che le condizioni per svolgere la regata non riprenderanno per tutta la giornata, può issare l'Intelligenza sopra la A (alfa), con due suoni. In questo caso i regatanti sono liberi perché per tutta la giornata non saranno disputate altre regate.



**Intelligenza (AP):** le regate non partite sono *differite*. Il segnale di avviso sarà esposto un minuto dopo l'ammaina a meno che in quel momento la regata sia ulteriormente *differita* o *annullata*.



**Intelligenza su H:** le regate non partite sono *differite*. Ulteriori segnali a terra



**Intelligenza su A:** le regate non partite sono *differite*. Non ci saranno altre regate oggi

**-Annullare** : Una prova che il comitato di regata o il comitato delle proteste annulla, è nulla ma può essere ripetuta.

**NOTA**: se durante la regata (dopo il segnale di partenza), vengono a mancare le condizioni per svolgere regolarmente la regata, il CdR può annullarla. Il segnale per annullare una regata è la bandiera N (november) che è sempre issata con 3 suoni. E' opportuno per i regatanti tornare a disposizione del comitato, navigando nei suoi pressi. Infatti il CdR può decidere in qualsiasi momento di far disputare una nuova regata un minuto dopo l'ammaino della N, con un suono.

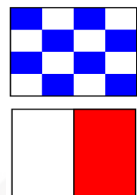
- Se il CdR ritiene che le condizioni per ripetere la regata che sta per annullare non riprenderanno a breve, può issare la N sopra la H (hotel), con tre suoni. In questo caso i regatanti possono tornare a terra dove saranno date ulteriori indicazioni.

- Se il CdR ritiene che le condizioni per ripetere la regata che sta per annullare non riprenderanno per tutta la giornata, può issare la N sopra la A (alfa), con tre suoni. In questo caso i regatanti sono liberi perché per tutta la giornata non saranno disputate altre regate.

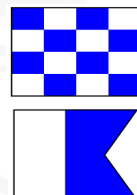
Esiste anche una prescrizione FIV (valida quindi solo per l'Italia) che prevede di issare la bandiera N sopra l'Intelligenza per segnalare grave pericolo. Tutte le regate in corso sono annullate e quelle previste sono differite e tutti i regatanti devono tornare immediatamente al porto o ridossare in un posto sicuro. Il CdR potrà far ripetere la prova, alzando la bandiera L (lima).



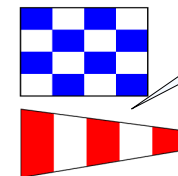
**N**: tutte le regate partite sono *annullate*. Ritornare nell'area di partenza. Il segnale di avviso sarà esposto un minuto dopo l'ammainata a meno che a quel momento la regata sia ulteriormente *annullata* o *differita*.



**N su H**: tutte le regate sono *annullate*. Ulteriori segnali a terra.



**N su A**: tutte le regate sono *annullate*. Nessun'altra regata oggi.

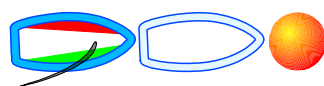


PERICOLO !!

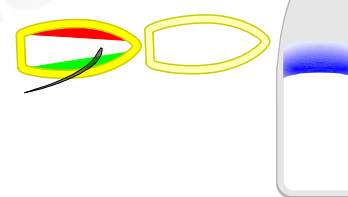


**N su Intelligenza**: segnale di pericolo. Esposto da qualsiasi mezzo del CdR. Tutte le prove iniziate sono *annullate* e quelle non iniziate sono *differite*. Raggiungere immediatamente il porto o il ridosso più vicino.

**-Ostacolo** : E' un oggetto che una barca non possa superare senza cambiare sostanzialmente la sua rotta quando essa navigava direttamente nella sua direzione ad una sua lunghezza fuori tutto da esso. Un *ostacolo* è anche un oggetto che può essere superato in sicurezza da una sola parte e un'area stabilita dalle Istruzioni di regata. Tuttavia, una barca *in regata* non è un *ostacolo* per le altre barche, a meno che esse non debbano *tenersi discoste* da essa, oppure evitarla quando si applica la regola 23. Un mezzo in navigazione, inclusa una barca *in regata*, non è mai un *ostacolo* continuo.



**NON E' OSTACOLO**  
piccola deviazione per passare



**E' OSTACOLO**  
significativa deviazione per passare

## PARTE 1

### REGOLE FONDAMENTALI

#### Regola 1 SICUREZZA

##### 1.1 Aiutare Chi è in Pericolo

Una barca o un concorrente deve dare tutto l'aiuto possibile ad ogni persona o mezzo in pericolo.

##### 1.2 Equipaggiamenti Salvavita e Dispositivi Personali di Galleggiamento

Una barca deve portare adeguati equipaggiamenti salvavita per tutte le persone a bordo, incluso un mezzo pronto all'impiego immediato, salvo che le regole della propria classe non prevedano altri obblighi. Ogni concorrente è personalmente responsabile di indossare un dispositivo personale di galleggiamento adeguato alle circostanze.

#### Regola 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 a norma di questa regola soltanto se risulta chiaramente che detti principi sono stati violati. Una squalifica in base a questa regola non potrà essere scartata dai punteggi della serie di prove della barca.

#### Regola 3 ACCETTAZIONE DELLE REGOLE

Nel partecipare ad una regata svolta con le presenti regole ogni concorrente e proprietario di barca acconsente:

- (a) ad assoggettarsi alle presenti *regole*;
- (b) ad accettare le penalizzazioni inflitte e ogni altra azione assunta in base alle *regole*, subordinatamente alle procedure d'appello e di revisione in esse previste, quale decisione definitiva di ogni questione sollevata da dette *regole*; e
- (c) a non far ricorso ad una corte di giustizia o tribunale per quanto riguarda qualsiasi di tali decisioni.

#### Regola 4 DECISIONE DI PARTECIPARE ALLA PROVA

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

#### Regola 5 ANTI - DOPING

Un concorrente deve attenersi al Codice Mondiale Antidoping, alle regole dell'Agenzia Mondiale Antidoping ed alla Normativa 21 dell'ISAF, Codice Antidoping. Un'asserita o reale violazione della presente regola deve essere trattata in base alla Normativa 21. Essa non può essere motivo di *protesta* e non si applica la regola 63.1.

**NOTA:** ed eccoci finalmente alle regole vere e proprie. La chiarezza e la semplicità di queste prime 5 regole non dovrebbero richiedere ulteriori spiegazioni.

Evidenziamo però che l'obbligo di prestare aiuto sancito dalla regola 1.1 deve essere vissuto come dovere civico/morale oltre che sportivo e facente parte del DNA del vero marinaio. Comunque, nel caso questa situazione dovesse creare evidenti disparità tra i concorrenti, sarà possibile per l'equipaggio che ha prestato soccorso, chiedere riparazione al CdR o CpP per la modifica del proprio punteggio.

La regola 2 invece afferma il dovere di sportività e correttezza e quindi ricorda che vanno evitate tutte le furberie, i trucchi o le manovre vietate che hanno come effetto lo scorretto avvantaggiarsi proprio o di un equipaggio amico. Oltre a non poter essere scartata, una squalifica per questa regola attribuisce all'atleta una noemia di antisportività che senza dubbio lo precederà e sarà ricordata dagli altri concorrenti.

## 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. Comunque, una barca che non sia in regata non deve essere penalizzata per una violazione delle presenti regole, ad eccezione della regola 24.1.*

*Se una barca che naviga in base a queste regole incontra un mezzo che non lo sta facendo, essa osserverà le Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare (NIPAM) o le norme governative sul diritto di rotta. Le regole della Parte 2 sono sostituite dalle regole di rotta contenute nelle NIPAM o dalle regole di rotta governative, se così è stabilito dalle istruzioni di regata.*

**NOTA:** queste sezioni introduttive sono definite "PREAMBOLO" e possono essere richiamate nelle IdR pur non essendo regole vere e proprie.

Come dice il titolo questa parte del regolamento descrive le regole riferite all'incontro tra barche. Le imbarcazioni che intendono regatare, non ha importanza se stanno navigando verso il campo, se sono in regata, se stanno per iniziare oppure hanno già finito: **tutte hanno diritti e doveri da rispettare**. Però, le barche che non sono in regata, non devono essere penalizzate a meno che volontariamente vadano a disturbare una barca in regata, infrangendo la reg. 24.1.

Pur essendo in regata, le RR non si applicano nel caso si incroci una imbarcazione o altro mezzo che non lo è. In questo caso devono essere rispettate le NIPAM.

Una barca non in competizione e che si trovi a passare per il campo di regata, deve porre la massima attenzione a non intralciare nessuna delle barche regatanti, tenendosi distante da esse e soprattutto dalle boe. Attenzione: un battello di linea ha sempre e comunque la precedenza, anche sulle barche in regata.

## SEZIONE A

### DIRITTO DI ROTTA

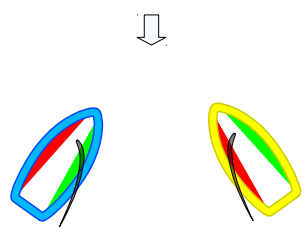
*Una barca ha diritto di rotta rispetto ad un'altra barca quando l'altra barca è obbligata a tenersi discosta da essa. Tuttavia alcune regole delle Sezioni B, C e D limitano le azioni di una barca con diritto di rotta.*

**NOTA:** va prestata particolare attenzione al fatto che in alcuni casi il proprio diritto di rotta è fortemente limitato. Avere il diritto di rotta **non è** mai equivalente a poter fare ciò che si vuole. La presunta complessità del regolamento di regata nasce proprio da questo apparente conflitto: ho diritto ma non posso fare .... / non ho diritto ma posso fare .... Leggendo attentamente le varie regole, scoprirete che le cose sono più semplici di quanto appare e che i presunti conflitti, altro non sono che l'applicazione di principi di buon senso che stanno alla base di una navigazione corretta e sicura. Visto così, il regolamento sembrerà più comprensibile.

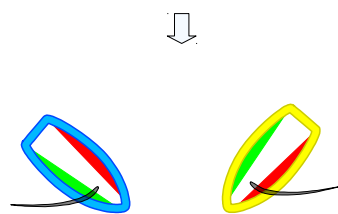
Rispetto ad altri regolamenti il RR pone l'accento non tanto sui "diritti" quanto sui "doveri": il mio diritto di rotta è conseguente dal dovere dell'altro di tenersi discosto.

## Regola 10 SU MURE OPPOSITE

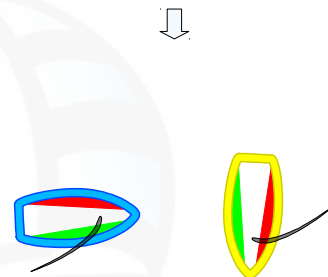
Quando le barche sono su *mure* opposte, una barca con le *mure a sinistra* deve *tenersi discosta* da una barca con le *mure a dritta*.



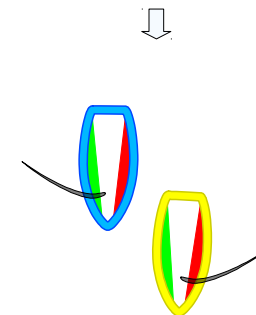
azzurra **deve** virare  
o poggiare per passare  
a poppa di gialla



azzurra **deve** abbattere  
o orzare per passare  
a poppa di gialla



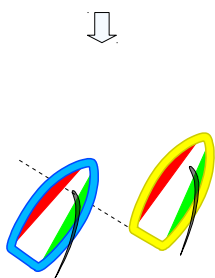
azzurra **deve** orzare  
per passare  
a poppa di gialla



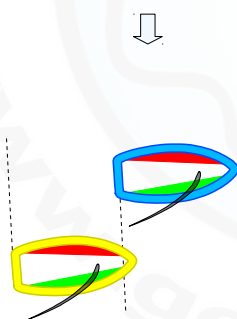
azzurra **deve** poggiare per  
tenersi  
discosta da gialla

## Regola 11 SULLE STESSE MURE, INGAGGIATE

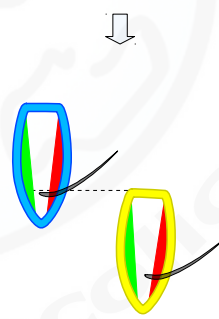
Quando le barche sono sulle stesse *mure* ed *ingaggiate*, una barca *al vento* deve *tenersi discosta* da una barca *sottovento*.



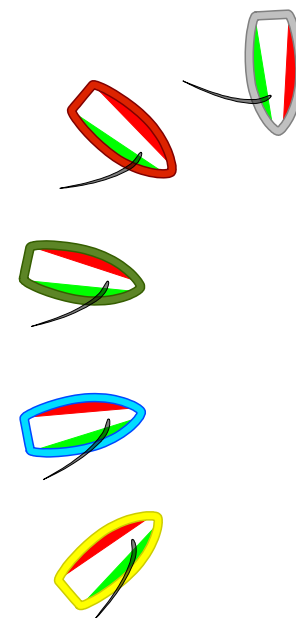
azzurra (barca al vento)  
**non può** poggiare  
e deve rispondere  
a tutte le orzate di gialla  
(barca sottovento)  
tenendosi discosta



azzurra (barca al vento) **non può**  
poggiare e deve rispondere a tutte le  
orzate di gialla (barca sottovento) fino  
a che non sarà completamente libera  
dalla prua di gialla



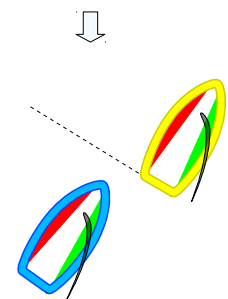
azzurra (barca al vento)  
**deve** tenersi  
discosta da gialla  
(barca sottovento)



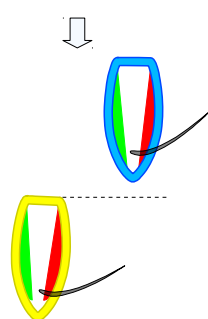
tutte sulle stesse mura e  
tutte ingaggiate. Gialla  
ha precedenza su tutte,  
grigia deve tenersi  
discosta da tutte. Le  
barche al vento devono  
tenersi discoste da quelle  
sottovento

## Regola 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*.

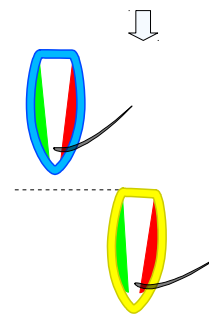


azzurra **deve** tenersi discosta da gialla



azzurra **deve** tenersi discosta da gialla

**NOTA:** la barca azzurra fino a che non ingaggia la gialla, **deve** tenersi discosta. Dopo aver raggiunto l'ingaggio acquisisce il diritto di rotta in quanto barca sottovento e quindi le posizioni si invertono (con qualche limitazione per azzurra determinata dalla reg. 17). Comunque azzurra per la reg. 15, dopo aver ottenuto l'ingaggio, inizialmente deve dare il tempo a gialla per tenersi discosta.

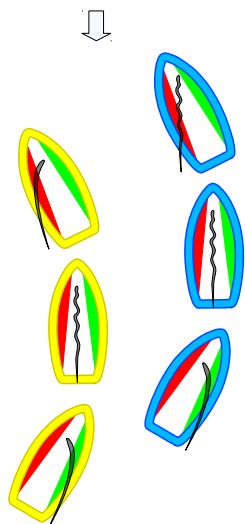


azzurra **deve** tenersi discosta da gialla

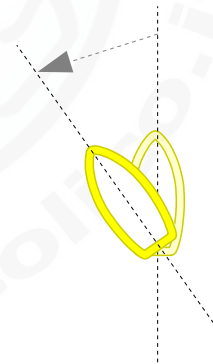
**NOTA:** la barca azzurra, anche dopo aver ingaggiato la gialla, **deve continuare a** tenersi discosta perchè barca al vento (subentra la reg. 11).

## Regola 13 MENTRE SI STA VIRANDO

Dopo aver passata la posizione di prua al vento, una barca deve *tenersi discosta* dalle altre barche fino a quando non si mette su una rotta di bolina stretta. Durante questo tempo non si applicano le regole 10, 11 e 12. Se due barche sono soggette contemporaneamente a questa regola, quella a sinistra dell'altra o quella a poppavia deve *tenersi discosta*.



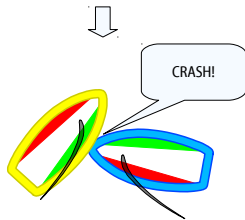
**NOTA:** Per il tempo della rotazione da prua al vento fino alla nuova posizione di bolina stretta, la barca che vira **deve** tenersi discosta da qualsiasi altra barca. La posizione delle vele è ininfluente, quello che conta è la prua. Essendo inapplicabili le regole 10, 11 e 12, la barca azzurra e quella gialla si trovano obbligate a dare spazio a tutte le altre imbarcazioni, escluse quelle che stanno virando contemporaneamente e sono alla sinistra o dietro (gialla deve stare discosta da azzurra perchè a sinistra). In terza posizione, entrambe le barche riacquistano i loro diritti, indipendentemente da come portano le vele.



**SEZIONE B  
LIMITAZIONI GENERALI**

**Regola 14 EVITARE IL CONTATTO**

Se ragionevolmente possibile, una barca deve evitare il contatto con un'altra barca. In ogni caso una barca con diritto di rotta oppure con diritto di *spazio* o *spazio alla boa* (a) non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta *tenendo discosta* o dando *spazio* o *spazio alla boa*, e (b) deve essere esonerata se essa infrange questa regola ed il contatto non causa danni o lesioni.



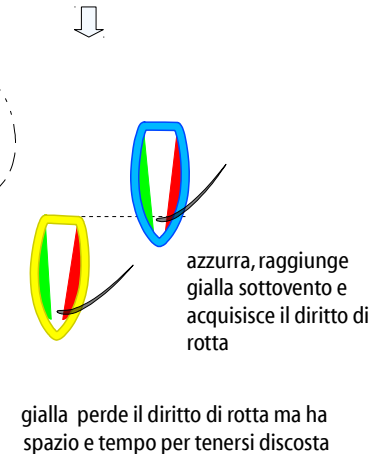
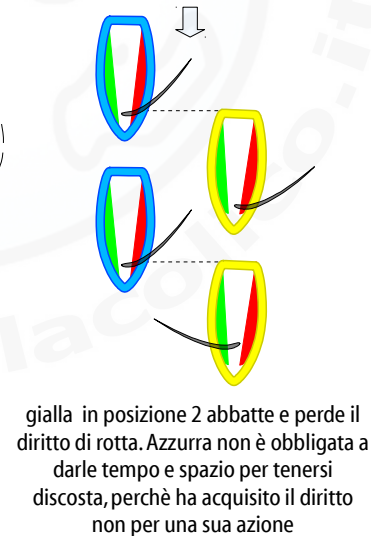
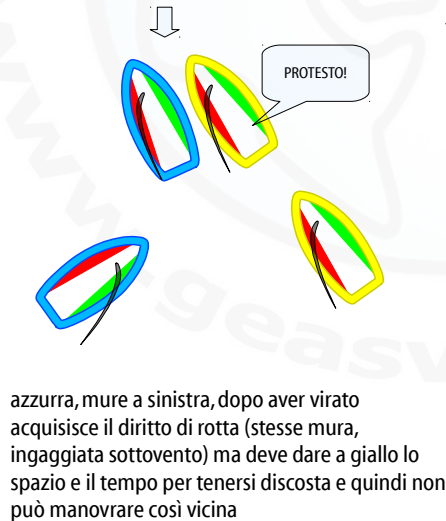
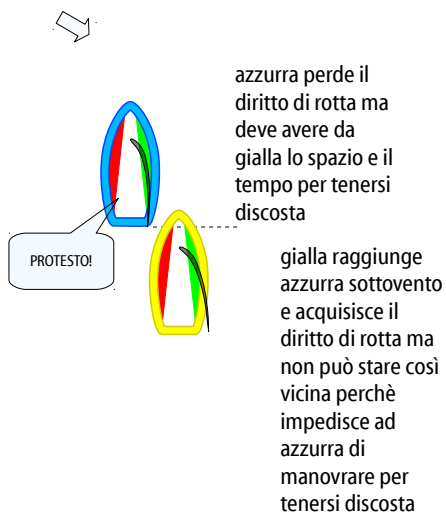
gialla viene squalificata per la reg.10 (mure a sinistra), azzurra viene squalificata per la reg.14 (non ha fatto nulla per evitare il contatto)

**NOTA:** la barca con diritto di rotta **deve** comunque attivarsi per tempo per evitare il contatto se l'altra non lo fa. La mancata manovra o una manovra tardiva della barca con diritto di rotta per evitare il contatto, può essere sanzionata in presenza di danni o lesioni.

**Regola 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 di azioni dell'altra barca.

**NOTA:** "inizialmente" esprime un concetto assolutamente relativo. Quanto dura questo spazio tempo? Naturalmente la sua durata è in funzione delle "condizioni del momento" (vedi definizione di *spazio*).

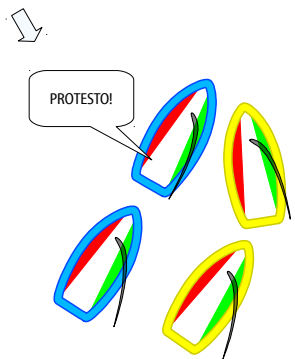




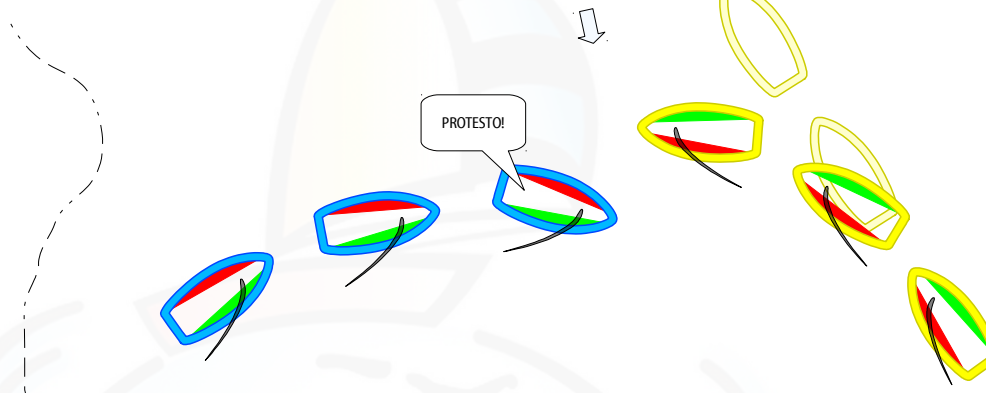
## Regola 16 CAMBIARE ROTTA

16.1 Una barca con diritto di rotta che cambia la sua rotta deve dare all'altra barca *spazio per tenersi discosta*.

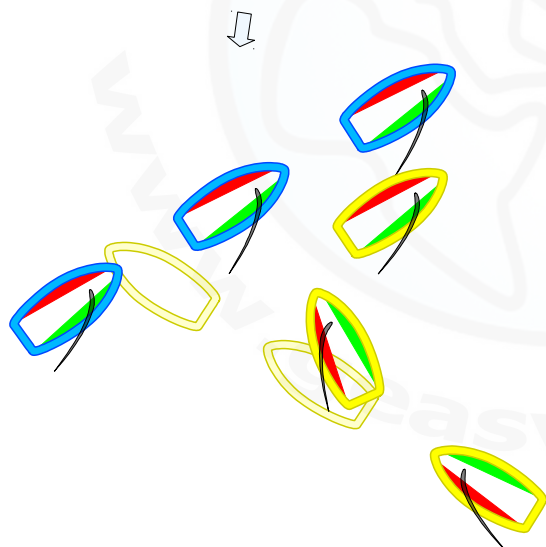
16.2 Inoltre, quando dopo il segnale di partenza una barca con le *mure a sinistra* si sta *tenendo discosta* navigando per passare di poppa ad una barca con le *mure a dritta*, la barca con le *mure a dritta* non deve cambiare la propria rotta se, in conseguenza a ciò, la barca con le *mure a sinistra* debba immediatamente modificare la rotta per continuare a *tenersi discosta*.



gialla che è sottovento ha diritto di rotta ma **non può e non deve modificare la propria rotta repentinamente** senza dare il tempo e lo spazio ad azzurra per tenersi discosta. Se lo fa, infrange la reg.16.1



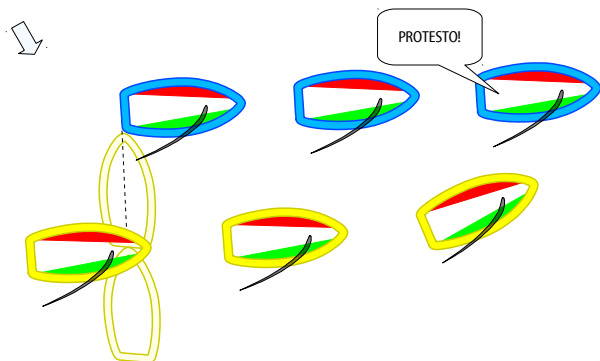
azzurra poggia per passare a poppa di gialla ma gialla, che ha diritto di rotta, poggia e obbliga azzurra a poggiare nuovamente. Gialla infrange la reg. 16.2. Questa manovra è invece ammessa prima del segnale di partenza.



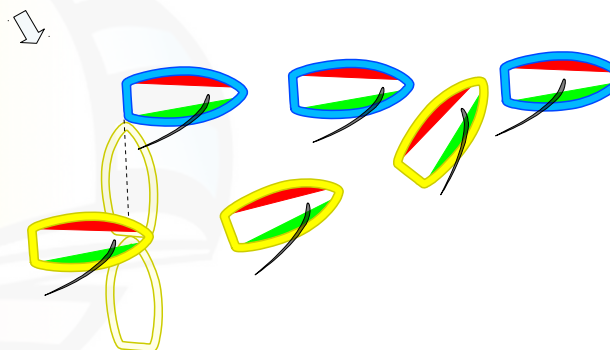
gialla, che ha diritto di rotta, varia la sua rotta orzando leggermente in posizione 2. Azzurra che con la rotta originale non avrebbe avuto problemi, si ritrova a non poter poggiare e a non poter virare per non peggiorare la situazione. A quel punto gialla per evitare il contatto vira bruscamente. Azzurra ha infranto la reg.10 ma gialla ha infranto la reg.16.1

## Regola 17 SULLE STESSE MURE, GIUSTA ROTTA

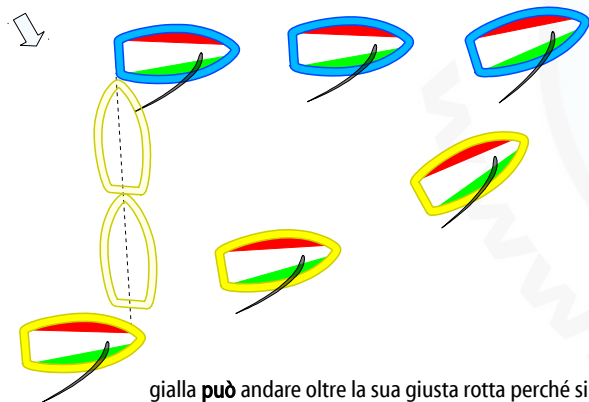
Se una barca libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze *sottovento* a una barca sulle stesse *mure*, essa non deve navigare sopra la propria *giusta rotta* per tutto il tempo in cui esse rimangono sulle stesse *mure* ed *ingaggiate* entro tale distanza, salvo che essa, facendo ciò,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



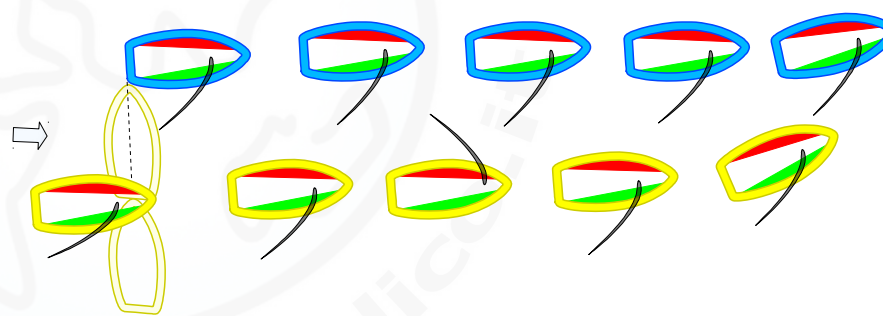
gialla **non può** andare oltre la sua giusta rotta perché si è ingaggiata da sottovento entro 2 lunghezze



gialla **può** andare oltre la sua giusta rotta solo perché passa prontamente a poppa di azzurra



gialla **può** andare oltre la sua giusta rotta perché si è ingaggiata da sottovento oltre le 2 lunghezze e quindi azzurra deve rispondere e tenersi discosta



gialla **può** andare oltre la sua giusta rotta perché nonostante si è ingaggiata da sottovento entro 2 lunghezze, ha rotto l'ingaggio abbattendo due volte. Azzurra deve rispondere orzando

**NOTA:** si ricorda che il concetto di giusta rotta è sospeso prima della partenza. Attenzione però che dopo il segnale di partenza, anche se la barca non ha ancora tagliato la linea, il concetto di giusta rotta è ripristinato.

## SEZIONE C ALLE BOE E AGLI OSTACOLI

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

### Regola 18 SPAZIO ALLA BOA

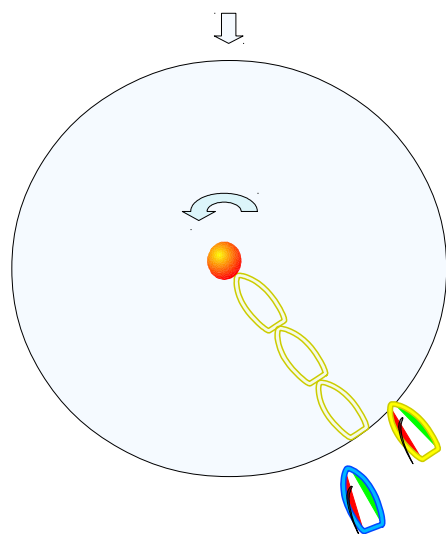
#### 18.1 Quando si applica la regola 18

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*.

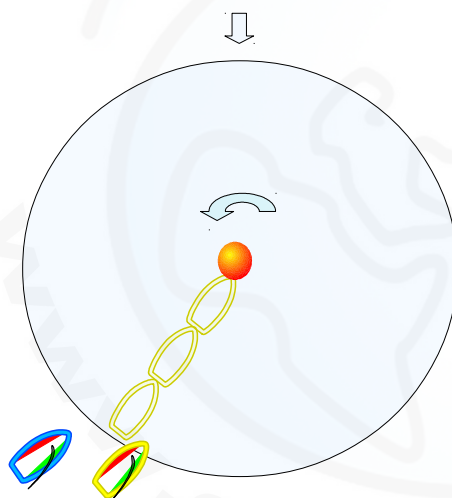
Essa non si applica, però

- (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, di esse è virare,
- (c) tra una barca che si sta avvicinando ad una *boa* ed una che sta lasciando la stessa, oppure
- (d) se la *boa* è un *ostacolo* continuo, nel qual caso si applica la regola 19.

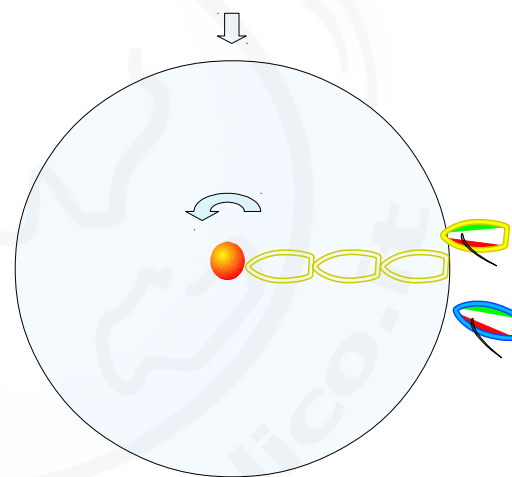
**NOTA:** la regola 18 in tutte le sue componenti è sicuramente la più ostica da comprendere e soprattutto la più difficile da mettere in pratica. Non lasciamoci però scoraggiare dalla sua complessità perché, analizzata punto per punto e seguendo gli esempi mostrati, vi accorgete che non è poi così complicata come sembra.



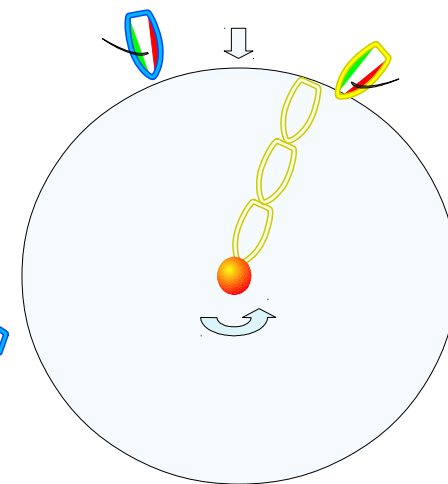
**SI APPLICA**  
entrambe le barche devono lasciare la boa a sinistra e gialla ha raggiunto la zona



**SI APPLICA**  
entrambe le barche mure a sinistra, devono lasciare la boa a sinistra e gialla ha raggiunto la zona



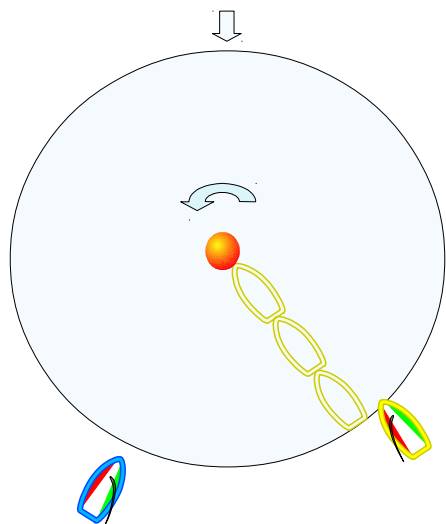
**SI APPLICA**  
entrambe le barche al traverso, devono lasciare la boa a sinistra e gialla ha raggiunto la zona



**SI APPLICA**  
barche in andatura portante, entrambe devono lasciare la boa a sinistra e gialla ha raggiunto la zona

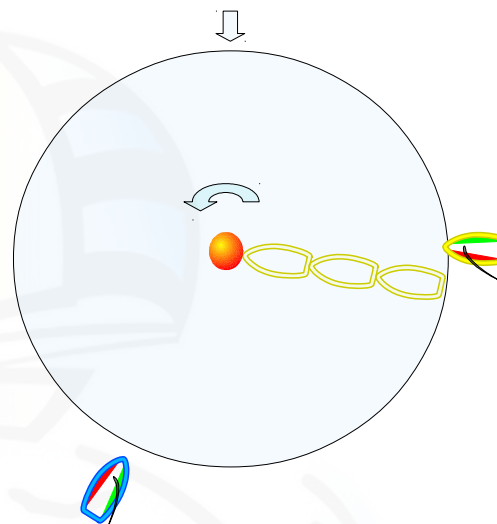
**NOTA:** naturalmente tutti questi esempi sono validi anche in situazioni rovesciate dove la boa debba essere lasciata a destra.

**NOTA:** scomponendo la reg.18.1 si vede infatti che ci sono casi in cui la regola 18 si applica pienamente (i precedenti 4) e casi nei quali **non** è possibile applicarla (successivi 4). Ponete molta attenzione al fatto che in queste ultime situazioni di non applicabilità, continuano a valere pienamente tutte le altre regole.



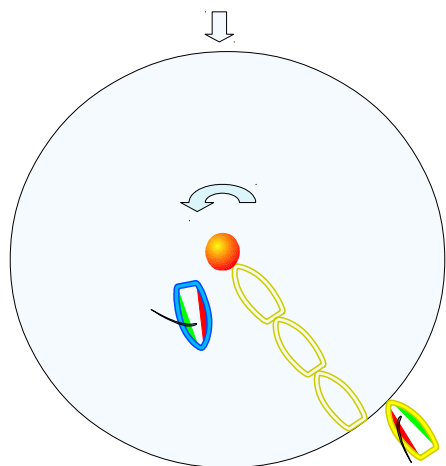
**NON SI APPLICA (18.1a)**

le barche sono su mure opposte e entrambe di bolina, si applica la reg.10, eventualmente per azzurra la reg.13 e poi la reg.18.3



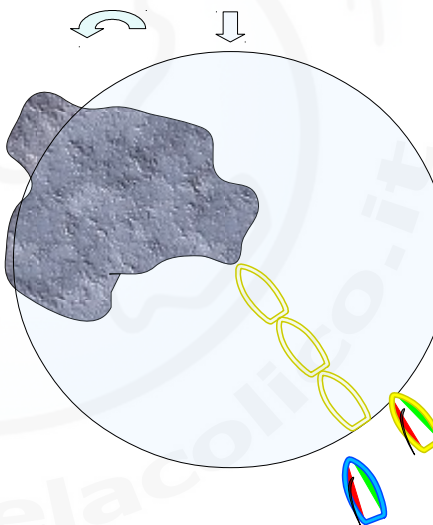
**NON SI APPLICA 18.1(b)**

le barche sono su mure opposte, **non** sono entrambe di bolina e azzurra deve virare, si applica la reg.10, eventualmente per azzurra la reg.13 e poi la reg.18.3



**NON SI APPLICA (18.1c)**

gialla raggiunge la zona ma azzurra la sta lasciando, si applica la reg.10



**NON SI APPLICA (18.1d)**

La boa è un ostacolo continuo, si applica la reg.19

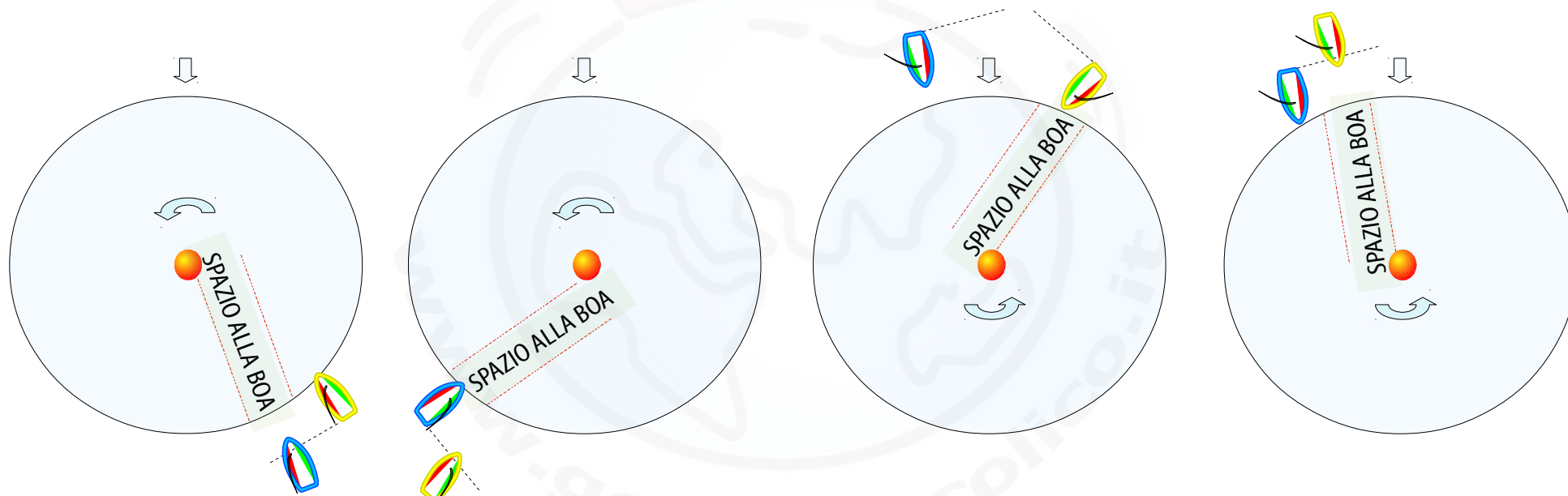
**NOTA:** naturalmente tutti questi esempi sono validi anche in situazioni rovesciate dove la boa debba essere lasciata a destra.

## 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 allora, dare alla barca interna *spazio alla boa*. Se una barca è *libera dalla prua* quando essa raggiunge la *zona*, la barca *libera dalla poppa* in quel momento deve, da allora, 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 percorrere la sua *giusta rotta* mentre esse rimangono *ingaggiate*. Tuttavia, se la barca con diritto di *spazio alla boa* oltrepassa la prua al vento o lascia la *zona*, cessa l'applicazione della regola 18.2(b).
- (d) se c'è un ragionevole dubbio che una barca abbia ottenuto o interrotto in tempo un *ingaggio*, si presume che non lo abbia fatto.
- (e) Se una barca ha ottenuto un *ingaggio* all'interno da *libera dalla poppa* oppure virando sopravvento all'altra barca e, al momento in cui inizia *l'ingaggio* la barca esterna è impossibilitata a dare *spazio alla boa*, essa non è obbligata a farlo.

**NOTA:** la regola 18.2a stabilisce un principio fondamentale per la navigazione in prossimità delle boe. La barca interna, sia che abbia diritto di rotta, sia che non lo abbia, **ha comunque diritto a spazio alla boa**.

Come da definizione, lo spazio alla boa è solo ed esclusivamente quello riferito alla rotta diretta e più rapida per raggiungere la boa. Qualsiasi spostamento da tale spazio fa decadere immediatamente tale diritto. Questo comporta che se la barca con diritto allo spazio alla boa ha anche il diritto di rotta (sottovento o mure a destra), può avvicinarsi alla boa come meglio crede **ma se ha solo il diritto di spazio alla boa** e non il diritto di rotta (al vento o mure a sinistra), allora non può che usare quello spazio per raggiungere la boa.



azzurra, con diritto di rotta per la reg.11, ingaggiata al raggiungimento della zona, **dietro**, interna, ha diritto anche a spazio alla boa. Non può per nessuna ragione essere ostacolata da gialla

azzurra, **senza diritto di rotta** per la reg.11, ingaggiata al raggiungimento della zona, **davanti**, interna, ha solo il diritto a spazio alla boa. Non può per nessuna ragione essere ostacolata da gialla **ma**, se per qualsiasi ragione lascia il suo spazio alla boa, perde questo diritto

gialla, con diritto di rotta per la reg.10, ingaggiata, **davanti**, interna, ha diritto anche a spazio alla boa. Non può per nessuna ragione essere ostacolata da azzurra

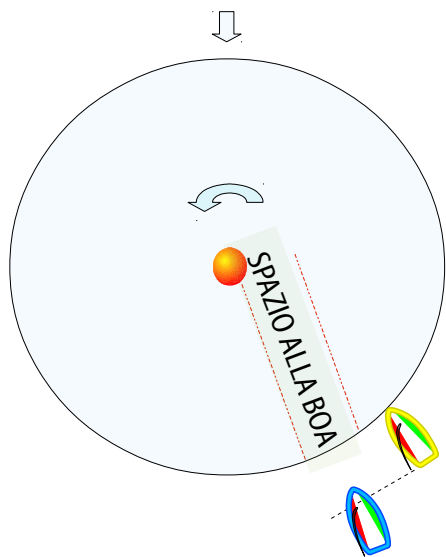
gialla, **senza diritto di rotta** per la reg. 11, ingaggiata, **dietro**, interna, ha diritto a spazio alla boa. Non può per nessuna ragione essere ostacolata da azzurra **ma**, se per qualsiasi ragione lascia il suo spazio alla boa, perde questo diritto

**NOTA:** la regola **18.2b** stabilisce esattamente **quando** deve iniziare il diritto allo spazio alla boa.

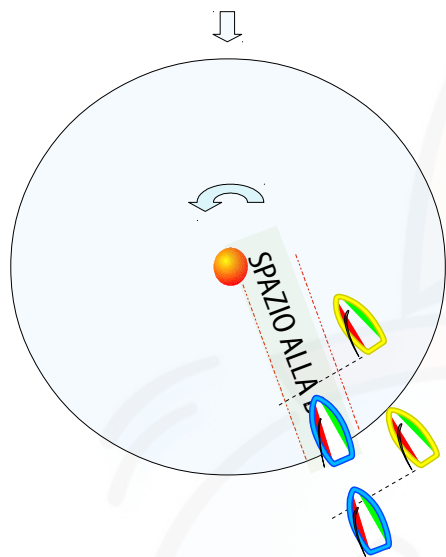
Se le barche **arrivano ingaggiate** alla zona, dal momento in cui la prima raggiunge la zona, allora la barca esterna, indipendentemente dalla sua posizione, deve lasciare spazio alla boa alla barca interna.

Se le barche **arrivano non ingaggiate**, allora la barca libera dalla poppa (dietro), deve lasciare spazio alla boa alla barca libera dalla prua (davanti).

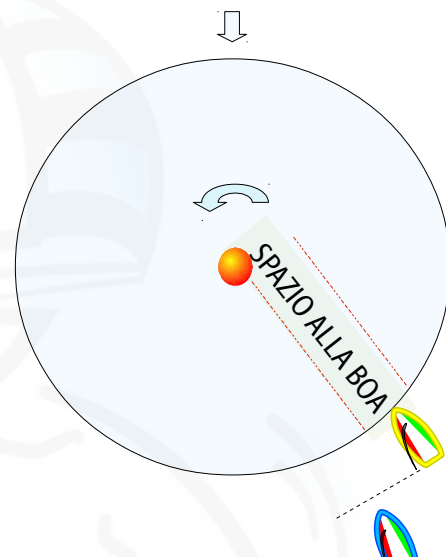
La regola **18.2c (1)** stabilisce che quanto succede dopo questo preciso istante non ha più alcuna rilevanza; anche se le barche, durante l'avvicinamento alla boa, perdono o acquisiscono l'ingaggio, i diritti **restano** quelli acquisiti al raggiungimento della zona, a meno che la barca con diritto a spazio alla boa navighi al di fuori dello stesso.



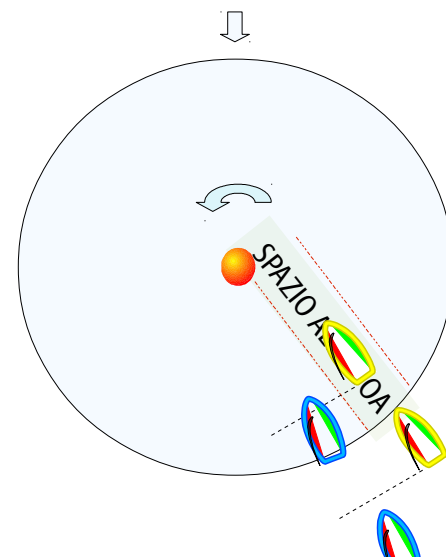
azzurra, con diritto di rotta, ingaggiata, **dietro**, interna, ha diritto a spazio alla boa (18.2b).



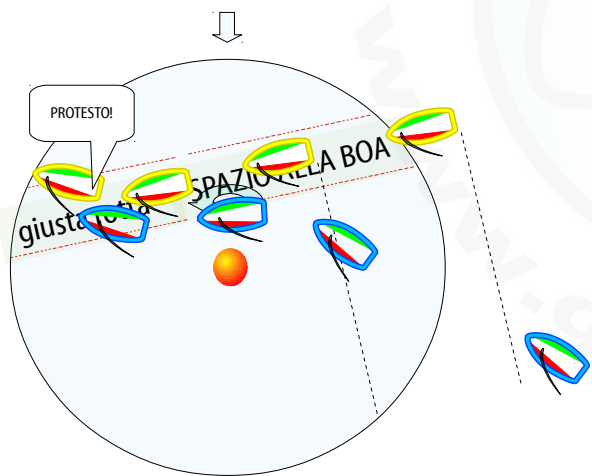
azzurra ha perso l'ingaggio nella zona ma mantiene il diritto di spazio alla boa (18.2c1).



azzurra, libera dalla poppa di gialla, **dietro**, interna, **non** ha diritto a spazio alla boa (18.2b).

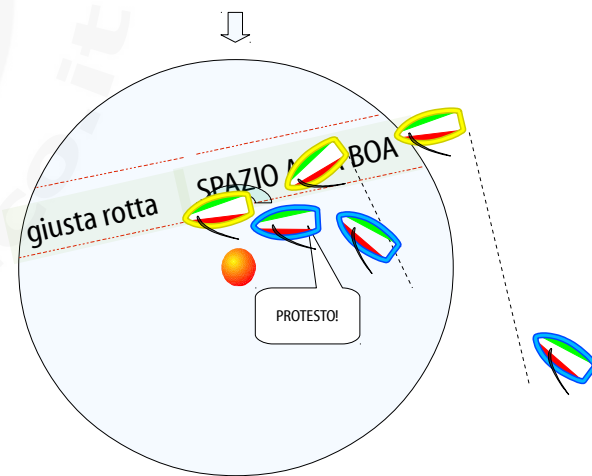


azzurra ha guadagnato l'ingaggio nella zona ma non ha diritto a spazio alla boa (18.2c1).

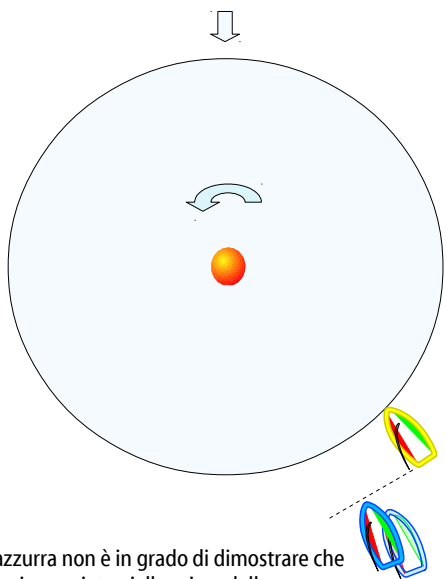


gialla ha diritto di spazio alla boa che però, come da definizione, corrisponde alla sua giusta rotta per passare la boa. Azzurra ha spazio e può infilarsi ma per tutta la durata dell'ingaggio dentro la zona, non può portare gialla oltre la sua giusta rotta (18.2c).

**NOTA:** La regola **18.2c (2)** stabilisce che se una barca ottiene un ingaggio interno e al momento dell'ingaggio c'è spazio per entrambe le barche, allora la barca interna deve dare alla barca esterna che ha diritto di spazio alla boa, anche lo spazio per percorrere la sua giusta rotta dopo la boa. E la barca esterna non può chiudere verso la boa per impedire all'interna di passare.

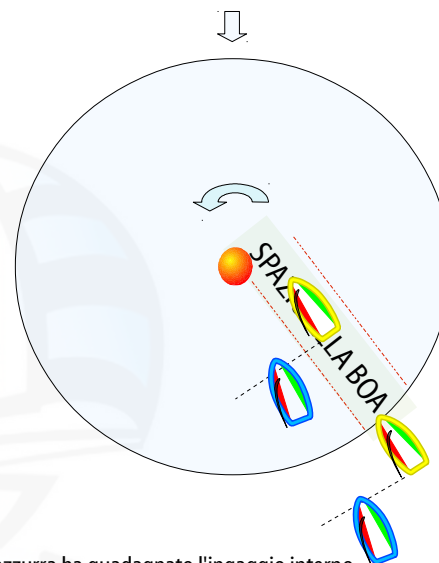


gialla ha diritto di spazio alla boa che però, come da definizione, corrisponde alla sua giusta rotta per passare la boa. Azzurra ha spazio e può infilarsi e gialla non può poggiare per impedirle di passare la boa (18.2c).



azzurra non è in grado di dimostrare che ha ingaggiato gialla prima della zona: azzurra **non** è ingaggiata. Gialla non è in grado di dimostrare che azzurra ha perso l'ingaggio: azzurra **resta** ingaggiata

**NOTA:** La regola **18.2d** stabilisce che se non si è in grado di stabilire con esattezza se al raggiungimento della zona l'ingaggio sia ottenuto, **si deve presumere** che l'ingaggio **non sia ottenuto**. Se non si è in grado di stabilire con esattezza se al raggiungimento della zona l'ingaggio sia perso, **si deve presumere** che l'ingaggio **permanga**. In entrambi i casi, cioè, quello che valeva un attimo prima vale anche dopo.



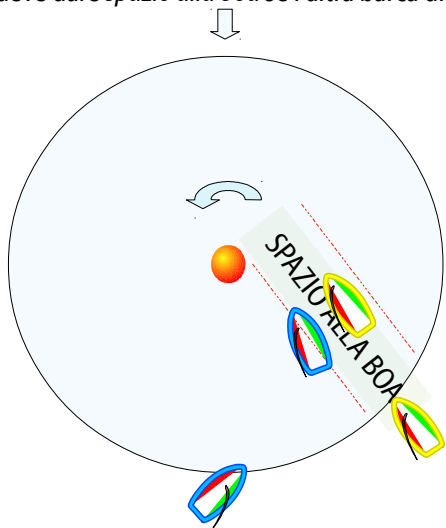
azzurra ha guadagnato l'ingaggio interno all'ultimo secondo, ma gialla non è più in grado di darle spazio a causa della velocità o delle condizioni e non è obbligata a farlo

**NOTA:** la regola **18.2e** stabilisce che se una barca ottiene un ingaggio interno all'ultimo secondo e, a causa della velocità o delle condizioni del mare la barca esterna non è in grado di darle spazio, allora la barca esterna non è obbligata a farlo e la barca interna non ha diritto a spazio alla boa.

### 18.3 Virare nella zona

Se una barca oltrepassa la prua al vento dentro la *zona* e si viene a trovare sulle stesse *mure* di una barca che *raggiunge la boa*, la regola 18.2 non si applica più tra esse. La barca che ha cambiato mure

- (a) non deve obbligare l'altra barca a navigare sopra un bolina stretta per evitare un contatto o impedirle di passare la *boa* dalla parte prescritta, e
- (b) deve dare *spazio alla boa* se l'altra barca diviene *ingaggiata* al suo interno.



(a) azzurra ha virato dentro la zona ponendosi come barca interna. Azzurra ha diritto allo spazio alla boa solo se gialla non deve andare oltre la sua bolina stretta per evitare il contatto

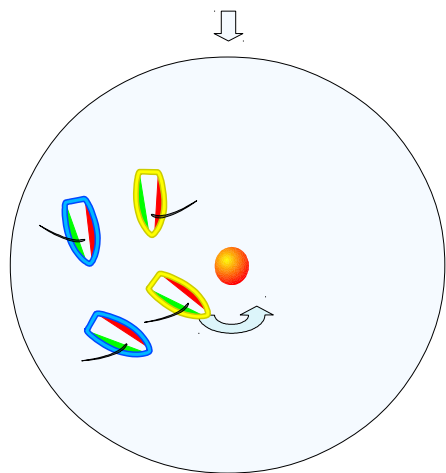


(b) azzurra ha virato dentro la zona ponendosi come barca esterna. Gialla ha diritto a spazio alla boa e azzurra non può poggiare verso la boa

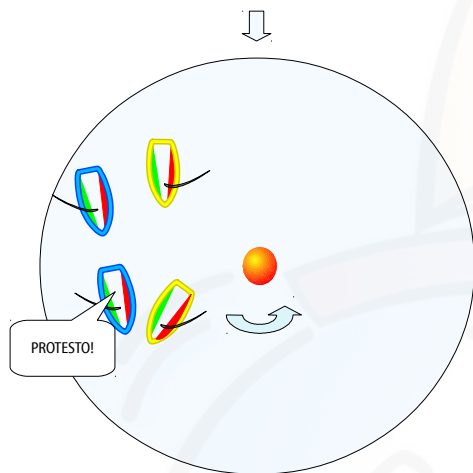
## 18.4 Abbattere

Quando una barca con diritto di rotta ingaggiata all'interno deve abbattere ad una *boa* per percorrere la sua *giusta rotta*, fino a quando abbatte essa non si deve allontanare dalla *boa* più del necessario per percorrere quella rotta.

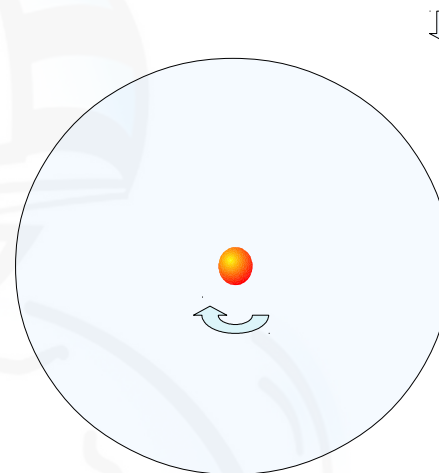
La regola 18.4 non si applica alle *boe* di un cancello.



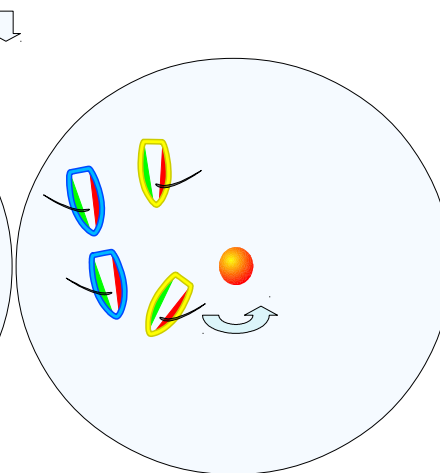
gialla, con diritto di rotta, ingaggiata, interna, ha abbattuto regolarmente in prossimità della boa



gialla, con diritto di rotta, ingaggiata, interna, non può andare ad abbattere dove vuole, non si deve allontanare dalla boa prima di abbattere. E' irrilevante il fatto che il ritardo nella abbattuta sia determinato da una scelta tattica o da un problema tecnico



in presenza di un cancello la regola 18.4 non si applica, pertanto gialla è libera di andare ad abbattere dove vuole

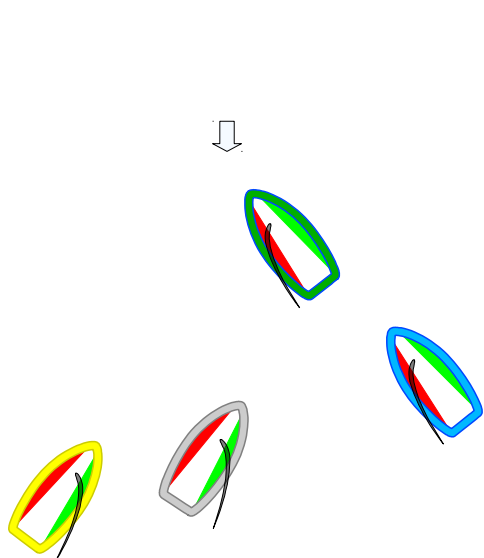




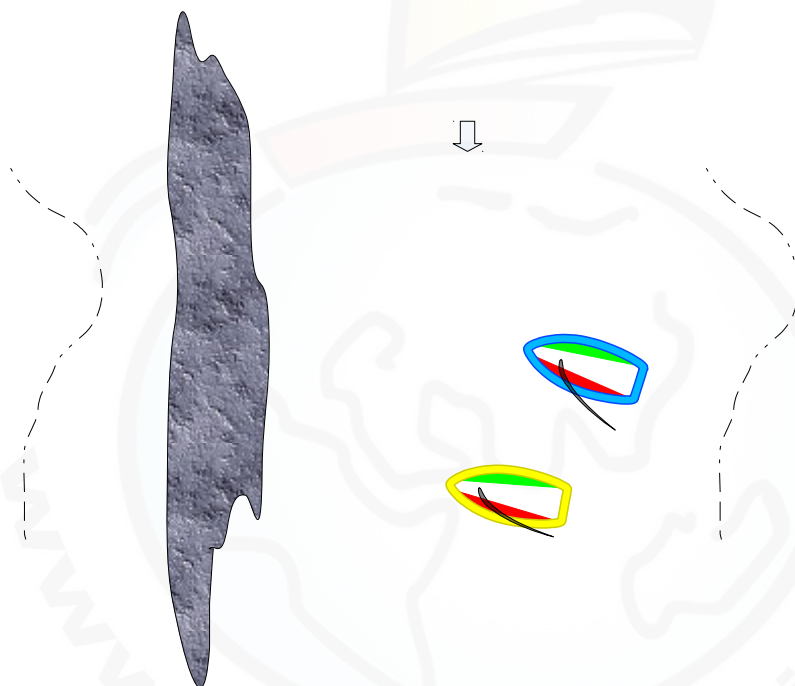
## Regola 19 SPAZIO PER PASSARE UN OSTACOLO

### 19.1 Quando si applica la regola 19

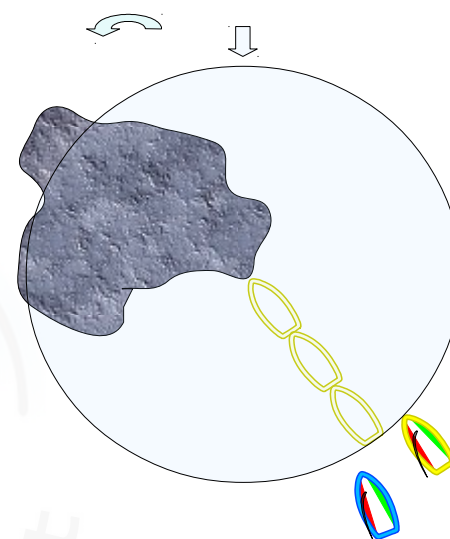
La regola 19 si applica tra barche ad un *ostacolo* eccetto quando esso è anche una *boa* che le barche sono obbligate a lasciare dalla stessa parte. Comunque, ad un *ostacolo* continuo, si applica sempre la regola 19 e non la regola 18.



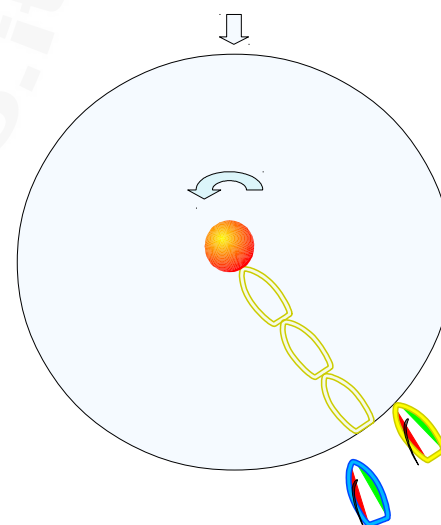
**SI APPLICA**  
Tra gialla e grigia si applica la reg.19 perchè verde e azzurra, entrambe con diritto di rotta, rappresentano un ostacolo.



**SI APPLICA**  
In presenza di un ostacolo continuo tra gialla e azzurra si applica la reg.19



**SI APPLICA**  
La boa è un ostacolo continuo, si applica la reg.19



**NON SI APPLICA**  
La boa è un ostacolo che entrambe le barche devono lasciare dalla stessa parte, **non** si applica la reg.19 ma la reg.18

## 19.2 Dare spazio ad un ostacolo

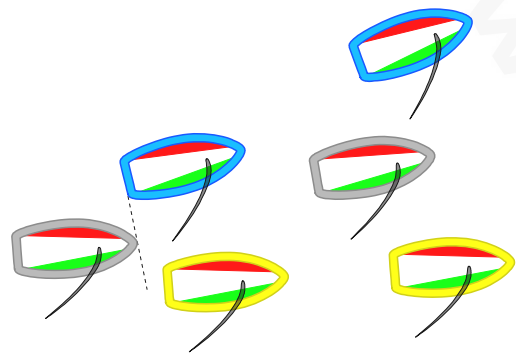
(a) Una barca con diritto di rotta può scegliere di passare un *ostacolo* da qualsiasi parte.

(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 non c'è spazio per essa per passare tra questi, nel momento in cui l'ingaggio inizia, essa non ha diritto di *spazio* per la regola 19.2(b). Mentre le barche restano *ingaggiate*, essa deve *tenersi discosta* e non si applicano le regole 10 e 11.



a) b) azzurra, che ha diritto di rotta, può scegliere se passare sopra o sotto all'ostacolo. Se sceglie di passare sotto, deve comunque lasciare spazio per passare anche a gialla

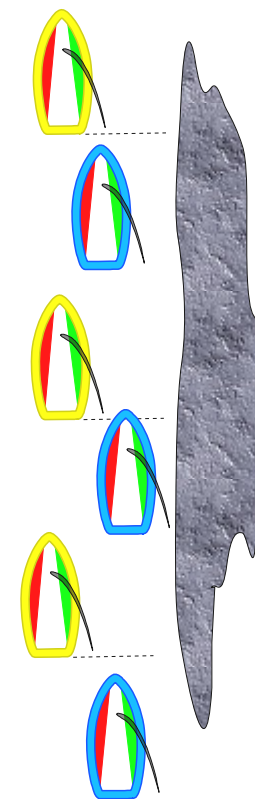


b) grigia ingaggia azzurra, gialla è un ostacolo per azzurra e grigia. Poiché non c'è spazio per grigia tra azzurra e gialla (ostacolo) correttamente azzurra si allarga orzando per dare spazio a grigia. Gialla, con diritto di rotta su entrambe, prosegue la sua rotta.



b) azzurra ingaggia gialla e gialla, pur avendo diritto di rotta, è obbligata ad allargarsi per dare spazio ad azzurra

c) azzurra ingaggia gialla dopo che gialla ha già impegnato l'ostacolo: al momento dell'ingaggio gialla non è obbligata a dare spazio ad azzurra. Azzurra infatti non ha più il diritto di spazio all'ostacolo e deve tenersi discosta ancorché sottovento e con diritto di rotta (la 11 non si applica).



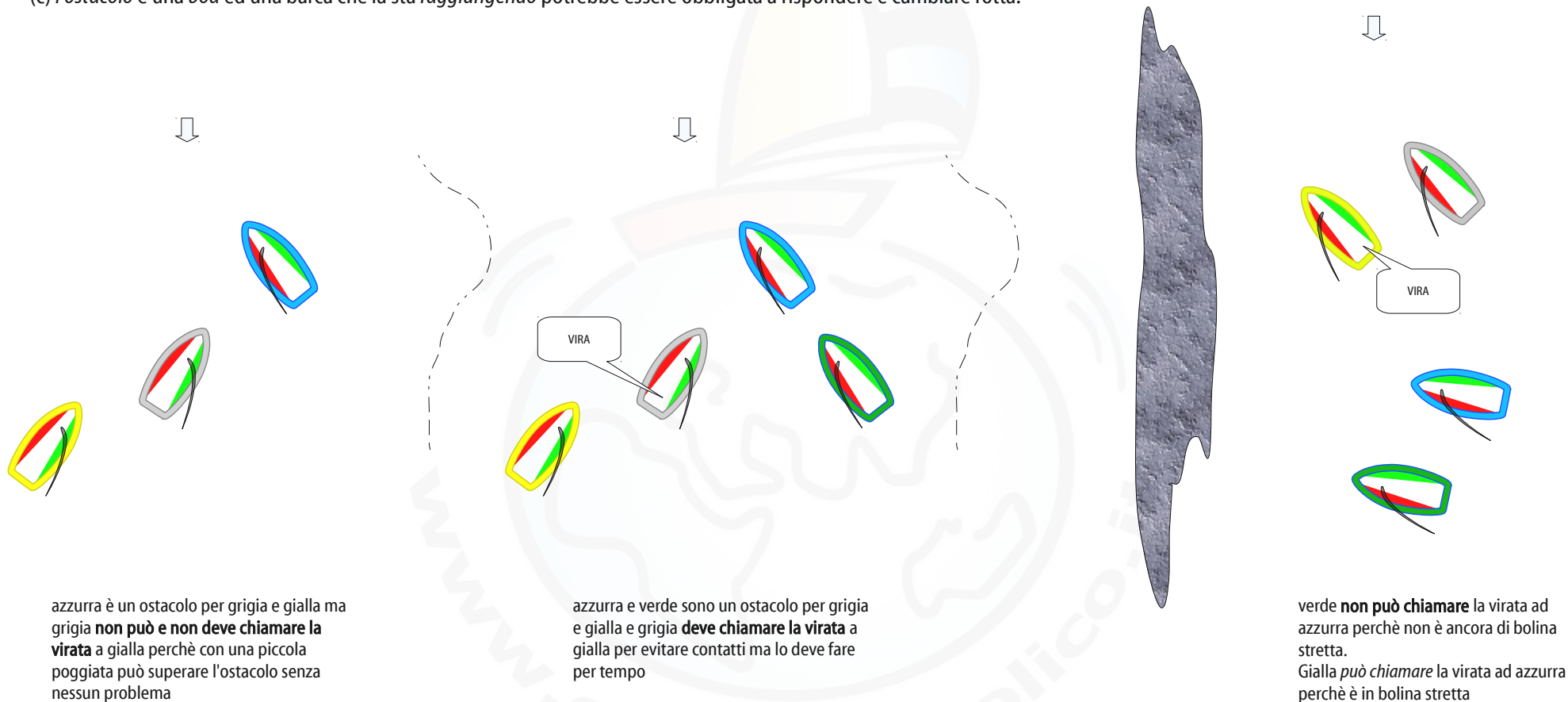
**NOTA:** la regola 19 è pensata per garantire assoluta sicurezza alle imbarcazioni in presenza di ostacoli. In situazioni potenzialmente pericolose, i diritti delle imbarcazioni con diritto di rotta vengono limitati per evitare che da "potenzialmente" le situazioni diventino pericolose. Per tutta la durata del passaggio all'ostacolo, la competitività viene in qualche modo sospesa a favore della sicurezza.

## Regola 20 SPAZIO PER VIRARE AD UN OSTACOLO

### 20.1 Chiamare

Avvicinandosi ad un *ostacolo*, una barca può chiamare *spazio* per virare ed evitare una barca sulle stesse *mure*. Tuttavia, una barca non deve chiamare se

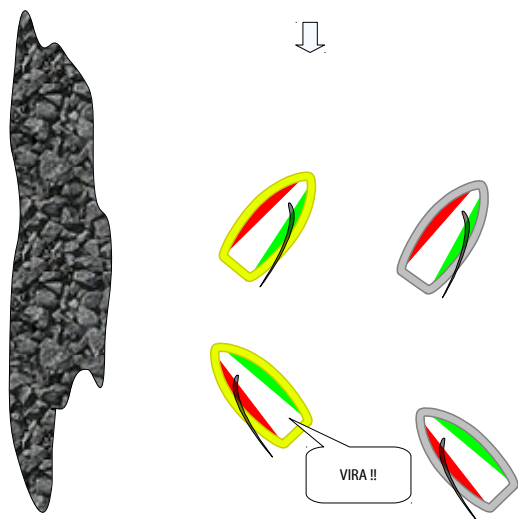
- (a) essa può evitare in sicurezza l'*ostacolo* senza compiere una sostanziale modifica di rotta,
- (b) essa sta navigando più poggiate di una rotta di bolina stretta, o
- (c) l'*ostacolo* è una *boa* ed una barca che la sta *raggiungendo* potrebbe essere obbligata a rispondere e cambiare rotta.



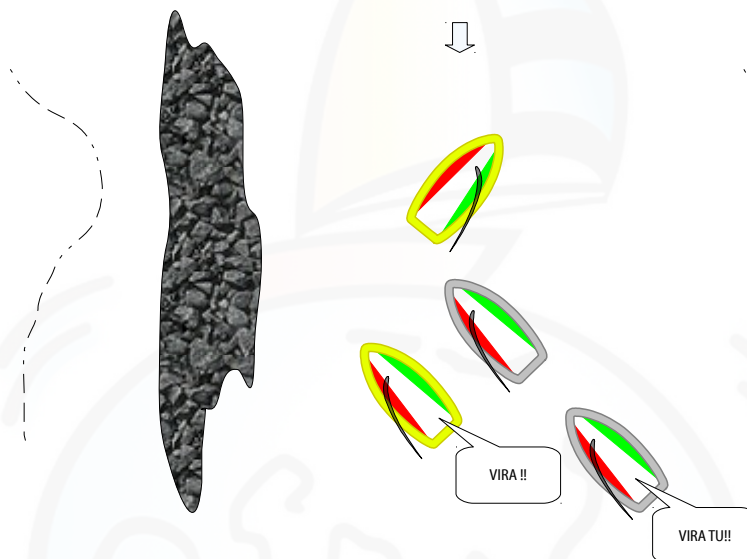
**NOTA:** la chiamata della virata deve essere fatta tenendo conto del tempo necessario all'altra barca per rispondere. La barca chiamata potrebbe magari non vedere nemmeno il pericolo perchè coperta dalle vele, quindi non si deve chiamare la virata all'ultimo momento ma bisogna anticipare la situazione.

## 20.2 Rispondere

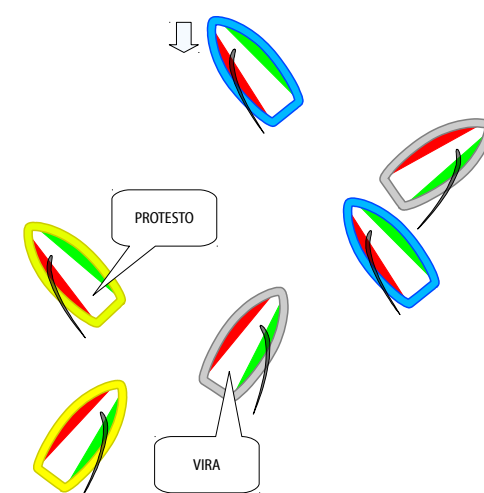
- (a) Dopo una sua chiamata una barca deve dare alla barca richiamata tempo per rispondere.
- (b) La barca richiamata deve rispondere anche se l'altra barca infrange la regola 20.1.
- (c) La barca richiamata deve rispondere o virando appena possibile, o replicando immediatamente "vira tu" e dando alla barca richiamante *spazio* per virare ed evitarla.
- (d) Quando la barca richiamata risponde, la barca richiamante deve virare appena possibile.
- (e) Dal momento del richiamo da parte di una barca fino a quando essa non ha virato ed evitato la barca richiamata, la regola 18.2 non si applica tra esse.



gialla chiama la virata, grigia vira rapidamente lasciando gialla libera di virare anch'essa. La reg. 20 è stata rispettata



gialla chiama la virata, grigia risponde "vira tu" e lascia a gialla lo spazio per virare. La reg. 20 è stata rispettata

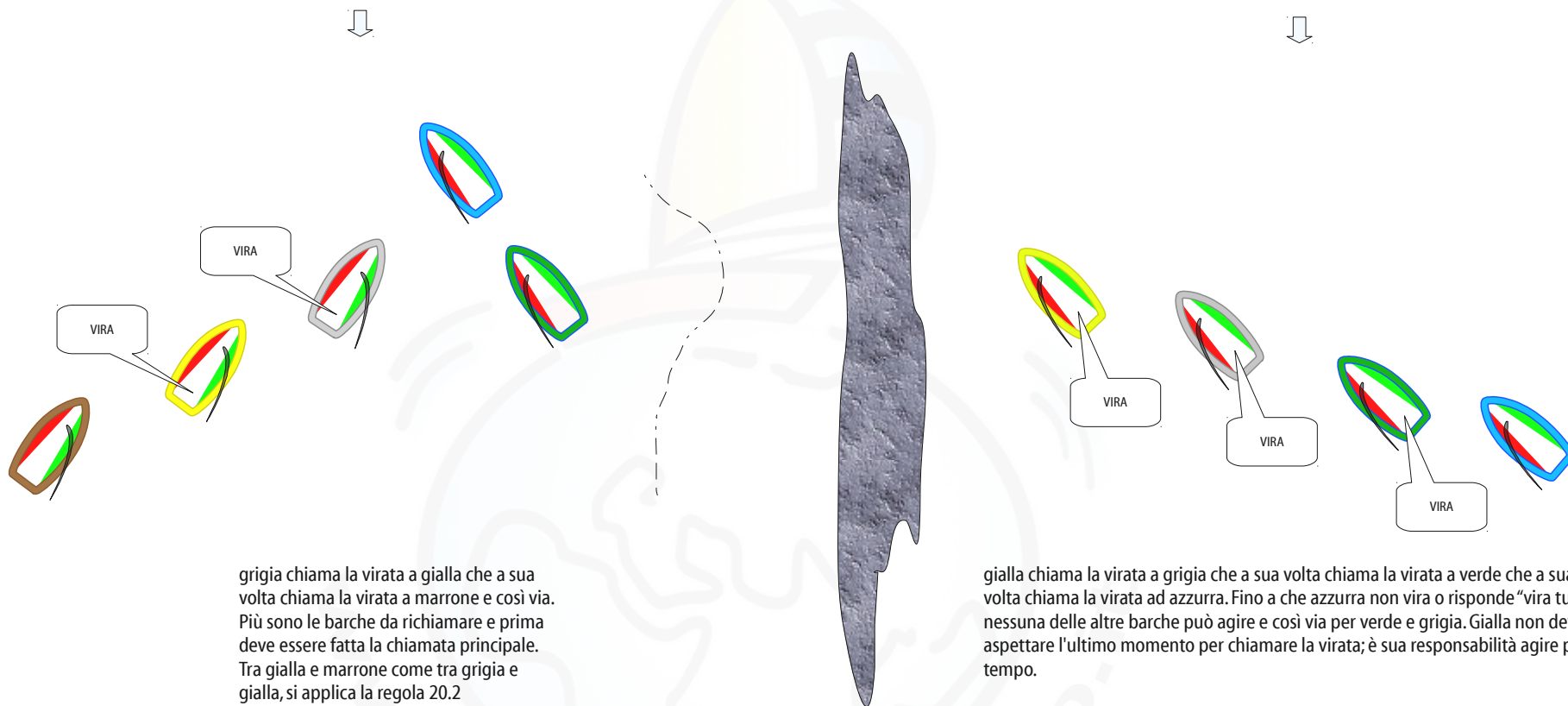


grigia chiama la virata, gialla risponde e vira ma grigia continua nella sua rotta. La reg. 20 **non** è stata rispettata

**NOTA:** la barca richiamata **deve sempre rispondere**; se la chiamata è stata impropria allora potrà presentare protesta. La barca che chiama la virata **deve sempre virare**; non può per ragioni tattiche venire meno alla virata.

### 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 richiamare un'altra barca che sia sulle stesse *mure*, per ottenere *spazio* per virare ed evitarla. Essa può richiamare 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.



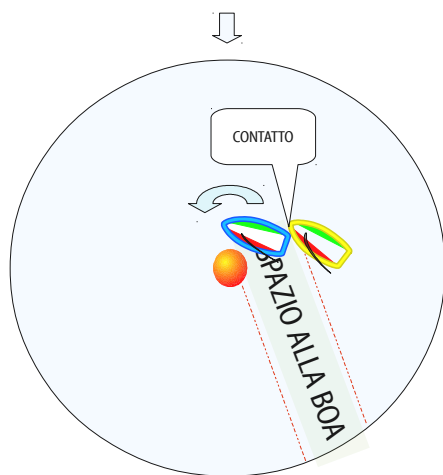
**NOTA:** va comunque sottolineato il fatto che il diritto a chiamare la virata non deve essere abusato. La barca richiamata deve comunque sempre rispondere e poi eventualmente può protestare.

## Regola 21 Esoneri

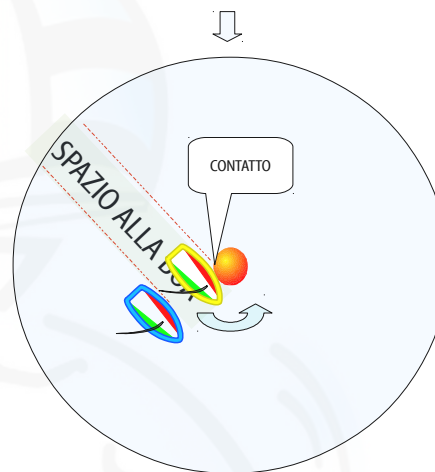
Quando una barca sta navigando entro i limiti dello *spazio* o *spazio alla boa* cui ha diritto in base ad una regola della Sezione C, essa deve essere esonerata qualora, in un incidente con una barca che deve concederle *spazio* o *spazio alla boa*,

(a) essa infranga una regola della Sezione A, la regola 15 o la regola 16, oppure

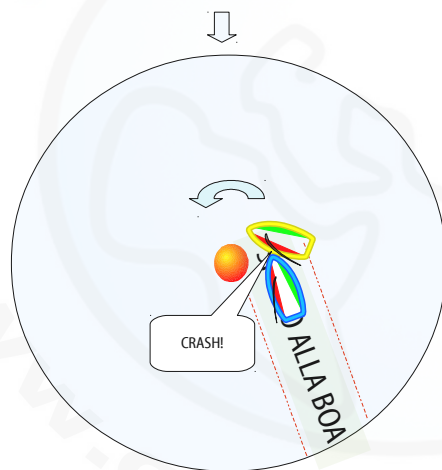
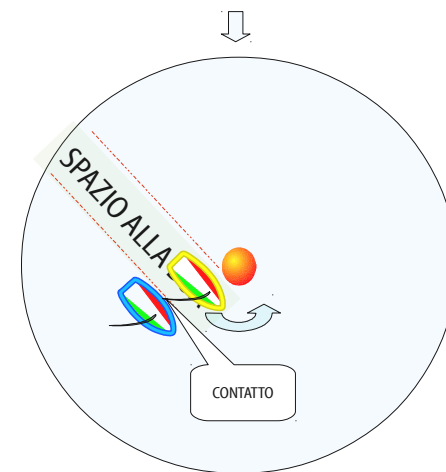
(b) essa sia stata costretta ad infrangere la regola 31.



azzurra, ingaggiata interna, con diritto di rotta e con diritto di spazio alla boa è esentata dalla penalità in quanto obbligata per il mancato rispetto della regola 18.2 da parte di gialla



gialla, ingaggiata interna, senza diritto di rotta ma con diritto di spazio alla boa è esentata dalla penalità in quanto obbligata per il mancato rispetto della regola 18.2 da parte di azzurra



azzurra, ingaggiata interna, con diritto di rotta e con diritto di spazio alla boa, **non** è esentata dal rispetto della regola 14 e quindi la regola 21 non si applica

## SEZIONE D

### ALTRE REGOLE

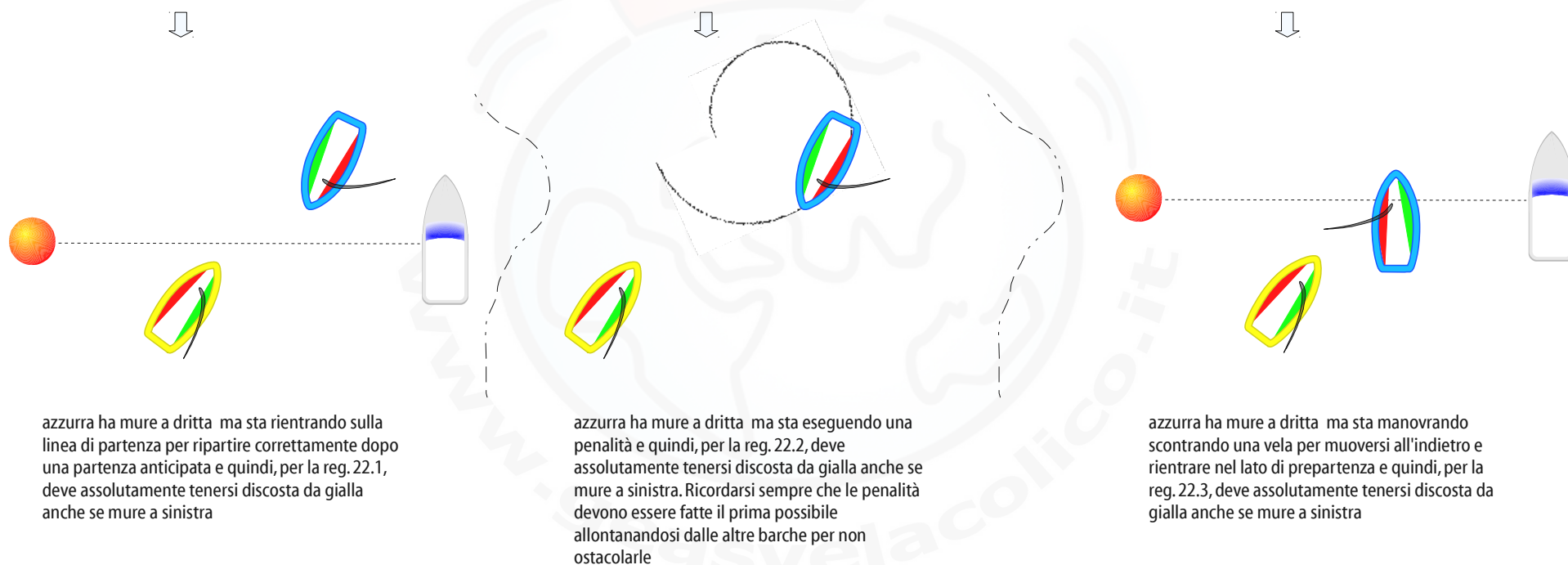
Quando tra due barche si applicano le regole 22 o 23, non si applicano le regole della Sezione A.

#### Regola 22 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; MUOVERSI ALL'INDIETRO

**22.1** 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 adempiere alla regola 30.1 deve *tenersi discosta* da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.

**22.2** Una barca che esegue una penalità si deve *tenere discosta* da un'altra che non lo sta facendo.

**22.3** Una barca che si muove all'indietro rispetto all'acqua scontrando una vela, si deve *tenere discosta* da un'altra che non lo sta facendo.



### Regola 23 BARCA ROVESCIAIA, ALL'ANCORA O INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO

Ove possibile, una barca deve evitare una barca che si è rovesciata 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 un naviglio in pericolo. Una barca è rovesciata quando la sua testa d'albero è in acqua.

**NOTA:** l'indicazione "ove possibile" va intesa nel modo più estensivo possibile. A meno di analoghe difficoltà che impediscono il controllo della propria imbarcazione, l'equipaggio dovrà manovrare per tenersi sufficientemente distante da barche in difficoltà o impossibilitate a manovrare a meno che non si debba accorrere per prestare aiuto.

### Regola 24 INTERFERENZA CON UN'ALTRA BARCA

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

**24.2** Eccetto quando sta navigando sulla sua *giusta rotta*, una barca non dovrà interferire con una barca che sta eseguendo una penalità o che sta navigando su un altro lato.

**NOTA:** sembra strano dover riprendere questo concetto ma è evidente che le barche non in regata, ovvero che stanno attendendo il loro turno di partenza o che si trovano casualmente nella zona della regata o che hanno abbandonato la stessa, non devono disturbare le barche che invece già lo sono.

La reg. 24.2 stabilisce che devono essere evitati incroci tra barche su lati differenti del percorso a meno che ciò non sia obbligato dalla propria giusta rotta. Incroci che hanno come unico scopo quello di portare disturbo o creare difficoltà ad avversari lontani o che stanno eseguendo penalità, potranno essere penalizzati.



è evidente che in questo caso gialla è andata molto oltre la sua giusta rotta (boa arancione da lasciare a sinistra), con l'unico scopo di disturbare la manovra di azzurra

**NOTA:** come è facilmente intuibile dagli esempi, quando si applicano le regole della sezione D non si applicano quelle della sezione A ovvero la 10 la 11 la 12 e la 13. Quindi lo stare discosti è un obbligo che deve essere attuato indipendentemente dalle mure che si hanno.



## PARTE 3

### CONDUZIONE DI UNA REGATA

#### Regola 25 BANDO E ISTRUZIONI DI REGATA, SEGNALI

25.1 Il Bando e le Istruzioni di regata devono essere a disposizione di ciascuna barca prima dell'inizio di una prova.

25.2 Il significato dei segnali visivi e sonori descritti nei Segnali di Regata non può essere cambiato se non in ottemperanza alla regola 86.1(b). Il significato di ogni altro segnale deve essere descritto nelle Istruzioni di Regata.

25.3 Un comitato di regata può esporre un segnale visivo usando una bandiera o altro oggetto di aspetto simile.

Guarda un esempio di BdR [qui](#).

Guarda un esempio di IdR [qui](#).

Guarda tutti i segnali di regata [qui](#).

#### Regola 26 PARTENZA DELLE SINGOLE PROVE

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 trascurata.

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

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

\* Segnali preparatori :



Papa



India



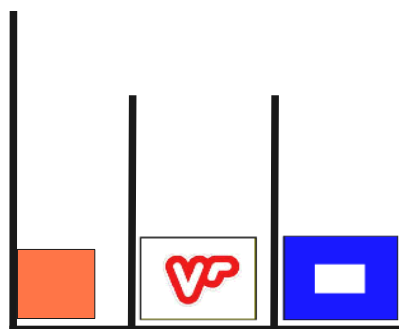
Zulu



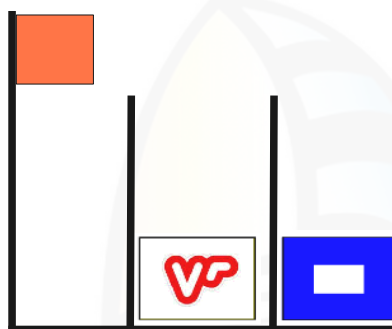
Nera

**NOTA:** è importante notare che i **tempi della procedura di partenza possono essere modificati** dalle Istruzioni di Regata. Infatti sono molte le classi che cambiano questa sequenza modificando i tempi o inserendo ulteriori segnali. Nella classe LASER ad esempio, c'è un segnale sonoro a 90" dal segnale di partenza. Inoltre ponete attenzione al fatto che il segnale sonoro non è obbligatorio e quindi può non esserci.

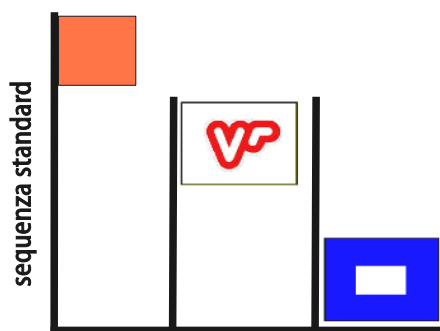
**NOTA:** la bandiera arancione, non indicata specificatamente nel RR ma sempre richiamata nelle IdR, definisce una o entrambe (qualora presente anche sul controstarter) le estremità della linea di partenza/arrivo. Qualora espressamente indicato nelle IdR, la bandiera arancione può essere utilizzata come segnale di cortesia ed issata qualche minuto prima che inizi la procedura di partenza per richiamare i concorrenti. Il segnale di classe farà riferimento alla classe in regata (nell'esempio Vaurien) mentre il segnale preparatorio (nell'esempio "papa") potrà essere sostituito con uno qualunque di quelli previsti dalla regola 26 a discrezione del CdR, se non diversamente indicato dalle IdR.



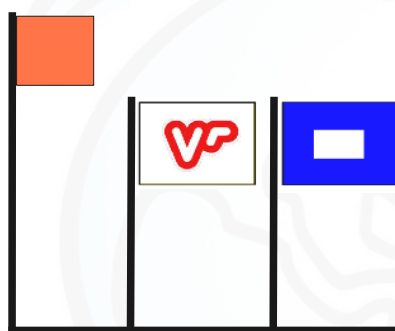
La barca comitato **non** è ancora in posizione e la linea di partenza non è ancora definita



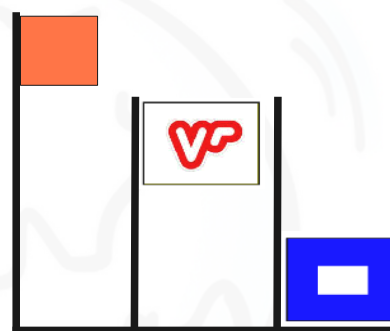
La barca comitato è in posizione e la linea di partenza è definita. In qualsiasi momento possono iniziare le procedure di partenza



(avviso) **5 minuti** un suono



(preparatorio) **4 minuti** un suono



**1 minuto** un suono lungo

Sequenza standard bandiere/suoni per una **procedura di partenza regolare all'ora stabilita dalle IdR.**

- Con un suono sale la bandiera di classe:
- Con un suono sale la bandiera preparatorio (P - I - i+Z - NERA):
- Con un suono lungo scende la bandiera preparatorio:
- Con un suono scende la bandiera di classe/sale la bandiera della classe successiva:

MANCANO 5 MINUTI ALLA PARTENZA  
 MANCANO 4 MINUTI ALLA PARTENZA  
 MANCA 1 MINUTO ALLA PARTENZA  
 PARTITI !!!

**NOTA:** il comitato di regata parla con i regatanti **esclusivamente** attraverso le bandiere. E' quindi buona norma imparare a conoscere bene il significato di tutte le bandiere a disposizione del CdR. Guarda e impara tutti i segnali di regata [qui](#).

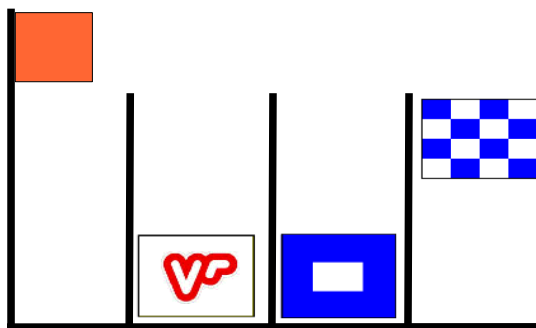


**Partiti** un suono

**Partiti** un suono

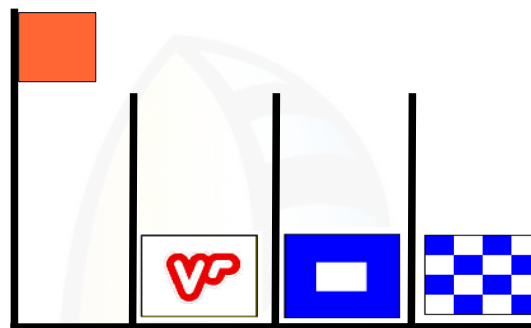
nel caso di regate con più classi o più batterie, il segnale di partenza di una classe può essere contemporaneo al segnale di avviso della successiva, con un unico suono. Nell'esempio B sono partiti i Vaurien e si preparano i 470

**NOTA:** a seguito di ritardi nelle procedure di partenza o problemi nelle procedure di partenza o a seguito di partenze anticipate o annullamenti delle regate in corso, possono esserci delle modifiche nella sequenza delle procedure.



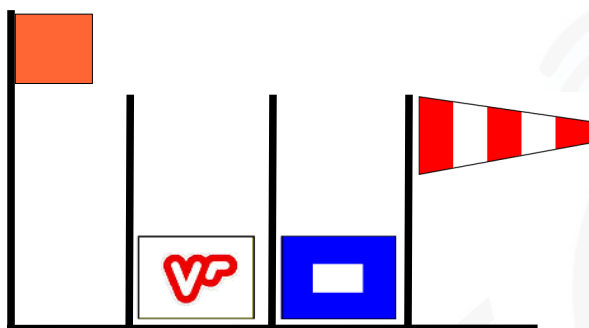
**Annullamento** *tre suoni*

...



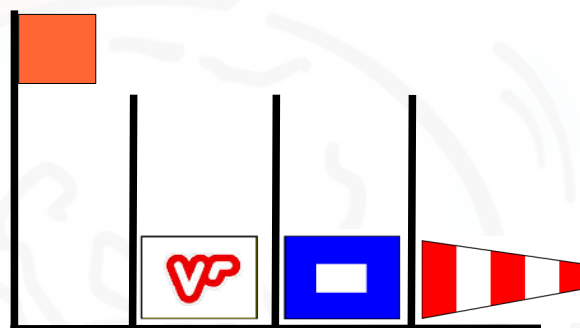
**6 minuti** *un suono*

Sequenza bandiere/suoni per una procedura di partenza successiva ad un annullamento di una regata già partita. La procedura prosegue con la sequenza standard dai 5 minuti



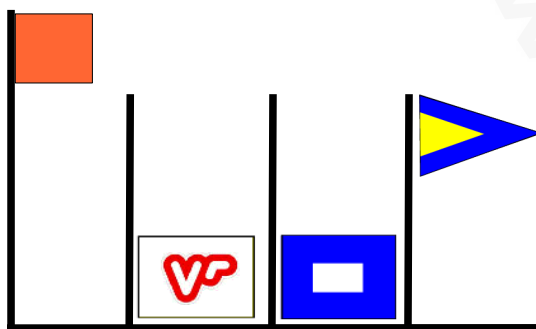
**Differimento** *due suoni*

...



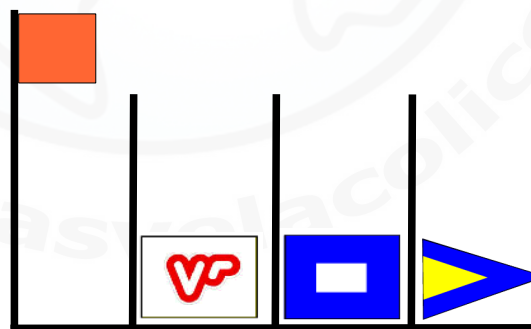
**6 minuti** *un suono*

Sequenza bandiere/suoni per una procedura di partenza successiva ad un differimento. La procedura prosegue con la sequenza standard dai 5 minuti



**Richiamo generale** *due suoni*

...



**6 minuti** *un suono*

Sequenza bandiere/suoni per una procedura di partenza successiva ad un richiamo generale, ovvero successiva ad una partenza anticipata da parte di numerose imbarcazioni. La procedura prosegue con la sequenza standard dai 5 minuti

## Regola 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 qualora non sia stato stabilito dalle istruzioni di regata, e può sostituire un segnale di percorso con un altro, e segnalare che è richiesto di indossare i dispositivi personali di galleggiamento (esponendo la bandiera Y con un segnale acustico).

**NOTA:** se nelle IdR sono previsti due o più percorsi alternativi in funzione del vento, il CdR deve comunicare con apposito segnale come previsto dalle istruzioni stesse (es. pennello 1 percorso con vento da Nord e pennello 2 percorso con vento da Sud) la scelta del percorso, prima del segnale di avviso (5 minuti). Stesso discorso per l'obbligatorietà del giubbotto di salvataggio. Tenete presente però che se la bandiera Y è issata a terra o sulla barca comitato al momento della partenza da terra, l'obbligatorietà del giubbotto vale dal momento in cui si scende in acqua per avvicinarsi al campo di regata.

27.2 Il comitato di regata può spostare una *boa* di partenza non più tardi del segnale preparatorio.

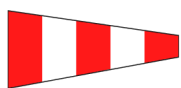
**NOTA:** il CdR, a suo insindacabile giudizio, può spostare l'allineamento della linea di partenza in funzione di eventuali salti di vento, ma solo fino al segnale preparatorio (4 minuti). Dopo questo segnale, la linea di partenza non può più essere spostata e se i salti di vento dovessero essere significativi e quindi la partenza pregiudicata, il CdR potrà solo differirla con l'esposizione dell'intelligenza e due suoni.

27.3 Prima del segnale di partenza, il comitato di regata può per qualsiasi ragione *differire* (esponendo l'Intelligenza, Intelligenza su H, Intelligenza su A, con due segnali acustici) o *annullare* la prova (esponendo bandiera N su H, o N su A, con tre segnali acustici).

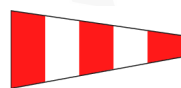
**NOTA:** fino all'ultimo secondo prima del segnale di partenza, il CdR può sospendere la procedura di partenza differendola con l'esposizione dell'intelligenza e due suoni. Le ragioni che possono portare a questa decisione sono molteplici e ne riportiamo solo alcune: salto di vento eccessivo (oltre i 10° circa), riduzione/aumento del vento al di sotto/sopra della soglia accettabile o indicata dalle IdR e/o dalle Regole di Classe, errore nella sequenza della procedura, errore nella esecuzione dei suoni.

Analogamente, il CdR può annullare la prova esponendo la bandiera N +A o N+H con tre suoni. L'annullamento della regata prima del suo segnale di partenza può essere generato ad esempio da una improvvisa mancanza di vento per la quale non si prevede a breve il ritorno.

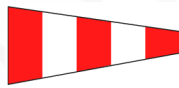
Nella sezione Definizioni trovate le spiegazioni dettagliate del significato e dei segnali di *differimento* e *annullamento*.



**Intelligenza (AP):**  
La partenza è *differita*.



**Intelligenza (AP) su H :**  
tutte le regate sono *differite*. Ulteriori segnali a terra.



**Intelligenza (AP) su A :**  
tutte le regate sono *differite*. Nessun'altra regata oggi.



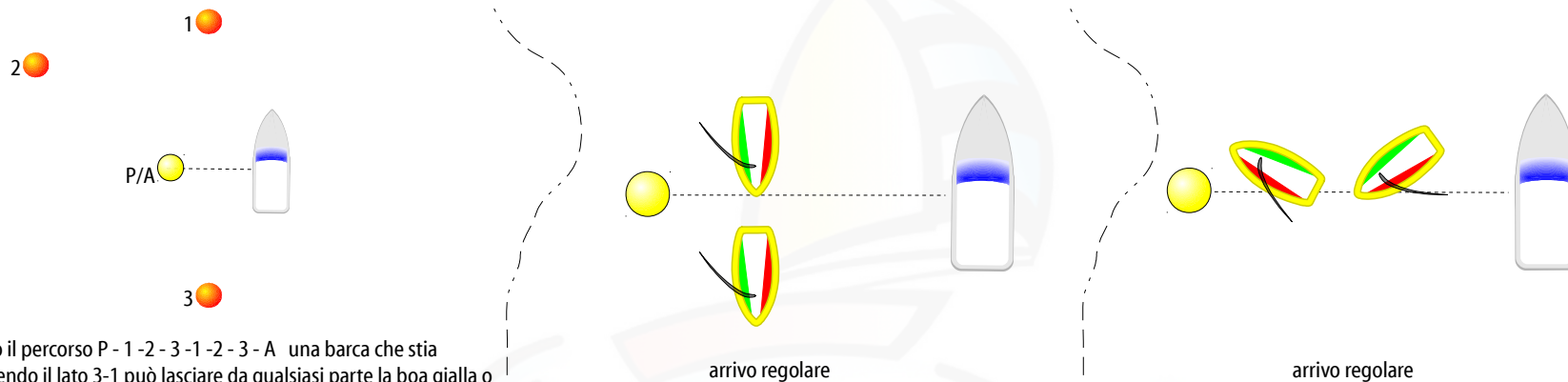
**N su H :** tutte le regate sono *annullate*. Ulteriori segnali a terra.



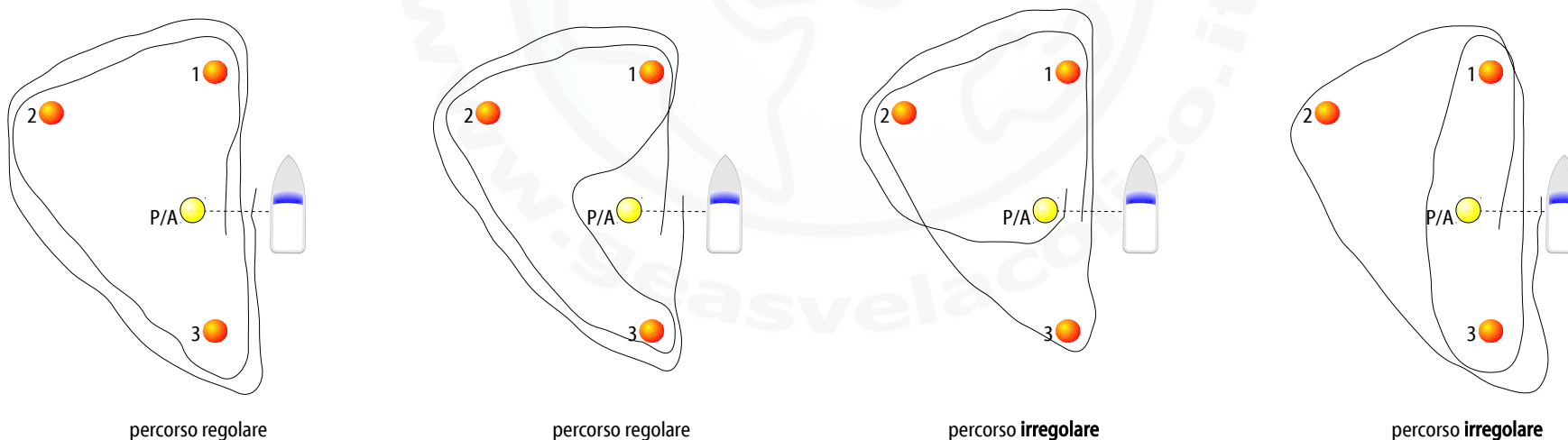
**N su A :** tutte le regate sono *annullate*. Nessun'altra regata oggi.

## Regola 28 COMPIMENTO DEL PERCORSO

28.1 Una barca deve *partire*, compiere il percorso descritto nelle istruzioni di regata ed *arrivare*. Mentre fa ciò essa può lasciare da qualsiasi parte una *boa* che non inizi, delimiti o termini il lato su cui essa sta navigando. Dopo essere *arrivata* non è necessario che essa attraversi completamente la linea di arrivo.



28.2 Un filo che rappresenti la scia della barca dal momento in cui essa si avvicina alla linea di partenza per *partire* fino a quando *arriva* deve, dopo tesato, (a) lasciare qualsiasi *boa* dalla parte prescritta e nell'ordine corretto, (b) toccare qualsiasi *boa* da girare; e (c) passare tra le *boe* di un cancello dalla direzione della *boa* precedente. Essa può correggere qualsiasi errore per ottemperare a questa regola a meno che non sia *arrivata*.

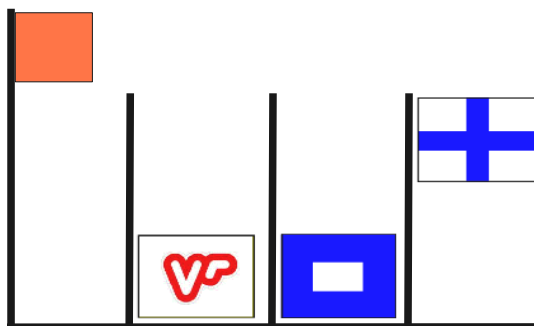


## Regola 29 RICHIAMI

### 29.1 Richiamo individuale

Quando al segnale di partenza di una barca, qualsiasi parte del suo scafo, dell'equipaggio o dell'attrezzatura è sul lato di percorso della linea di partenza, o essa deve ottemperare alla regola 30.1, il comitato di regata deve esporre prontamente la bandiera 'X' con un segnale acustico. La bandiera deve rimanere esposta fino a quando tutte le barche in argomento si siano portate completamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti ed abbiano ottemperato alla regola 30.1, se essa è in vigore, ma non per più di quattro minuti dal segnale di partenza o sino ad un minuto prima di un qualche successivo segnale di partenza, quale sia il momento anteriore.

Questa regola non si applica se si applica la regola 30.3.



**Richiamo individuale** un suono

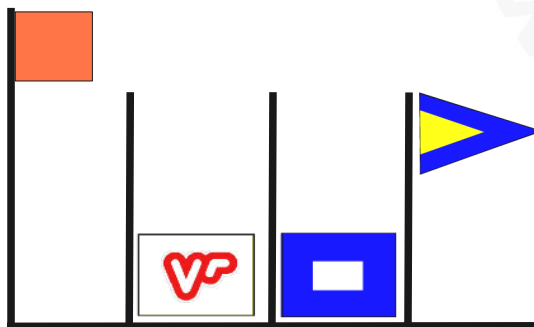
**Nota** : se immediatamente dopo il segnale di partenza (comunque mai dopo 5") sentite **un suono** o vedete salire la bandiera "X", significa che il CdR ha visto una o più barche partire in anticipo e le ha identificate. L'equipaggio che sa di essere partito in anticipo deve rientrare come previsto dal segnale preparatorio se non vuole essere considerato OCS ovvero squalificato.

**Tutti gli altri equipaggi, partiti regolarmente, possono proseguire la loro regata.**

Nel caso di partenza con preparatorio "NERA", questa regola non si applica in quanto chi parte in anticipo è comunque squalificato.

### 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 segnali acustici). Il segnale di avviso per una nuova partenza per la classe richiamata deve essere dato un minuto dopo l'ammainata del Primo Ripetitore (un segnale acustico), e le partenze di ogni successiva classe, devono seguire la nuova partenza.



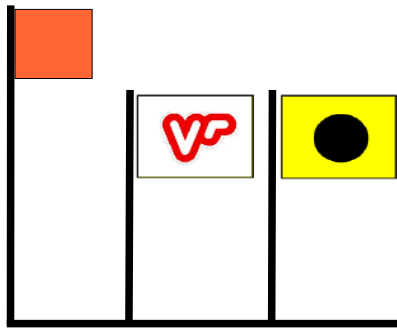
**Richiamo generale** due suoni

**Nota** : se immediatamente dopo il segnale di partenza (comunque mai dopo 5") sentite **due suoni** o vedete salire la bandiera "Primo Ripetitore", significa che il CdR ha visto più barche partire in anticipo ma non è stato in grado di identificarle. **La partenza non è valida** e deve essere ripetuta. La nuova procedura di partenza inizierà 1 minuto dopo l'ammainata del "Primo ripetitore" con un suono.

## Regola 30 PENALITÀ ALLA PARTENZA

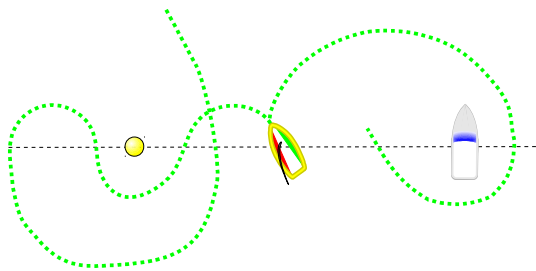
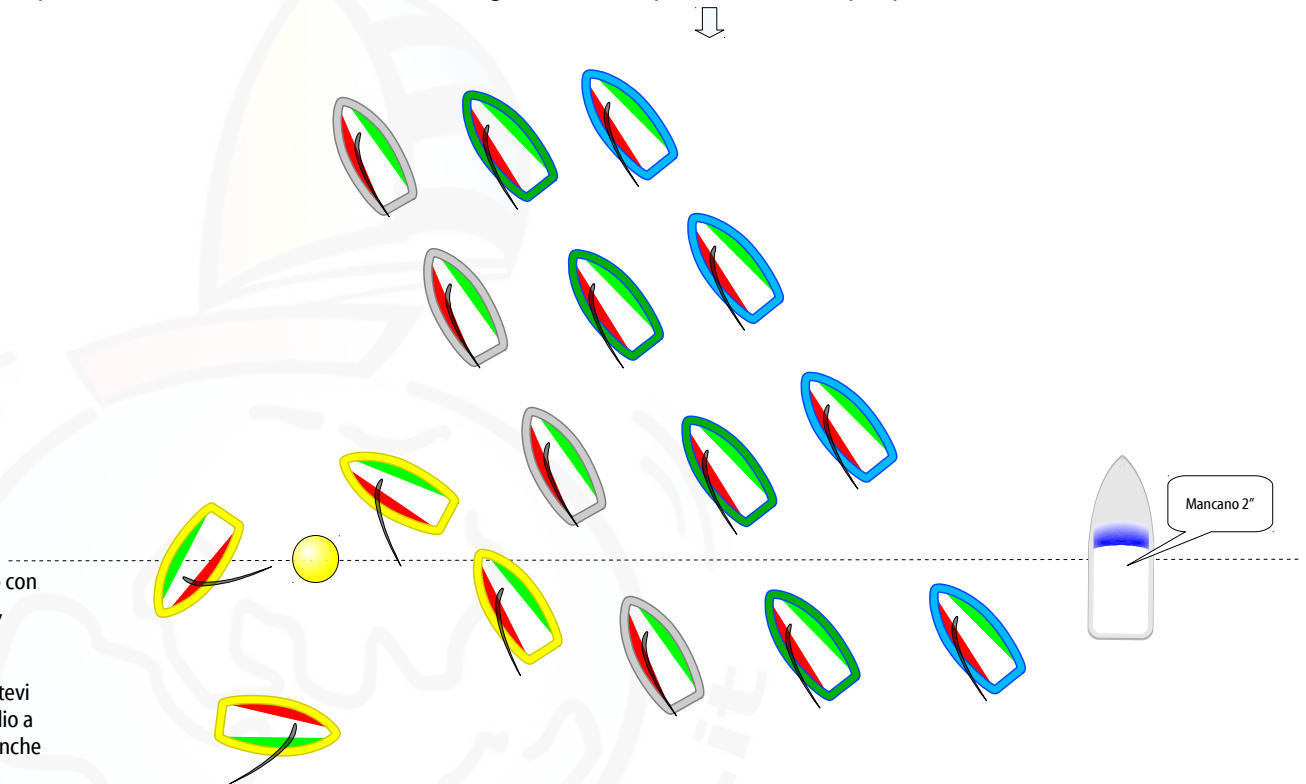
### 30.1 Regola della bandiera I

Se è stata esposta la bandiera "I" e qualsiasi parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura 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 dovrà successivamente navigare dal lato di percorso al lato di pre-partenza attraverso un prolungamento della linea, prima di *partire*.

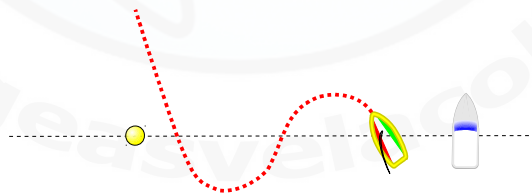


(preparatorio) **4 minuti** un suono

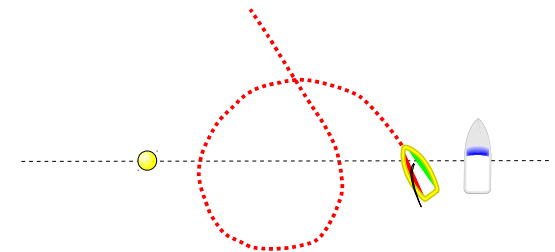
**Nota** : quando il preparatorio è la bandiera "india" e ci si trova nell'ultimo minuto con una parte qualsiasi dello scafo oltre la linea di partenza o un suo prolungamento, allora è obbligatorio rientrare completamente dagli estremi della linea, prima di poter ripartire (vedi gialla). È evidente che questo obbligo è molto penalizzante soprattutto nel caso non si sia molto vicini alla barca comitato o alla boa. Ricordatevi sempre che per la reg. 22.1 durante tutta la navigazione necessaria a porre rimedio a questa partenza anticipata, avete l'obbligo di tenervi discosti dalle altre barche anche se avete diritto di rotta.



partenza regolare



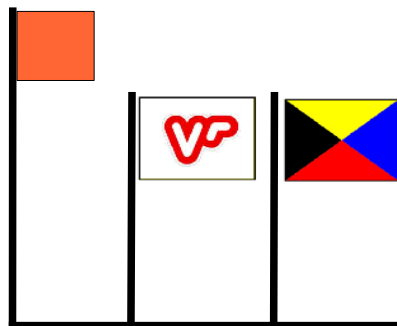
partenza irregolare



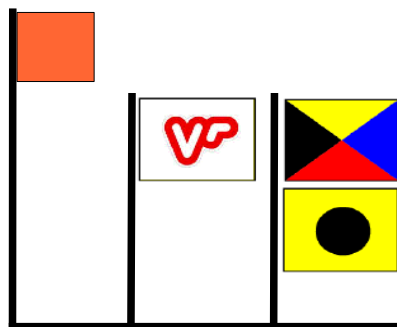
partenza irregolare

### 30.2 Regola della bandiera Z

Se è stata esposta la bandiera "Z" nessuna parte dello scafo, equipaggio, o attrezzatura 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 e viene identificata essa riceverà, senza udienza, una penalizzazione sul punteggio del 20%, calcolata come da regola 44.3(c). Essa sarà penalizzata anche qualora la prova sia fatta ripartire o venga ripetuta, ma non se essa è *differita o interrotta* prima del segnale di partenza. Qualora essa sia così identificata durante un successivo tentativo di partenza della stessa prova, essa riceverà un'ulteriore penalizzazione sul punteggio del 20%.



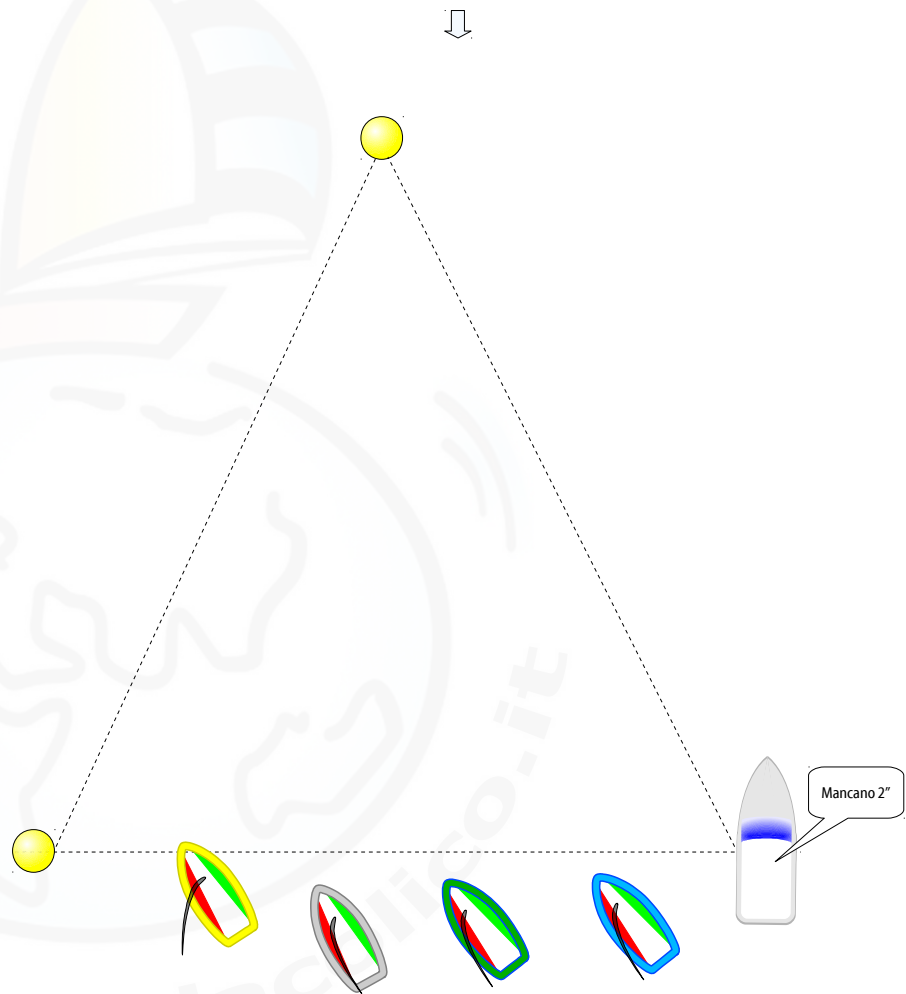
(preparatorio) **4 minuti** un suono



(preparatorio) **4 minuti** un suono

A

B

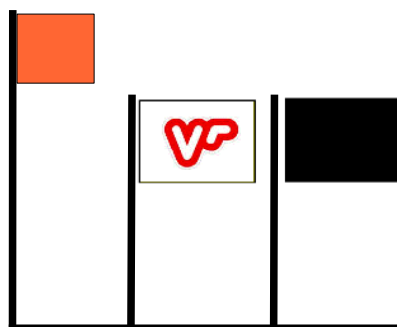


**Nota** : quando il preparatorio è la bandiera "Z" (caso A) e ci si trova nell'ultimo minuto con una parte qualsiasi dello scafo dentro il triangolo (vedi gialla), oltre a dover rientrare nel lato di partenza, la barca verrà penalizzata del 20% sul punteggio che acquisirà. Se la partenza viene ripetuta e la barca si trova ancora oltre la linea nell'ultimo minuto, la nuova penalità si somma alla precedente. Nel caso sia esposta anche la "I", oltre a quanto già detto per la "Z" (caso B), il rientro nel lato di partenza dovrà essere fatto girando attorno alla boa o alla barca comitato. Naturalmente nel caso la regata sia differita o annullata prima del suo segnale di partenza, le penalità non vengono applicate.

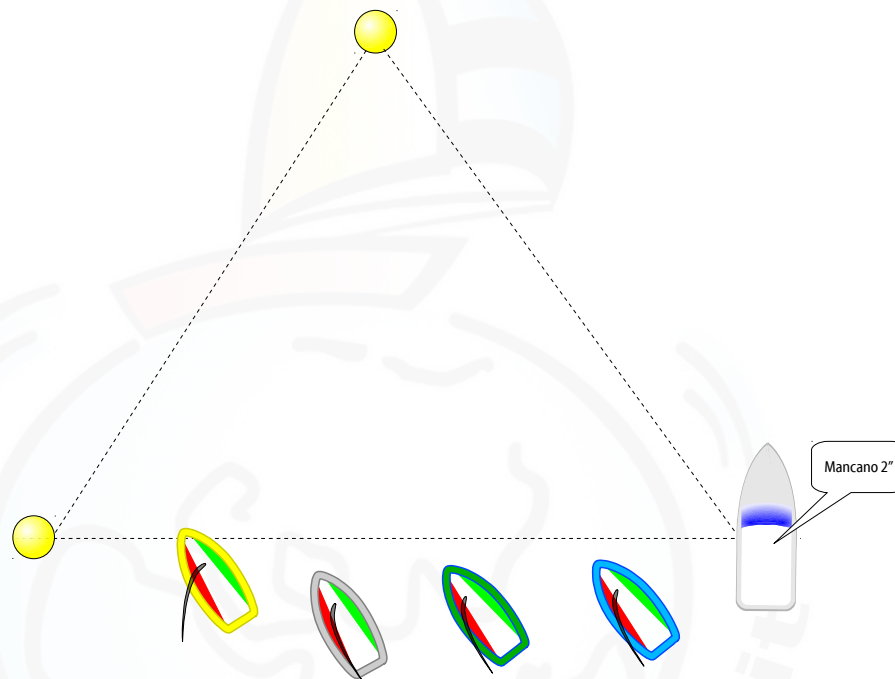


### 30.3 Regola della bandiera nera

Se è stata esposta una bandiera nera, nessuna parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura 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 e viene identificata, essa sarà squalificata, senza udienza, anche qualora la prova sia fatta ripartire, o venga ripetuta, ma non se la prova è *differita o annullata* prima del segnale di partenza. Qualora venga segnalato un richiamo generale o la prova venga *annullata* dopo il segnale di partenza, il comitato di regata dovrà esporre il numero velico della barca squalificata prima del prossimo segnale di avviso di quella prova e qualora la prova venga fatta ripartire o venga ripetuta essa non potrà prendervi parte. Se lo fa la sua squalifica non potrà essere scartata dal calcolo del punteggio totale della serie.

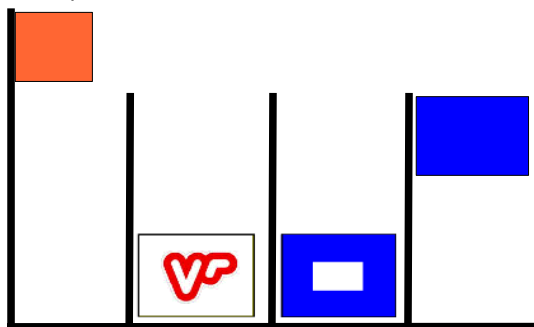


(preparatorio) **4 minuti** un suono



**Nota** : quando il preparatorio è la bandiera "NERA" e ci si trova nell'ultimo minuto con una parte qualsiasi dello scafo dentro il triangolo (vedi gialla), la barca, se identificata, sarà **squalificata**.. Se la partenza viene ripetuta (Primo Ripetitore) o la regata viene annullata (N), la barca non potrà prendervi parte e se lo fa la sua squalifica non sarà scartabile nel punteggio generale. Naturalmente nel caso la regata sia differita (AP, AP+H, AP+A) o annullata prima del suo segnale di partenza (N+H, N+A), la penalità non viene applicata.

Anche se non è espressamente richiamata da nessuna regola nel regolamento di regata, il CdR ha la possibilità di esporre sulla barca comitato, un'ulteriore bandiera: la bandiera BLU. Essa sta ad indicare ai concorrenti che la barca comitato è in posizione sulla linea di arrivo. E' buona regola issarla dopo che il primo concorrente ha iniziato l'ultimo giro e ammainarla quando è arrivato l'ultimo oppure il tempo limite per l'arrivo è scaduto.



## Regola 31 TOCCARE UNA BOA

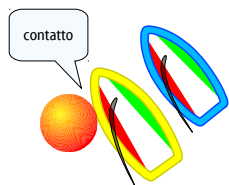
Quando *in regata*, una barca non deve toccare una *boa* di partenza prima di *partire*, una *boa* che inizia, delimita o termina il lato del percorso sul quale essa sta navigando, o una *boa* d'arrivo dopo essere *arrivata*.

**NOTA:** le boe di partenza, di percorso e di arrivo non devono mai essere toccate pena l'attribuzione della penalità prevista dalla regola 44.1 che obbliga l'imbarcazione ad eseguire un giro su se stessa o altra penalità prevista dalle IdR.

La penalità deve essere effettuata il prima possibile allontanandosi dalle altre imbarcazioni ed eseguendo almeno una virata ed una abbattuta prima di riprendere la propria giusta rotta.

Nel caso di tocco di boa e contemporanea infrazione alla parte 2 del RR, le penalità non si sommano ma si esegue solo la più pesante.

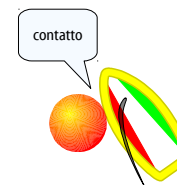
Nel caso di tocco di boa senza responsabilità a causa del mancato rispetto di altri del diritto a spazio alla boa o diritto di rotta, la penalità non deve essere effettuata ( reg. 21b).



**PASSAGGIO REGOLARE**  
esonerata dalla reg.21b.  
Azzurra non ha lasciato a  
gialla spazio alla boa



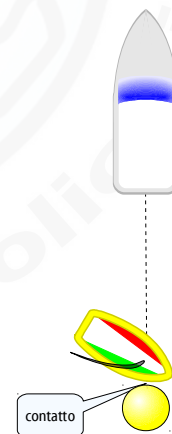
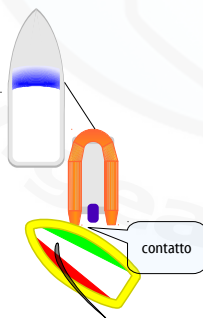
**PASSAGGIO REGOLARE**  
un ramo impigliato nella boa o qualsiasi  
altra cosa casualmente attaccata alla stessa,  
non fa parte della boa



**PASSAGGIO IRREGOLARE**  
è stata infranta la reg.31



**PASSAGGIO IRREGOLARE**  
è stata infranta la reg.31.  
Un gommone attaccato alla barca comitato  
fa parte della boa in quanto non casuale  
seppure temporaneo.



**PASSAGGIO IRREGOLARE**  
è stata infranta la reg.31.  
Anche se gialla ha toccato la boa dopo aver  
tagliato con la prua la linea di arrivo, è stata  
commessa infrazione e gialla non sarà  
considerata arrivata fino a che non tornerà  
completamente nel lato di percorso con una  
virata e una abbattuta (o viceversa) e non  
ritaglierà nuovamente la linea di arrivo.

## Regola 32 RIDUZIONE O ANNULLAMENTO DOPO LA PARTENZA

**32.1** Dopo il segnale di partenza il comitato di regata può ridurre il percorso (bandiera S con due segnali acustici), o *annullare* la prova (esponendo la bandiera N, o bandiera N su H o N su A con tre segnali acustici), com'è più appropriato

- (a) a causa d'un errore nella procedura di partenza,
- (b) a causa di maltempo,
- (c) a causa di vento insufficiente che renda improbabile l'*arrivo* di qualsiasi barca entro il tempo limite,
- (d) perché una *boa* manca o è fuori dalla sua posizione, oppure
- (e) per qualsiasi altra ragione che pregiudichi direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione oppure potrà ridurre il percorso in modo che le altre prove in programma possano essere corse.

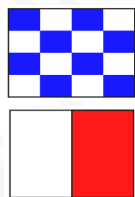
Comunque, dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è *arrivata* entro il tempo limite qualora sia previsto, il comitato di regata non dovrà *annullare* la prova senza averne attentamente valutato le conseguenze nei riguardi di tutte le barche nella prova o nella serie.



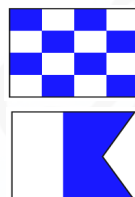
**S** : il percorso è stato ridotto è in vigore la reg.32.2



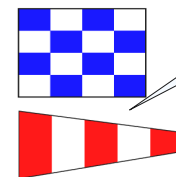
**N** : tutte le regate partite sono *annullate*. Ritornare nell'area di partenza. Il segnale di avviso sarà esposto un minuto dopo l'ammainata a meno che a quel momento la regata sia ulteriormente *annullata* o *differita*.



**N su H** : tutte le regate sono *annullate*. Ulteriori segnali a terra.



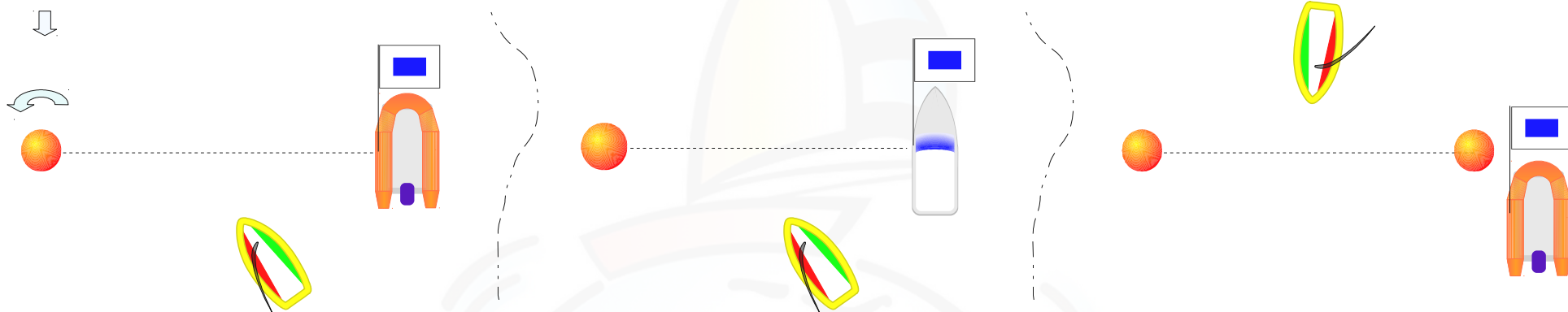
**N su A** : tutte le regate sono *annullate*. Nessun'altra regata oggi.



**N su Intelligenza** : segnale di pericolo. Esposto da qualsiasi mezzo del CdR. Tutte le prove iniziate sono *annullate* e quelle non iniziate sono *differite*. Raggiungere immediatamente il porto o il ridosso più vicino.

PERICOLO !!

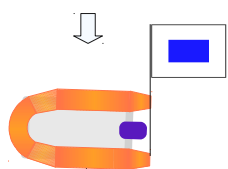
**32.2** Se il comitato di regata segnala una riduzione di percorso (espone la bandiera "S" con due suoni), la linea di arrivo sarà,  
 (a) ad una *boa* da girare, tra la *boa* stessa e l'asta con la bandiera "S";  
 (b) ad una linea che le barche sono tenute ad attraversare al termine di ogni giro, quella linea;  
 (c) ad una cancello, tra le *boe* del cancello stesso.  
 Il percorso ridotto deve essere segnalato prima che la prima barca tagli la linea di arrivo.



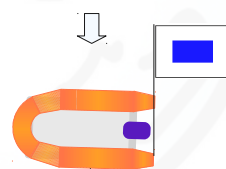
a) la riduzione fa sì che l'arrivo sia preso ad una *boa*. Il battello con la bandiera "S" deve allinearsi perpendicolarmente alla rotta degli equipaggi ed evitare di dare vantaggi derivanti dalle mure o dal giro di vento

b) la riduzione fa sì che l'arrivo sia alla fine di uno dei giri previsti (ovviamente non l'ultimo). La bandiera "S" è esposta sulla barca comitato prima del passaggio del primo concorrente. In questo caso le IdR devono però prevedere che il percorso attraversi sempre la linea di partenza.

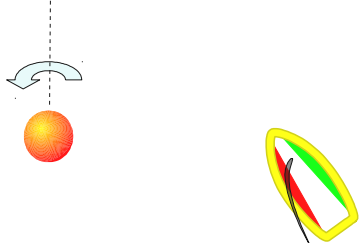
c) la riduzione fa sì che l'arrivo sia preso ad un cancello di poppa. E' indifferente la posizione del battello con la bandiera "S"; in quanto la linea di arrivo è comunque quella tra le due boe. L'importante è che sia in posizione prima del passaggio del primo concorrente



Linea di arrivo **IRREGOLARE** da NON FARE!!  
 La linea di arrivo ancorchè a seguito di una riduzione, deve essere sempre perpendicolare alla direzione di provenienza dall'ultima *boa*.



Linea di arrivo **REGOLARE**  
 La linea di arrivo posta in questo modo, garantisce la perpendicolarità e non dà vantaggi sulla base del vento o delle mura.



## Regola 33 MODIFICA DEL LATO SEGUENTE DEL PERCORSO

Il comitato di regata può modificare 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 già in posizione.

(a) Se sarà cambiata la direzione del lato di percorso, il segnale sarà l'esposizione della bandiera C, accompagnata da ripetuti segnali sonori e da:

(1) la nuova rotta bussola, oppure

(2) un triangolo verde per un cambiamento a dritta o un rettangolo rosso per un cambiamento a sinistra

(b) Se verrà cambiata la lunghezza del lato, ciò dovrà essere segnalato con l'esposizione della bandiera C, accompagnata da segnali sonori ripetuti, e da un "-" se la lunghezza verrà diminuita, o da un "+" se verrà aumentata.

(c) I lati successive possono essere modificati senza segnale alcuno al fine di mantenere la forma del percorso.



-----

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

154°

a1) viene indicata la nuova rotta per la prossima *boa*. Questo metodo è usato quasi esclusivamente su regate molto lunghe



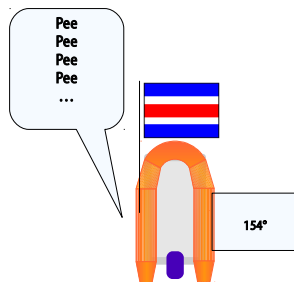
a2) in alternativa alla rotta, con il triangolo verde si segnala uno spostamento a dritta, mentre con un rettangolo rosso uno spostamento a sinistra. Questi segnali possono essere realizzati in svariati materiali

-

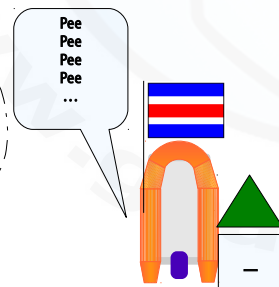
+

b) con il segno **meno** si segnala un accorciamento del lato, mentre con un segno **più** un allungamento. Questi segnali possono essere realizzati in svariati materiali

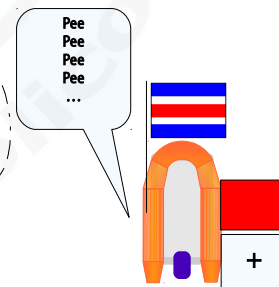
**Nota**: l'attenzione degli equipaggi viene richiamata con ripetuti segnali sonori fatti dal battello che espone la bandiera "C" il quale deve essere in posizione sulla *boa* precedente a quella che sarà spostata prima del passaggio del primo equipaggio. Importante notare che la *boa* potrebbe ancora non essere stata spostata e quindi fare molta attenzione ai riferimenti visivi.



la rotta per la prossima *boa* è cambiata ed è di 154°



la prossima *boa* è stata spostata a dritta e avvicinata



la prossima *boa* è stata spostata a sinistra e allontanata

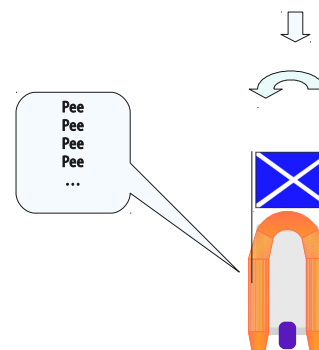


## Regola 34 BOA MANCANTE

Se una *boa* manca o è fuori posizione il comitato di regata deve, qualora possibile,  
(a) rimetterla nella posizione corretta o sostituirla con una di caratteristiche simili, oppure  
(b) sostituirla con un oggetto che espone una bandiera "M" ed emettere ripetuti segnali acustici.



**M** : l'oggetto che espone questa bandiera sostituisce una *boa* mancante



Il battello che espone la "M" sostituisce una *boa* mancante. In questo caso una *boa* di bolina. I concorrenti devono comportarsi esattamente come se il battello fosse la *boa*, lasciandolo quindi dalla parte prescritta. Fare attenzione al fatto che il battello non è ancorato e quindi potrebbe spostarsi.

## Regola 35 TEMPO LIMITE E PUNTEGGI

Se una barca compie il percorso come prescritto dalla regola 28 ed *arriva* entro il tempo limite, se stabilito, tutte le barche che *arrivano* devono essere classificate nella loro posizione di arrivo a meno che la prova venga *annullata*. Se nessuna barca *arriva* entro il tempo limite, il comitato di regata deve *annullare* la regata.

**Nota** : le IdR possono stabilire un tempo limite per la durata della regata. Se definito, allora dopo che è arrivata la prima imbarcazione nel tempo limite, esso non ha più effetto sulle altre imbarcazioni che verranno classificate nell'ordine di arrivo indipendentemente dal tempo impiegato. Se il CdR decide di annullare la regata dopo che sono arrivate una o più imbarcazioni, deve porre particolare attenzione alle conseguenze che questa scelta può avere sulla serie di regate prevista. Se invece nessuna imbarcazione arriva nel tempo limite previsto, allora la regata è annullata.

## Regola 36 PROVE FATTE RIPARTIRE O RIPETUTE

Quando una prova viene fatta ripartire o viene ripetuta, un'infrazione ad una *regola* - che non sia la 30.3 - commessa nella prova originaria non vieterà ad una barca di parteciparvi o, tranne per quanto previsto dalle regole 30.2, 30.3 o 69, le comporterà di essere penalizzata.

**Nota** : se penalizzata per la reg.30.3 (bandiera nera come preparatorio) allora l'imbarcazione non potrà ripartire nel caso la regata venga fatta ripartire (Primo Ripetitore) o venga ripetuta dopo essere stata annullata (N). Se comunque riprende parte alla successiva procedura la sua squalifica non sarà scartabile nel caso il punteggio preveda uno o più scarti. Se invece la regata viene annullata (N+A , N+H) o differita (AP , AP+H , AP+N) prima del suo segnale di partenza, allora l'imbarcazione che ha infranto la reg.30.3 potrà ripresentarsi alla successiva procedura di partenza senza subire conseguenze.

## PARTE 4

### ALTRI OBBLIGHI QUANDO SI E' IN REGATA

Le regole della Parte 4 si applicano solo a barche in regata. Tuttavia, la regola 55 si applica in qualsiasi momento quando le barche sono in acqua.

#### Regola 40      DISPOSITIVI PERSONALI DI GALLEGGIAMENTO

Quando la bandiera "Y" con un segnale acustico viene esposta prima o insieme al segnale di avviso, i concorrenti devono indossare dispositivi personali di galleggiamento, eccetto per breve tempo mentre stanno cambiando o sistemando indumenti o equipaggiamenti personali. Le mute da sommozzatore o le mute stagne non sono dispositivi personali di galleggiamento.



Y : obbligo di indossare un dispositivo di galleggiamento

**Nota** : se la bandiera Y è issata a terra o sulla barca comitato ancora ormeggiata, si deve intendere che l'obbligo di indossare il giubbotto vale non solo per la regata ma dal momento in cui si prende il mare fino al ritorno.

#### Regola 41      AIUTO ESTERNO

Una barca non deve ricevere alcun aiuto da fonti esterne, 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'altro mezzo navale coinvolto per liberarsi;
- (c) dell'aiuto sotto forma d'informazione liberamente disponibile per tutte le barche;
- (d) informazione non richiesta da parte di una parte non interessata, che può essere una barca della stessa regata.

Una barca che abbia tratto vantaggio dall'aiuto esterno come da regola 41(a) può, tuttavia, essere protestata e penalizzata; qualsiasi penalità può essere inferiore alla squalifica.

**Nota** : è del tutto evidente che una barca che abbia avuto un aiuto esterno, ancorché non richiesto, debba ritirarsi. Ma se l'aiuto è stato fornito per una delle eccezioni previste dalla regola 41 allora l'imbarcazione può proseguire. Attenzione però che se l'imbarcazione aiutata può aver tratto vantaggio dall'aiuto ricevuto, può essere protestata e penalizzata. Quindi sta a lei valutare se eventualmente autopenalizzarsi o ritirarsi.

## Regola 42      PROPULSIONE

### 42.1 Regola base

Una barca deve gareggiare utilizzando solo il vento e l'acqua per aumentare, mantenere o ridurre la propria velocità, eccetto quando permesso dalle regole 42.3 o 45. I componenti del suo equipaggio possono correggere l'assetto delle vele e dello scafo e compiere altri atti di abilità marinara, 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: ripetuti sventagliamenti di qualsiasi vela, sia cazzando ed allascando la stessa sia creati da movimenti del corpo verticali o trasversali;
- (b) rollio: rollio ripetuto della barca, prodotto da
  - (1) movimenti del corpo,
  - (2) ripetute correzioni delle vele o della deriva, o
  - (3) dal governo della barca;
- (c) spinta: improvvisi movimenti in avanti del corpo, interrotti bruscamente;
- (d) timonare: 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) Tranne quando si è di bolina ed è possibile il "surfing" (rapida accelerazione scendendo sul lato frontale di un'onda) o la planata, l'equipaggio della barca può cazzare qualsiasi vela allo scopo di dare inizio al surfing o alla planata, ma ogni vela può essere cazzata soltanto una volta per ogni onda o raffica di vento.
- (d) Quando una barca è più all'orza rispetto alla bolina stretta, ed è ferma o si muove lentamente, essa potrà timonare 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 stessa non è più rovesciata. Questa azione non è permessa se dà alla barca evidente 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 mezzo navale in pericolo.
- (h) Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con un'altra barca od oggetto, una barca può usare la forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca ed ogni congegno che non sia un motore per la propulsione. L'uso di un motore può essere, però, permesso dalla regola 42.3(i).
- (i) Le Istruzioni di Regata possono, in circostanze specificate, consentire propulsione utilizzando un motore o qualunque altro metodo a condizione che la barca non ottenga un significativo vantaggio nella prova.

*Le interpretazioni della regola 42 sono disponibili sul sito dell'ISAF [qui](#).*

**Nota :** Questa è una regola importantissima ma molto disattesa. Sostanzialmente la regola 42 stabilisce che qualsiasi movimento dell'equipaggio non strettamente connesso con la regolazione e la conduzione della barca a vela e che provochi un miglioramento della propria velocità, NON è ammesso tranne che per i casi particolari ricompresi nelle eccezioni della regola stessa o previsti dalle specifiche regole di alcune classi. Data la sua importanza, e la difficoltà del suo rispetto, nelle regate rilevanti, viene disposto un apposito CdP in acqua che verifica il rispetto di questa regola.



## APPENDICE P

### SPECIALI PROCEDURE PER LA REG. 42

Tutte le parti di questa appendice, si applicano solo se previsto dalle Istruzioni di Regata.

#### P1 SEGNALARE UNA PENALITÀ

Un componente il comitato delle proteste o un osservatore da esso designato che vede una barca infrangere la regola 42 può penalizzarla appena possibile, emettendo un segnale acustico, puntando ad essa una bandiera gialla e gridando 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 nello stesso incidente.

#### P2 PENALITÀ

##### P2.1 Prima penalità

Quando una barca viene penalizzata per la prima volta in base all'istruzione P1 la sua penalità sarà 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 viene penalizzata la seconda volta durante la manifestazione, la sua penalità consisterà nel ritirarsi prontamente dalla prova. Qualora non esegua la penalità 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 la terza volta, o successive, durante la manifestazione, essa dovrà prontamente ritirarsi dalla prova. Qualora essa ottemperi la sua penalità sarà una squalifica senza scarto. 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(a).

#### P3 DIFFERIMENTO, RICHIAMO GENERALE O ANNULLAMENTO

Se una barca è stata penalizzata come da regola P1 ed il comitato di regata segnala un differimento, un richiamo generale o annulla la prova, non verrà applicata penalità alcuna, ma la stessa continuerà ad essere calcolata nel 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 istruzione P1 a meno che l'azione risulti scorretta per non aver tenuto in considerazione un segnale del comitato di regata o una regola di classe.

#### P5 BANDIERE "O" e "R"

(a) Se le regole di classe permettono pompaggio, rollio e ooching quando la velocità del vento supera un certo limite, il CdR può segnalare che queste azioni sono permesse, come previsto nelle regole di classe, esponendo la bandiera O non più tardi del segnale di avviso.

(b) Se il vento supera la velocità limite dopo il segnale di partenza, il CdR può esporre la bandiera O con ripetuti segnali acustici ad una boa segnalando che le azioni sono permesse, come previsto dalle regole di classe ad una barca dopo che essa ha passato la boa.

(c) Se la velocità del vento scende sotto il limite specificato dopo che la bandiera O era stata esposta, il CdR potrà esporre la bandiera R con ripetuti segnali acustici ad una boa per segnalare che la regola 42, come modificata dalle regole di classe, si applica ad una barca dopo che essa ha passato la boa.



-----

**Oscar** : Quando le condizioni lo permettono (ovvero quando il vento supera una certa soglia) il CdR, per le classi che lo prevedono, può esporre la bandiera O. Il pompaggio e il rollio sono ammessi nelle andature previste dalle singole classi



-----

**Romeo** : Solo dopo che è stata esposta la bandiera O e le condizioni non lo permettono più (ovvero quando il vento scende sotto una certa soglia) il CdR deve esporre la bandiera R. Il pompaggio e il rollio ritornano ad essere vietati, cioè la 42 torna ed essere totalmente in vigore

## **Regola 43      INDUMENTI ED EQUIPAGGIAMENTO DEI CONCORRENTI**

- 43.1** (a) I concorrenti non devono indossare o portare indumenti o equipaggiamento allo scopo d'aumentare il proprio peso.  
(b) Inoltre, il vestiario e l'equipaggiamento d'un concorrente non deve pesare più di 8 kg., esclusi i finimenti fermapièdi o da trapezio ed il vestiario (calzature incluse) indossato soltanto sotto al ginocchio. Le regole di classe o le istruzioni di regata possono specificare un peso minore o uno maggiore ma comunque non superiore a 10 Kg. Le regole di classe possono includere in detto peso le calzature e l'altro vestiario indossato sotto al ginocchio. Un finimento fermapièdi o da trapezio deve avere un galleggiamento positivo e non deve pesare più di 2 kg, con l'eccezione che le regole di classe possono specificare un peso superiore fino a 4 kg. I pesi vanno determinati come prescritto dall'Appendice H.  
(c) Se un ispettore di equipaggiamenti o uno stazzatore incaricato di pesare gli indumenti e l'equipaggiamento ritiene che un concorrente possa aver violato la regola 43.1(a) o la regola 43.1 (b) egli deve farne rapporto scritto al comitato di regata.
- 43.2** La regola 43.1(b) non si applica a barche con l'obbligo di corrimani.

## **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 regola 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. Come alternative, le istruzioni di regata possono prescrivere l'uso di Penalità sul punteggio o altri sistemi di penalità, nel qual caso le penalità specificate sostituiranno le penalità di uno o due giri. Tuttavia,

- (a) quando una barca può aver infranto una regola della Parte 2 e la reg. 31 nello stesso incidente non è necessario che essa esegua la penalità per aver infranto la reg. 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 al più presto 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, dovrà ritornare completamente nel lato di percorso della linea prima di arrivare.

### **44.3** Penalità sul punteggio

- (a) Una barca esegue una Penalizzazione sul Punteggio esponendo una bandiera gialla alla prima ragionevole possibilità dopo l'incidente.  
(b) Quando una barca ha preso una Penalizzazione sul Punteggio essa deve tenere la bandiera gialla esposta sino all'arrivo e richiamare alla linea di arrivo l'attenzione del comitato di regata su di essa. In quel momento essa deve anche informare il comitato di regata dell'identità dell'altra barca coinvolta nell'incidente. Se ciò non fosse possibile, 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 dalle istruzioni di regata. Comunque, essa non potrà essere classificata peggio di 'Non Arrivato' (DNF). Quando le Istruzioni di Regata non stabiliscono il numero di posti, esso sarà il numero intero più vicino al 20% del numero delle barche iscritte (arrotondando lo 0,5 all'intero superiore). I punteggi delle altre barche non dovranno essere cambiati, pertanto due barche potranno ricevere il medesimo punteggio.

#### **Regola 45 ALAGGIO; ORMEGGIO; ANCORAGGIO**

Al suo segnale preparatorio una barca deve galleggiare ed essere libera da ormeggi. In seguito non può 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.

#### **Regola 46 PERSONA RESPONSABILE**

Una barca deve avere a bordo una persona responsabile designata dal membro od organizzazione che ha iscritto la barca. Vedere la regola 75.

#### **Regola 47 LIMITAZIONI SU EQUIPAGGIO ED ATTREZZATURE**

**47.1** Una barca deve servirsi unicamente delle attrezzature che ha a bordo al suo segnale preparatorio.

**47.2** 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 un mezzo navale in pericolo, o per nuotare. Una persona che lascia la barca accidentalmente o per nuotare deve ritornare a bordo prima che la barca continui a regatare.

#### **Regola 48 SEGNALI DA NEBBIA E LUCI; SCHEMI DI SEPARAZIONE DEL TRAFFICO**

**48.1** Quando la sicurezza lo richiede, una barca deve emettere i segnali da nebbia e mostrare le luci come richiesto dal Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (NIPAM) o altre regole governative applicabili.

**48.2** Una barca deve ottemperare alla regola 10, Schemi di separazione del traffico, delle NIPAM.

#### **Regola 49 POSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO; CAVI CORRIMANO**

**49.1** I concorrenti non dovranno usare alcun dispositivo per protendere il corpo fuori bordo, tranne le cinghie fermapièdi e le stecche d'irrigidimento indossate sotto i pantaloni.

**49.2** Quando le regole di classe o le istruzioni di regata richiedono l'uso cavi corrimano essi devono essere tesi ed i concorrenti non devono tenere alcuna parte del loro torso all'esterno di essi, tranne brevemente per compiere compiti indispensabili. Nelle barche attrezzate con cavi superiore ed inferiore, un concorrente seduto sul ponte, faccia fuoribordo, con la cintola all'interno del cavo inferiore può avere la parte superiore del corpo all'esterno del cavo superiore.

Se le regole di classe non specificano il materiale o il diametro dei cavi corrimano, essi devono essere conformi alle rispettive specifiche delle Prescrizioni Speciali per l'altura dell'ISAF.

Nota: Le Prescrizioni Speciali ISAF per la vela d'altura sono disponibili sul sito dell'ISAF.

#### **Regola 50 NORME PER ISSARE E MANOVRARE LE VELE**

**50.1** Cambiando 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. Comunque, si deve portare spiegata una sola randa e, tranne durante il cambio, si può portare un solo spinnaker alla volta.

**50.2** Tangoni di spinnaker; Aste fuori bordo

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

**50.3** Uso di buttafuori

(a) Nessuna vela deve essere bordata sopra o mediante un buttafuori, tranne per quanto permesso dalla regola 50.3 (b) o 50.3 (c). Per buttafuori s'intende ogni attrezzatura od altro dispositivo collocato in modo da poter esercitare una spinta verso l'esterno su di una scotta o vela in un punto dal quale, con la barca dritta, una linea verticale verrebbe a cadere all'esterno dello scafo o del piano di coperta. Ai fini della presente regola non sono parti dello scafo o del piano di coperta le impavesate, le falchette e i bottazzi, e non sono buttafuori: un bompreso usato per fissare la mura d'una vela bordata, un buttafuori poppiero usato per bordare il boma d'una vela bordata, o il boma d'una vela di prua bomata che non richiede alcun aggiustamento durante la virata.

(b) Ogni vela può essere bordata ad un boma o guidata sopra un boma che sia normalmente usato per una vela bordata e sia permanentemente fissato all'albero al quale è fissata la penna della vela bordata.

(c) Una vela di prua può essere bordata o fissata col suo punto di scotta ad un tangone di spinnaker o ad un asta fuoribordo, purché lo spinnaker non sia armato.

#### **50.4 Vele di prua**

Ai fini delle regole 50 e 54 e dell'appendice G, la differenza tra vela di prora e spinnaker è che la larghezza di una vela di prora, tra i punti mediani della ralinga e della balumina, è inferiore al 75% della lunghezza della base. Una vela murata dietro l'albero di maestra non è una vela di prora.

#### **Regola 51 ZAVORRA MOBILE**

Tutta la zavorra mobile, incluse le vele che non sono armate, deve essere ben stivata. L'acqua, i pesi morti o la zavorra non devono essere mossi allo scopo di modificare l'assetto o la stabilità. I paglioli, le paratie, le porte, le scalette e i serbatoi d'acqua devono essere lasciati al loro posto e tutto il corredo di cabina va tenuto a bordo. Comunque, l'acqua di sentina può essere sgottata.

#### **Regola 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

#### **Regola 53 RESISTENZA D'ATTRITO**

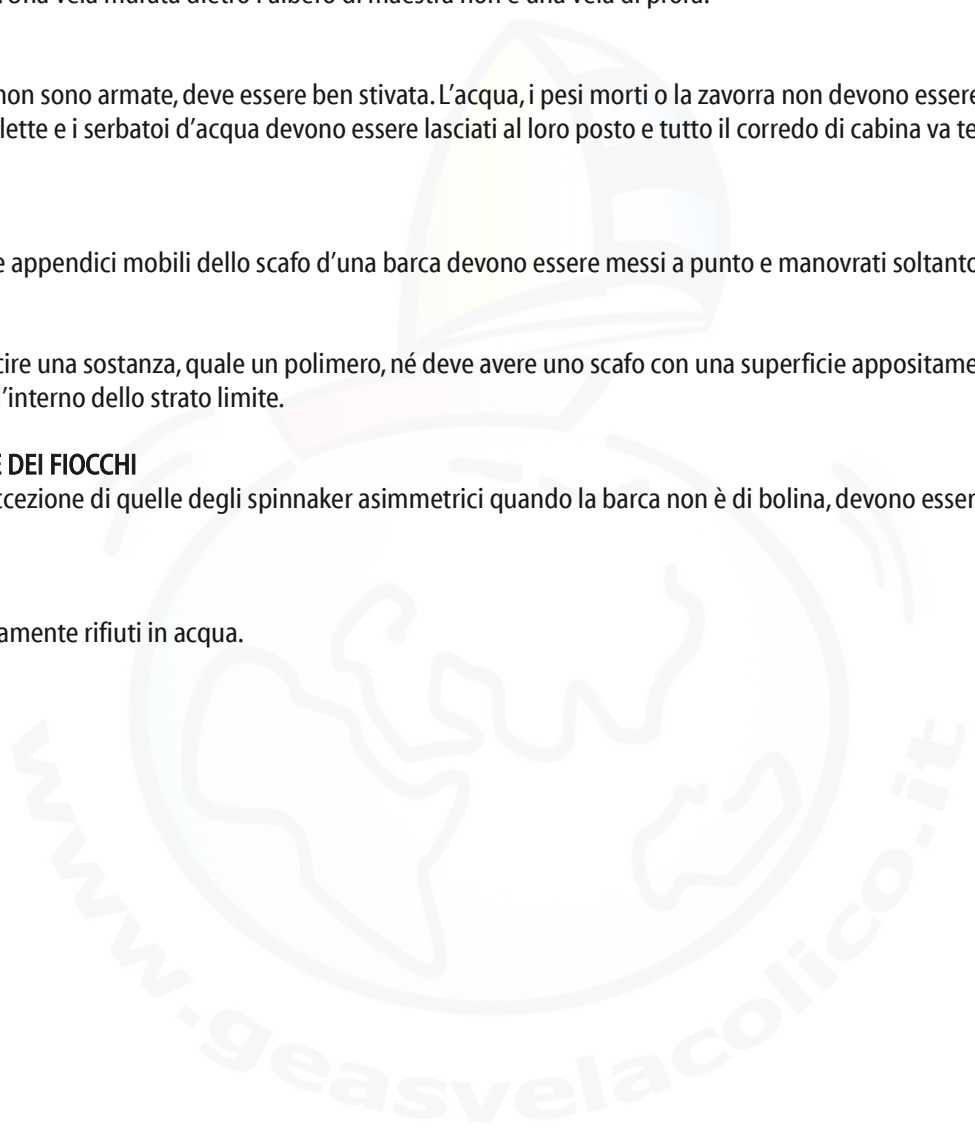
Una barca non deve emettere o lasciare uscire una sostanza, quale un polimero, né deve avere uno scafo con una superficie appositamente tramata che possa migliorare le caratteristiche di scorrimento dell'acqua all'interno dello strato limite.

#### **Regola 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.

#### **Regola 55 SMALTIMENTO RIFIUTI**

Un concorrente non deve gettare deliberatamente rifiuti in acqua.



## PARTE 5

### PROTESTE, RIPARAZIONI, UDIENZE, CATTIVA CONDOTTA ED APPELLI

.....omissis.....

#### **Regola 69 IMPUTAZIONE DI COMPORTAMENTO GRAVEMENTE SCONVENIENTE**

##### **69.1 Impegno a non Tenere Un Comportamento Gravemente Sconveniente**

**(a)** Un concorrente non deve tenere un comportamento gravemente sconveniente, inclusi una grave violazione di una regola, o delle buone maniere o dello spirito sportivo, o una condotta che arrechi discredito allo sport. Per tutta la regola 69, 'concorrente' significa un membro dell'equipaggio, o il proprietario di una barca.

**(b)** L'asserzione di una violazione della regola 69.1(a) sarà decisa in accordo con i provvedimenti della regola 69.

##### **69.2 Azione da parte di un Comitato delle Proteste**

**(a)** Quando un comitato delle proteste, in base a sua osservazione diretta o ad un rapporto pervenutogli da qualsiasi fonte, ritiene che un concorrente possa aver violato la regola 69.1(a) può convocare un'udienza. Se il comitato delle proteste decide di convocare un'udienza, deve informare prontamente il concorrente per iscritto dell'asserita infrazione e del tempo e luogo dell'udienza. Se il concorrente fornisce valide ragioni per non essere in grado di presenziare all'udienza, il comitato delle proteste deve riprogrammarla.

**(b)** Un comitato delle proteste di almeno tre membri deve tenere l'udienza, seguendo le procedure delle regole 63.2, 63.3(a), 63.4 e 63.6.

**(c)** Se viene stabilito con pieno convincimento del comitato delle proteste, tenuta presente la serietà dell'imputazione di comportamento sconveniente, che il concorrente ha violato la regola 69.1(a), esso deve alternativamente:

(1) richiamare il concorrente, o

(2) infliggere una penalizzazione escludendo il concorrente e, se del caso, squalificando una barca dalla prova, o dalle rimanenti prove della serie o dall'intera serie, oppure nell'avviare un'altra azione nell'ambito della propria giurisdizione. Una squalifica a norma di questa regola non deve essere scartata dai punteggi della serie della barca.

Se il livello di prove per questa regola è in disaccordo con le leggi di un paese, l'autorità nazionale può, con l'approvazione dell'ISAF, apportare modifiche con una prescrizione a questa regola.

**(d)** Il comitato delle proteste deve riferire prontamente una penalizzazione, ma non un richiamo, alle autorità nazionali del luogo di svolgimento della manifestazione, del concorrente e del proprietario della barca. Se il comitato delle proteste è una giuria internazionale nominata dall'ISAF a norma della regola 89.2(b), deve inviare all'ISAF copia del rapporto.

**(e)** Se il concorrente non fornisce valide ragioni per non essere in grado di presenziare all'udienza e non si presenta, il comitato delle proteste può condurla in assenza del concorrente. Se il comitato lo fa e penalizza il concorrente, ciò deve essere incluso nel rapporto, redatto a norma della regola 69.2(d) con i fatti accertati, la decisione e le relative motivazioni.

**(f)** Se il comitato delle proteste sceglie di non condurre l'udienza in assenza del concorrente o se l'udienza non può essere fissata in tempo e luogo che permettano ragionevolmente al concorrente di presenziare, il comitato delle proteste deve raccogliere tutte le informazioni disponibili e, se l'imputazione sembra giustificata, fare un rapporto alle competenti autorità nazionali. Se il comitato delle proteste è una giuria internazionale nominata dall'ISAF a norma della regola 89.2(b), deve inviare all'ISAF una copia del rapporto.

**(g)** Quando il comitato delle proteste ha lasciato la manifestazione e viene ricevuto un rapporto in merito ad una presunta violazione della regola 69.1(a), il comitato di regata o l'autorità organizzatrice può nominare un nuovo comitato delle proteste che proceda a norma della presente regola.

.....omissis.....

**Nota** : La regola 69, l'unica che proponiamo della Parte 5 del RR è quella che se applicata definisce il peggior comportamento che un atleta può assumere in una competizione. Infatti questa regola sanziona i comportamenti gravemente sconvenienti o che arrecano discredito allo sport. Tale comportamento può riferirsi alla mancata applicazione di una regola o ad una grave mancanza di rispetto nei confronti delle parti. Una penalità attribuita secondo questa regola, deve essere segnalata alle autorità sportive di competenza.

**FINE**