



Federazione Italiana Vela

BOZZA

**Le Regole di Regata
della Vela**

2025 - 2028

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

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

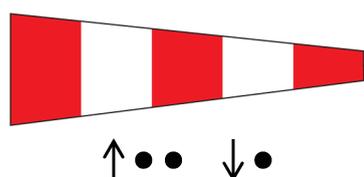
World Sailing

Aggiornato alle modifiche apportate da World Sailing il 12 dicembre 2024

SEGNALI DI REGATA

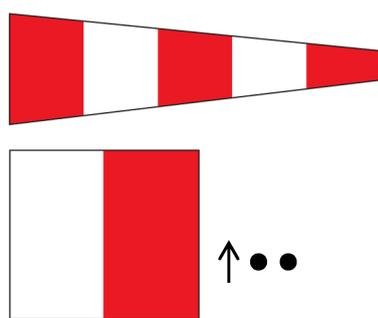
Il significato dei segnali visivi e sonori è stabilito sotto. Una freccia rivolta in alto o in basso (↑ ↓) significa che un segnale visivo è esposto o ammainato. Un punto (•) significa un suono; cinque trattini (— — — — —) significano suoni ripetuti; una linea (—) significa un suono lungo. Quando un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

Segnali di Differimento



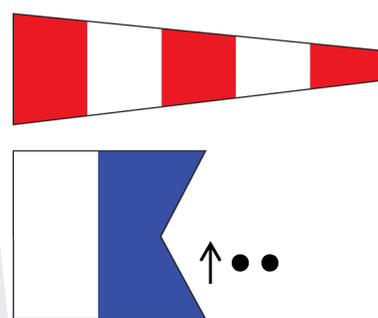
Intelligenza

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



Intelligenza su H

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

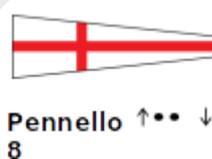
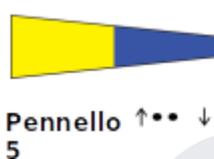
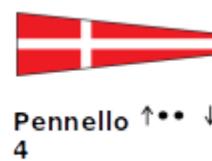
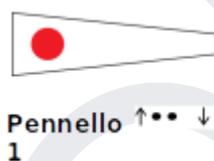


Intelligenza su A

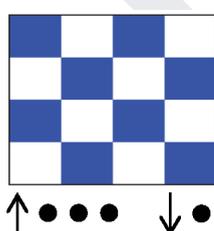
Le prove non partite sono *differite*. Nessuna altra prova oggi.

Intelligenza su pennello numerico 1-9

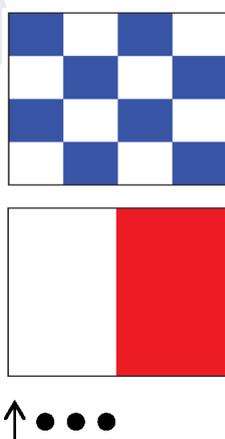
Differimento di 1 – 9 ore dal tempo programmato di partenza.



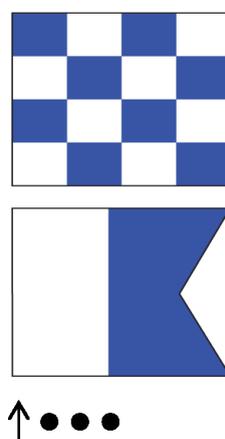
Segnali di Interruzione



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

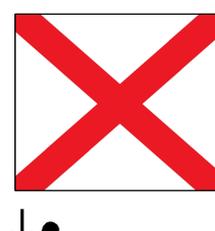


N su H Tutte le prove in corso sono *interrotte*. Ulteriori segnali a terra.



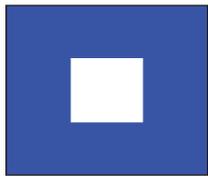
N su A Tutte le prove in corso sono *interrotte*. Nessuna altra prova oggi.

Sicurezza

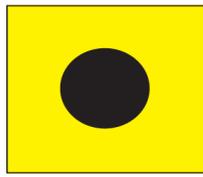


V Monitorare il canale di comunicazione per le istruzioni di sicurezza (vedi regola 37).

Segnali Preparatori



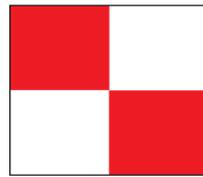
↑● ↓—
P Segnale Preparatorio.



↑● ↓—
I È in vigore la regola 30.1.



↑● ↓—
Z È in vigore la regola 30.2.



↑● ↓—
U È in vigore la regola 30.3.



↑● ↓—
Bandiera Nera. È in vigore la regola 30.4.

Segnali di Richiamo

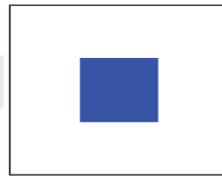


↑●
X Richiamo individuale.



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

Riduzione del Percorso

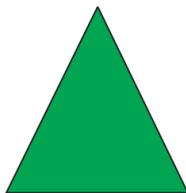


↑●●
S Il percorso è stato ridotto. È in vigore la regola 32.2.

Cambio del Prossimo Lato



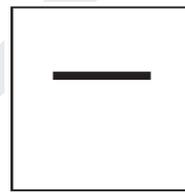
C La posizione della prossima *boa* è stata cambiata:



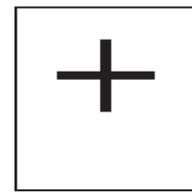
a dritta;



a sinistra;

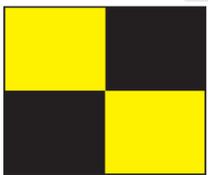


per diminuire la lunghezza del lato;



per aumentare la lunghezza del lato.

Altri Segnali



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



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



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



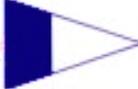
(nessun segnale sonoro)

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



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

CODICE INTERNAZIONALE DEI SEGNALI

ALFABETO			PENNELLI NUMERICI	
Alfa 	Kilo 	Uniform 	1 	
Bravo 	Lima 	Victor 	2 	
Charlie 	Mike 	Whiskey 	3 	
Delta 	November 	Xray 	4 	
Echo 	Oscar 	Yankee 	5 	
Foxtrot 	Papa 	Zulu 	6 	
Golf 	Quebec 	RIPETITORI		
		1° rip. 	7 	
		2° rip. 	8 	
India 	Sierra 	3° rip. 	9 	
Juliett 	Tango 	Intelligenza 	0 	

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

Per contattare il World Sailing Executive Office:

World Sailing
Office 401, 4th Floor
3 Shortlands
London W6 8DA
Regno Unito

Email generale: office@sailing.org

Email Regole di Regata: rules@sailing.org

Sito Web: sailing.org

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

© World Sailing Limited

Giugno 2024

Autorità Nazionale

FEDERAZIONE ITALIANA VELA

Corte Lambruschini - Piazza Borgo Pila 40 Torre A - 16° piano
16129 - Genova

E-Mail federvela@federvela.it

INDICE

Segnali di Regata	<i>Nella copertina</i>
Documenti On Line sulle Regole	7
Introduzione	10
Definizioni	13
Principi Base	18
Parte 1 Regole Fondamentali	18
Parte 2 Quando le Barche si Incontrano	21
Parte 3 Conduzione di una Regata	28
Parte 4 Altri Obblighi Quando si è in Regata	34
Parte 5 Proteste, Riparazioni, Udienze, Cattiva Condotta ed Appelli	43
Parte 6 Iscrizione e Qualificazione	59
Parte 7 Organizzazione della Manifestazione	61
Appendice A Punteggio	66
Appendice B Regole per le Regate di Flotta per le Tavole a Vela	70
Appendice C Regole del Match Racing	80
Appendice D Regole per le Regate a Squadre	95
Appendice E Regole per le regate di Radio Modelli	104
Appendice F Regole per le regate di Kiteboarding	115
Appendice G Identificazione sulle Vele	128
Appendice H Pesatura del Vestiario e dell'Equipaggiamento	134
Appendice J Bando e Istruzioni di Regata	135
Appendice M Raccomandazioni per i Comitati delle Proteste	141
Appendice N Giurie Internazionali	149
Appendice P Speciali Procedure per la regola 42	153
Appendice R Procedure per Appelli e Richieste	156
Appendice S Istruzioni di Regata Standard	157
Appendice T Arbitrato	164

DOCUMENTI ONLINE SULLE REGOLE

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

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

<i>Documento</i>	<i>Menzionato nel/nella</i>
Linee guida per le penalità discrezionali	Introduzione
Modifiche a queste regole fatte dopo l'1 Gennaio 2025	Introduzione
Linee guida per il Bando e Istruzioni di Regata	Introduzione
Regulations di World Sailing	Introduzione
<i>Il Case Book</i>	Introduzione
<i>I Call Books</i> per le diverse discipline	Introduzione
Le Regulations di World Sailing aventi lo status di una <i>regola</i>	Definizione di <i>Regola</i> (b)
Interpretazioni della Regola 42, Propulsione	Regola 42
<i>World Sailing Offshore Special Regulations</i>	Regola 49.2
<i>The Equipment Rules of Sailing</i>	Diverse regole
Appendice TS, Schemi di Separazione del Traffico	Regola 56.2
Modulo di Richiesta Udienza e Modulo di Decisione Udienza	Preambolo Parte 5
Regole per altri formati di competizione per Windsurfing	Preambolo Appendice B
Bando di Regata Standard per il Match Racing	Preambolo Appendice C
Istruzioni di Regata Standard per il Match Racing	Preambolo Appendice C
Regole di Match Racing per Concorrenti non vedenti	Preambolo Appendice C
Regole Sperimentali per Radio Modelli Arbitrati	Preambolo Appendice E
Regole per altri formati di competizione di Kiteboarding	Preambolo Appendice F
Tabella aggiornata sulle lettere di nazionalità velica	Appendice G
Linee Guida sul conflitto di interesse	Appendice M2.3
Linee Guida sulla cattiva condotta	Appendice M6.8
<i>Manuale del Giudice di World Sailing</i>	Preambolo Appendice T

Nota FIV

Equipment Rules of Sailing

Le Equipment Rules of Sailing (ERS) sono regole per l'uso dell'equipaggiamento nelle regate in barca a vela, definizioni dell'equipaggiamento, e sono regole per il controllo e l'ispezione dell'equipaggiamento.

Le ERS non fanno parte del Regolamento di Regata (RRS). Tranne nei casi in cui sono specificamente citate nelle RRS, si applicano solo quando sono esplicitamente indicate da uno o più dei seguenti punti:

- regole di classe di un sistema di rating
- il bando o le istruzioni di regata di una manifestazione
- prescrizioni delle autorità nazionali

Come le RRS, le ERS sono pubblicate da World Sailing ogni quattro anni.

Le ERS sono disponibili sul sito web di World Sailing.

Offshore Special Regulations

Lo scopo delle World Sailing Offshore Special Regulations (OSR) è quello di stabilire un equipaggiamento minimo uniforme, le caratteristiche strutturali, la stabilità, standard di allestimento interno e addestramento per categorie di eventi che l'Autorità Organizzatrice può scegliere e modificare per adattarsi alle condizioni locali.

Il campo di applicazione dell'OSR copre le regate di sette categorie, dalle regate transoceaniche alle regate costiere di derive.

Le OSR non sostituiscono ma integrano i requisiti delle autorità governative, le certificazioni rilasciate delle Società di classificazione navale, le RRS, le regole di classe e del sistema di rating.

Le OSR sono richiamate dal bando di regata di una manifestazione che ne impone l'applicazione e in particolare la categoria OSR pertinente alla manifestazione. I requisiti specifici delle OSR possono essere modificati dal bando di regata di una manifestazione.

Le OSR sono pubblicate da World Sailing ogni due anni.

Le OSR sono disponibili sul sito web di World Sailing.

Testi originali inglesi:

Equipment Rules of Sailing

The World Sailing Equipment Rules of Sailing (ERS) are rules for the use of equipment in sailboat racing, equipment definitions, and rules on equipment control and inspection.

The ERS are not part of the Racing Rules. Except where specifically referenced in the RRS they apply only when explicitly focused by one or more of the following:

- Class rules of a rating system
- The notice of race or sailing instructions for an event
- National authority prescriptions

Like the RRS, the ERS are published by World Sailing every four years.

The ERS are available from the WS website.

The Offshore Special Regulations

The purpose of the World Sailing Offshore Special Regulations (OSR) is to establish uniform minimum equipment, structural features, stability, accommodation and training standard for categories of events which Organizing Authority may select and modify to suit the local conditions.

The scope of the OSR covers racing in seven categories from trans-oceanic races to inshore dinghy racing.

The OSR does not replace, but rather supplement, the requirements of governmental authorities, Classification Society certification, the RRS, Class Rules and Rating System.

The OSR are invoked by the notice of race for an event stating they apply and specifically the relevant OSR category for the event. Specific requirement of the OSR may be amended by the notice of race for an event.

The OSR are published by WS every two years.

The OSR are available from the WS website

INTRODUZIONE

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

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

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

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

Altre parole e termini sono utilizzati nel senso normalmente inteso nell'uso nautico o generale. Come sorgente del senso nautico di una parola, il lettore può fare riferimento alle *Equipment Rules of Sailing*.

Chiamate Una lingua diversa dall'Inglese può essere utilizzata per una chiamata prescritta dalle *regole* purché sia ragionevole che tutte le barche su cui ha effetto la comprendano. Tuttavia, una chiamata in inglese è sempre accettabile.

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

Revisioni Le regole di regata sono riviste e pubblicate ogni quattro anni da World Sailing, l'autorità internazionale per lo sport. Questa edizione entra in vigore il 1° gennaio 2025, ma una manifestazione iniziata nel 2024 può posticipare tale data nel bando di regata. Le linee nere a margine indicano importanti modifiche alle Parti da 1 a 7 e alle Definizioni rispetto all'edizione 2021-2024. Nessuna modifica è prevista prima del 2029, ma qualsiasi modifica fosse considerata urgente prima di allora sarà annunciata tramite le autorità nazionali e pubblicata sul sito web di World Sailing.

Appendici Quando si applicano le regole di un'appendice, queste prevalgono su qualsiasi regola in conflitto nelle Parti da 1 a 7 e nelle Definizioni. Ogni appendice in questo libro è identificata da una lettera. Altre appendici sono disponibili sul sito web di World Sailing e sono identificate da due o tre lettere. Un riferimento a una regola in un'appendice conterrà la lettera o le lettere, e il numero della regola (ad esempio "regola A1" o "regola MR1"). Le lettere I, K, L, O e Q non sono utilizzate per indicare appendici di questo libro.

Regole Sperimentali Le Regole Sperimentali possono essere approvate da World Sailing per eventi specifici o per categorie di eventi. Esse sono disponibili sul sito web di World Sailing e sono identificate dalle lettere DR.

Bando e Istruzioni di Regata Le guide e i modelli per scrivere un bando o istruzioni di regata sono disponibili, in vari formati di file, sul sito web di World Sailing all'indirizzo www.sailing.org/racingrules. Le autorità nazionali sono incoraggiate a tradurre queste guide e modelli.

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

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

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

Queste pubblicazioni sono disponibili sul sito web di World Sailing. Altre interpretazioni delle regole di regata non sono ufficiali se non approvate da World Sailing.

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

Prescrizioni FIV

Le Prescrizioni FIV devono essere ancora approvate da World Sailing

DEFINIZIONI

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

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

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

Dopo essere *arrivata* una barca non occorre che attraversi completamente la linea di arrivo. Le istruzioni di regata possono cambiare la direzione da cui le barche devono tagliare la linea di arrivo per *arrivare*.

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

Comitato Il comitato delle proteste, il comitato di regata o il comitato tecnico.

Compiere il Percorso Una barca *compie il percorso* quando

- (a) *parte*,
- (b) il filo rappresentante la sua scia fino a quando *arriva*, quando viene teso,
 - (1) passa ogni *boa* del percorso della prova sul lato prescritto e nell'ordine corretto (incluse le *boe* di partenza),
 - (2) tocca ogni *boa* indicata nelle istruzioni di regata come *boa* da girare, e
 - (3) passa tra le *boe* di un cancello dalla direzione del percorso della *boa* precedente; e quindi
- (c) *arriva*.

Una *boa* che non inizia, limita o termina il lato su cui la barca sta navigando non ha un lato prescritto.

Conflitto di Interessi Un *conflitto di interessi* esiste se una persona

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

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

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

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

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

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

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

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

Ostacolo Un *ostacolo* è

- (a) un oggetto che una barca non potrebbe passare senza cambiare rotta in modo sostanziale, se stesse navigando direttamente verso di esso e fosse ad una sua lunghezza di scafo da questo;
- (b) un oggetto che può essere passato in sicurezza da un solo lato; o
- (c) un oggetto, un'area o una linea così definiti in una *regola*.

Tuttavia, una barca *in regata* non è un *ostacolo* per le altre barche, a meno che esse non siano tenute a *tenersi discoste* da essa o, se si applica la regola 22, ad evitarla.

Ostacolo Continuo Un *ostacolo* è un *ostacolo continuo* quando la barca con lo scafo più corto tra quelle a cui ci si riferisce nella regola che usa questo termine passerà a fianco ad esso per almeno tre lunghezze del suo scafo. Tuttavia, questi che seguono non sono *ostacoli continui*: una imbarcazione in navigazione, una barca *in regata*, o una imbarcazione del comitato di regata che sia anche una *boa*.

Parte Una *parte* di una udienza è:

- (a) nell'udienza per una protesta: un protestante, un protestato;
- (b) nell'udienza per una riparazione: una barca che richiede riparazione o per la quale sia stata richiesta riparazione; una barca per la quale sia stata convocata un'udienza per considerare una riparazione in base alla regola 61.1; un *comitato* che agisce in base alla regola 61.1.
- (c) nell'udienza per una riparazione in base alla regola 61.4(b)(1): l'organo accusato di aver compiuto l'azione impropria o l'omissione impropria;
- (d) una persona contro la quale sia stata formulata un'accusa di infrazione della regola 69.1(a); una persona che presenti un'accusa in base alla regola 69.2(e)(1);
- (e) una *persona di supporto* soggetta ad un'udienza in base alla regola 62 o 69; qualsiasi barca che quella persona supporta; una persona nominata per presentare un'accusa in base alla regola 62.2.

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

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

Persona di Supporto Qualsiasi persona che

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

Protesta Un'accusa che una barca abbia infranto una *regola* fatta da una barca o da un *comitato* in base alla regola 60.

Raggiungere Una barca sta *raggiungendo* una *boa* quando è in una posizione tale da passare sopravvento ad essa e lasciarla dal lato prescritto senza cambiare *mure*.

Regola

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

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

Spazio È lo spazio di cui una barca necessita nelle condizioni esistenti, incluso lo spazio per rispettare i suoi obblighi in base alle regole della

Parte 2 e alla regola 31, mentre manovra prontamente ed in modo marinaresco.

Spazio alla boa è lo spazio che occorre ad una barca

- (a) per navigare verso la *boa* quando la sua *giusta rotta* è navigare vicino ad essa,
- (b) per girare o passare la *boa* dalla parte prescritta, e
- (c) per lasciarla a poppavia.

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

- (a) se la barca con diritto di rotta può seguire la sua rotta senza necessità di intraprendere manovre evasive, 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 immediatamente un contatto.

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

PRINCIPI BASE

I principi base non devono essere modificati.

SPORTIVITÀ E LE REGOLE

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

RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

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

PARTE 1

REGOLE FONDAMENTALI

1 SICUREZZA

1.1 Aiutare Chi è in Pericolo

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

1.2 Equipaggiamenti di Salvataggio e Dispositivi Personali di Galleggiamento

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

2 CORRETTO NAVIGARE

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

3 DECISIONE DI REGATARE

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

4 ACCETTAZIONE DELLE REGOLE

4.1 (a) Partecipando o intendendo partecipare ad una manifestazione svolta in base alle *regole*, ogni concorrente e proprietario di barca acconsente di accettare le *regole*.

(b) Una *persona di supporto* fornendo supporto, o un genitore o tutore permettendo al loro figlio di iscriversi ad una manifestazione, acconsentono di accettare le *regole*.

4.2 Ogni concorrente e proprietario di barca, in rappresentanza delle loro *persone di supporto*, acconsente che tali *persone di supporto* siano assoggettate alle *regole*.

4.3 L'accettazione delle *regole* include che si acconsenta

(a) a essere governati dalle *regole*;

(b) ad accettare le penalità imposte e ogni altra azione assunta in base alle *regole*, subordinatamente alle procedure d'appello e di revisione in esse previste, quale decisione definitiva di qualsiasi questione sollevata in base alle *regole*;

(c) a non far ricorso a qualsiasi corte di giustizia o tribunale che non sia previsto nelle *regole* per quanto riguarda una qualsiasi di tali decisioni; e

(d) per ogni concorrente e proprietario di barca di assicurarsi che le loro *persone di supporto* siano consapevoli delle *regole*.

4.4 La persona responsabile di ogni barca dovrà assicurarsi che tutti i concorrenti che fanno parte dell'equipaggio e il proprietario della barca siano consapevoli delle loro responsabilità in base a questa regola.

4.5 Questa regola può essere modificata da una prescrizione dell'autorità nazionale competente per la località della manifestazione.

5 REGOLE CHE GOVERNANO LE AUTORITÀ ORGANIZZATRICI E GLI UFFICIALI

L'autorità organizzatrice, un *comitato* e gli altri ufficiali di regata devono essere governati dalle *regole* nel condurre e nel giudicare la manifestazione.

6 REGULATIONS DI WORLD SAILING

6.1 Ogni concorrente, proprietario di barca e *persona di supporto* deve rispettare le Regulations di World Sailing che sono state indicate da World Sailing come aventi lo status di *regola*. Queste Regulations al 30 giugno 2024 sono i seguenti documenti di World Sailing:

- Codice per la Pubblicità
- Codice Anti-Doping
- Codice Etico
- Codice di Eleggibilità
- Codice di Categorizzazione dei Concorrenti

6.2 Le Regole della Parte 5 non si applicano a meno che le *proteste* siano permesse dalla Regulation che si presume sia stata infranta.

PARTE 2

QUANDO LE BARCHE SI INCONTRANO

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

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

SEZIONE A

DIRITTO DI ROTTA

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

10 SU MURE OPPOSTE

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

11 SULLE STESSE MURE, INGAGGIATE

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

12 SULLE STESSE MURE, NON INGAGGIATE

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

13 MENTRE SI VIRA

*Una barca deve **tenersi discosta** dalle altre barche dopo aver passato la posizione di prua al vento e fino a quando non è su una rotta di bolina stretta. Durante questo tempo le regole 10, 11 e 12 non si applicano. Se*

due barche sono soggette contemporaneamente a questa regola, quella sul lato sinistro dell'altra o quella a poppavia deve *tenersi discosta*.

SEZIONE B

LIMITAZIONI GENERALI

14 EVITARE IL CONTATTO

Se ragionevolmente possibile, una barca

- (a) deve evitare un contatto con un'altra barca,
- (b) non deve causare un contatto tra barche, e
- (c) non deve causare un contatto tra una barca e un oggetto che dovrebbe essere evitato.

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

15 ACQUISIRE IL DIRITTO DI ROTTA

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

16 CAMBIARE ROTTA

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

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

17 SULLE STESSE MURE, GIUSTA ROTTA

Se una barca *libera dalla poppa* diventa *ingaggiata* entro due sue lunghezze di scafo *sottovento* con una barca sulle stesse *mure*, essa non deve navigare sopra la propria *giusta rotta* per tutto il tempo in cui esse rimangono sulle stesse *mure* ed *ingaggiate* entro tale distanza, salvo che essa facendo ciò passi prontamente a poppa dell'altra barca.

SEZIONE C

ALLE BOE ED AGLI OSTACOLI

*Le regole della sezione C non si applicano tra le barche quando la **boa** o l'**ostacolo** cui ci si riferisce in queste regole è una **boa** di partenza circondata da acque navigabili o al suo cavo dell'ancora, dal momento in cui le barche si avvicinano ad essa per **partire** e fino a quando l'hanno lasciata a poppavia.*

18 SPAZIO ALLA BOA

18.1 Quando si Applica la Regola 18

- (a) La regola 18 si applica tra barche quando esse devono lasciare una *boa* dallo stesso lato ed almeno una di esse si trova nella *zona*. Tuttavia, essa non si applica
- (1) tra barche su *mure* opposte su un'andatura di bolina,
 - (2) tra barche su *mure* opposte quando la *giusta rotta* alla *boa* per una, ma non entrambe, sia di virare,
 - (3) tra una barca che si sta avvicinando ad una *boa* ed una che la sta lasciando, oppure
 - (4) se la *boa* è un *ostacolo continuo*, nel qual caso si applica la regola 19.
- (b) La regola 18 non si applica più tra le barche quando lo *spazio alla boa* è stato concesso.

18.2 Dare Spazio alla Boa

- (a) Quando la prima delle due barche raggiunge la *zona*,
- (1) se le barche sono *ingaggiate*, la barca esterna in quel momento deve dare *spazio alla boa* alla barca interna.
 - (2) se le barche non sono *ingaggiate*, la barca che non ha raggiunto la *zona* in quel momento deve dare all'altra barca *spazio alla boa*.

Quando una barca deve dare *spazio alla boa* in base a questa regola, essa deve continuare a farlo fino a quando si applica questa regola, anche se più tardi *l'ingaggio* si rompe oppure inizia un nuovo *ingaggio*

- (b) La regola 18.2(a) non si applica più se la barca con diritto di *spazio alla boa* passa la posizione di prua al vento o lascia la *zona*.

- (c) Quando la regola 18.2(a) non si applica e le barche sono *ingaggiate*, la barca esterna deve dare alla barca interna *spazio alla boa*.
- (d) Se una barca ha ottenuto un *ingaggio* all'interno da *libera dalla poppa* oppure virando *sopravvento* all'altra barca e, dal momento in cui è iniziato *l'ingaggio* la barca esterna non era in grado di darle *spazio alla boa*, allora le regole 18.2(a) e 18.2(c) non si applicano tra esse.
- (e) Se c'è un ragionevole dubbio che una barca abbia ottenuto o rotto un *ingaggio* in tempo, si deve presumere che non l'abbia fatto.

18.3 Virare nella Zona

Se una barca passa prua al vento da *mure a sinistra* a *mure a dritta* nella *zona* di una *boa* da lasciarsi a sinistra, la regola 18.2 non si applica tra essa e un'altra barca *mure a dritta* che sta *raggiungendo* la *boa*. Se l'altra barca era *mure a dritta* sin da quando è entrata nella *zona*, la barca che ha passato la prua al vento

- (a) non deve far sì che l'altra barca navighi sopra la bolina stretta per evitare un contatto, e
- (b) deve darle *spazio alla boa* se l'altra barca diviene *ingaggiata* al suo interno.

18.4 Abbattere nella Zona

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

19 SPAZIO PER PASSARE UN OSTACOLO

19.1 Quando si Applica la Regola 19

La regola 19 si applica tra due barche ad un *ostacolo* tranne quando si applica la regola 18 tra di esse e

- (a) *l'ostacolo* è la *boa*, o
- (b) *l'ostacolo* è un'altra barca *ingaggiata* con entrambe.

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

19.2 Dare Spazio ad un Ostacolo

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

20 SPAZIO PER VIRARE AD UN OSTACOLO

20.1 Chiamare

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

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

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

20.2 Rispondere

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

- (d) Quando la barca chiamata risponde, la barca chiamante deve virare il prima possibile.
- (e) Dal momento che una barca chiama fino a quando essa non ha virato ed evitato la barca chiamata, la regola 18.2 non si applica tra esse.

20.3 Trasferire la Chiamata ad una Ulteriore Barca

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

20.4 Requisiti Addizionali per le Chiamate

- (a) Quando le condizioni sono tali che una chiamata potrebbe non essere udita, la barca deve anche fare un segnale che indichi chiaramente la sua necessità di *spazio* per virare o la sua risposta.
- (b) Il bando di regata può specificare una forma di comunicazione alternativa per una barca al fine di indicare la sua necessità di *spazio* per virare o la sua risposta, e prescrivere alle barche di usarla.

SEZIONE D

ALTRE REGOLE

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

21 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; SCONTRARE UNA VELA

- 21.1** Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per *partire* o per rispettare la regola 30.1 deve *tenersi discosta* da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando il suo scafo non sarà completamente nel lato di pre-partenza.
- 21.2** Una barca che esegue una penalità deve *tenersi discosta* da un'altra che non lo stia facendo.
- 21.3** Una barca che si muove all'indietro o lateralmente al vento rispetto all'acqua scontrando una vela, deve *tenersi discosta* da un'altra che non lo stia facendo.

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

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

23 INTERFERIRE CON UN'ALTRA BARCA

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

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

PARTE 3

CONDUZIONE DI UNA REGATA

25 BANDO DI REGATA, ISTRUZIONI DI REGATA E SEGNALI

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

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

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

26 PARTENZA DELLE PROVE

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

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

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

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

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

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

28 COMPIMENTO DEL PERCORSO

- 28.1** Una barca deve *compiere il percorso*.
- 28.2** Una barca può correggere qualsiasi errore nel *compiere il percorso*, a condizione che essa non sia *arrivata*.

29 RICHIAMI

29.1 Richiamo Individuale

Quando, al segnale di partenza di una barca, qualsiasi parte del suo scafo è sul lato di percorso della linea di partenza, o essa deve rispettare la regola 30.1, il comitato di regata deve esporre prontamente la bandiera X con un suono. La bandiera deve rimanere esposta fino a quando lo scafo di ciascuna delle barche in questione sia completamente sul lato di prepartenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti, e fino a quando tutte le barche in questione non abbiano ottemperato alla regola 30.1 se essa si applica, ma non più tardi di quattro minuti dal segnale di partenza o sino ad un minuto prima di qualsiasi successivo segnale di partenza, quale sia il termine più breve. Questa regola non si applica se si applica la regola 29.2, 30.3 o 30.4.

29.2 Richiamo Generale

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

dopo l'ammainata del Primo Ripetitore (un suono), e le partenze di qualsiasi successiva classe devono seguire la nuova partenza.

30 PENALITÀ ALLA PARTENZA

30.1 Regola della Bandiera I

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

30.2 Regola della Bandiera Z

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

30.3 Regola della Bandiera U

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

30.4 Regola della Bandiera Nera

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

e se la prova è fatta ripartire o è ridisputata essa non deve prendervi parte. Se lo fa la sua squalifica non deve essere scartata dal calcolo del suo punteggio della serie.

31 TOCCARE UNA BOA

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

32 RIDUZIONE O INTERRUZIONE DOPO LA PARTENZA

32.1 Dopo il segnale di partenza il comitato di regata può ridurre il percorso o *interrompere* la prova:

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

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

32.2 Per ridurre il percorso, il comitato di regata deve esporre la bandiera S con due suoni prima che la prima barca attraversi la linea di arrivo. Se il percorso è stato ridotto, la linea di arrivo sarà,

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

32.3 Per *interrompere* una prova in corso, il comitato di regata deve esporre la bandiera N, N su H, o N su A, con tre suoni.

33 CAMBIO DEL PROSSIMO LATO DEL PERCORSO

Mentre le barche sono *in regata*, il comitato di regata può cambiare un lato del percorso che inizia ad una *boa* da girare o ad un cancello, cambiando la posizione della prossima *boa* (o della linea di arrivo) e

segnalandolo a tutte le barche prima che esse inizino il lato. Non è necessario che in quel momento la prossima *boa* sia in posizione.

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

34 BOA MANCANTE

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

- (a) spostarla nella sua posizione corretta o sostituirla con una nuova di caratteristiche simili, o
- (b) sostituirla con un oggetto che espone una bandiera “M” e fare ripetuti suoni.

35 TEMPO LIMITE DELLA PROVA E PUNTEGGI

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

36 PROVE FATTE RIPARTIRE O RIPETUTE

Se una prova è fatta ripartire o ripetuta, un'infrazione ad una *regola* nella prova originale, o in qualsiasi precedente partenza o ripetizione di quella prova, non deve

- (a) vietare a una barca di competere a meno che essa non abbia infranto la regola 30.4; o

- (b) far sì che una barca venga penalizzata, tranne che in base alle regole 2, 30.2, 30.4 o 69 o in base alla regola 14 quando essa abbia causato lesioni o danni gravi.

37 ISTRUZIONI DI RICERCA E SOCCORSO

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

BONZA

PARTE 4

ALTRI REQUISITI QUANDO SI È IN REGATA

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

SEZIONE A

REQUISITI GENERALI

40 DISPOSITIVI PERSONALI DI GALLEGGIAMENTO

40.1 Regola Base

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

40.2 Quando si Applica la Regola 40.1

La regola 40.1 si applica se

- (a) la bandiera “Y” è stata esposta in mare con un suono prima o con il segnale di avviso, quando si è *in regata* per quella prova;
- (b) la bandiera “Y” è stata esposta a terra con un suono, per tutto il tempo in cui si è in acqua quel giorno; o
- (c) una regola nelle regole di classe, il bando di regata o le istruzioni di regata stabilisca che si applica.

41 AIUTO ESTERNO

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

- (a) dell’aiuto per un componente dell’equipaggio che sia malato, ferito o in pericolo;
- (b) dopo una collisione, aiuto da parte dell’altra imbarcazione coinvolta per liberarsi;
- (c) dell’aiuto sotto forma di informazioni liberamente disponibili per tutte le barche;

- (d) di informazioni non richieste fornite da una fonte non interessata, che può essere un'altra barca della stessa regata.

42 PROPULSIONE

42.1 Regola Base

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

42.2 Azioni Vietate

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

- (a) pompare (pumping): ripetuti sventagliamenti di qualsiasi vela, ottenuti sia cazzando e lasciando la vela sia creati da movimenti del corpo verticali o trasversali;
- (b) dondolare (rocking): rollio ripetuto della barca, prodotto da
 - (1) movimenti del corpo,
 - (2) ripetute correzioni delle vele o della deriva, o
 - (3) utilizzo del timone;
- (c) spinta in avanti (ooching): improvvisi movimenti in avanti del corpo, interrotti bruscamente;
- (d) timonella (sculling): movimento ripetuto del timone che sia fatto con forza o che faccia 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) Si può rollare una barca per facilitarne il governo.
- (b) I componenti dell'equipaggio di una barca possono muovere i propri corpi per esagerare il rollio che facilita il governo della barca durante una virata o un'abbattuta, a condizione che, appena completata la virata o l'abbattuta, la velocità della barca non risulti maggiore di quella che sarebbe stata in mancanza della virata o dell'abbattuta.

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

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

43 ESONERI

- 43.1 (a) Quando a causa dell'infrazione di una *regola* una barca ha costretto un'altra barca a infrangere una *regola*, l'altra barca è esonerata per la sua infrazione.
- (b) Quando una barca sta navigando entro i limiti dello *spazio* o *spazio alla boa* cui ha diritto e, come conseguenza di un incidente con una barca che era obbligata a darle *spazio* o *spazio alla boa*, essa infrange una regola della Sezione A della Parte 2, la regola 15, 16, o la regola 31, essa è esonerata per la sua infrazione.

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

43.2 Una barca esonerata dall'infrazione di una *regola* non deve necessariamente eseguire una penalità e non deve essere penalizzata per aver infranto quella *regola*.

44 PENALITÀ AL MOMENTO DI UN INCIDENTE

44.1 Eseguire una Penalità

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

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

44.2 Penalità di Un Giro e Due Giri

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

44.3 Penalità sul Punteggio

- (a) Se specificato nel bando o nelle istruzioni di regata, una barca prende una Penalità sul Punteggio esponendo una bandiera gialla alla prima ragionevole occasione dopo l'incidente.
- (b) Quando una barca ha preso una Penalità sul Punteggio essa deve tenere la bandiera gialla esposta sino all'*arrivo* e richiamare l'attenzione del comitato di regata sulla bandiera gialla alla linea di arrivo. In quel momento essa deve anche informare il comitato di

regata dell'identità dell'altra barca coinvolta nell'incidente. Se ciò non fosse realizzabile, 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 tale penalizzazione, peggiorato del numero di punti stabilito dal bando o dalle istruzioni di regata. Quando il numero di punti non è stabilito, esso deve essere il 20% del punteggio per 'Non Arrivato' (DNF), arrotondato al più vicino decimo di punto (0,05 arrotondato in eccesso). I punteggi delle altre barche non devono essere modificati; pertanto, due barche potranno ricevere il medesimo punteggio. Tuttavia, la penalizzazione non deve comportare per la barca un punteggio peggiore di 'Non Arrivato' (DNF).

45 ALAGGIO; ORMEGGIO; ANCORAGGIO

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

46 PERSONA RESPONSABILE

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

47 SMALTIMENTO RIFIUTI

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

SEZIONE B

REQUISITI RELATIVI ALLE ATTREZZATURE

48 LIMITAZIONI SU EQUIPAGGIO ED ATTREZZATURE

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

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

49 POSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO; DRAGLIE

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

49.2 Quando le regole di classe o qualsiasi altra *regola* prescrivono l'uso di draglie, i concorrenti non devono tenere alcuna parte del loro torso all'esterno di esse, tranne brevemente per svolgere compiti necessari. Tuttavia, nelle barche attrezzate con draglie superiore ed inferiore, i concorrenti seduti rivolti all'esterno con la cintola all'interno della draglia inferiore, possono avere la parte superiore del corpo all'esterno della draglia superiore. A meno che una regola di classe o qualsiasi altra *regola* definiscano una deflessione massima, le draglie devono essere tesate. Se le regole di classe non specificano il materiale o il diametro minimo delle draglie, esse devono rispettare le relative specifiche delle *World Sailing Offshore Special Regulations*.

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

50 ABBIGLIAMENTO E ATTREZZATURE DEI CONCORRENTI

- 50.1** (a) I concorrenti non devono indossare o trasportare abbigliamento o attrezzature con lo scopo di aumentare il loro peso.
- (b) Inoltre, l'abbigliamento e l'equipaggiamento di un concorrente non deve pesare più di 8 Kg, esclusi l'imbragatura (come definita nelle *Equipment Rules of Sailing*) e gli abiti (incluse le scarpe) indossati solo sotto il ginocchio. Le regole di classe o il bando di regata possono specificare un peso inferiore o superiore fino a 10 Kg. Le regole di classe possono includere scarpe ed altri abiti indossati sotto il ginocchio entro quel peso. L'imbragatura deve avere una galleggiabilità positiva in acqua dolce e non deve pesare più di 2 Kg, ma le regole di classe possono specificare un peso fino a 4 Kg. I pesi devono essere determinati come richiesto dall'Appendice H.

(c) Una imbragatura deve permettere al concorrente, in qualsiasi momento, di staccarla facilmente dal trapezio o dall'elemento che la collega alla barca.

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

51 ZAVORRA MOBILE

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

52 FORZA MANUALE

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

53 RESISTENZA ALL'ATTRITO

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

54 STRALLI DI PRUA E MURE DEI FIOCCHI

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

55 NORME PER ISSARE E MANOVRARE LE VELE

55.1 Cambiare le Vele

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

55.2 Tangoni di Spinnaker; Aste Buttafuori

Si deve usare un solo tangone o asta buttafuori alla volta, tranne quando si fa una abbattuta. Quando in uso, essi devono essere fissati all'albero più a prua (come definito nelle *Equipment Rules of Sailing*).

55.3 Armare le Vele

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

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

55.4 Vele di Prua e Spinnaker

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

Nota: le Equipment Rules of Sailing sono disponibili sul sito di World Sailing.

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

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

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

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

- 56.3** Quando una *regola* richiede che una barca sia equipaggiata con un Sistema Automatico di Identificazione (AIS) o qualsiasi altro dispositivo di tracciamento (tracker), questo non deve né essere spento né la sua efficacia deve essere intenzionalmente ridotta.

BONZA

PARTE 5

PROTESTE, RIPARAZIONI, UDIENZE, CATTIVA CONDOTTA ED APPELLI

I moduli di richiesta udienza e il modulo per la decisione dell'udienza sono disponibili sul sito di World Sailing www.sailing.org/racingrules

Le Regole di Regata della Vela non richiedono l'utilizzo di un modulo particolare per richiedere l'udienza.

SEZIONE A

PROTESTE; RIPARAZIONI; PERSONE DI SUPPORTO

60 PROTESTE

60.1 Diritto di Protestare

Una barca o un *comitato* possono protestare una barca.

60.2 Intenzione di Protestare

(a) Se la *protesta* riguarda un incidente osservato dal protestante nell'area di regata:

(1) Se il protestante è una barca, deve chiamare "Protesto!" e, se la lunghezza del suo scafo è superiore ai 6 metri, deve esporre in maniera chiaramente visibile una bandiera rossa, alla prima ragionevole occasione per ciascuna azione. Dovrà tenere la bandiera esposta fino a quando essa non è più *in regata*.

(2) Se il protestante è un *comitato*, deve informare la barca della sua intenzione di protestarla dopo la prova ed entro il tempo limite per le proteste.

(b) Tuttavia, se

(1) il protestato non si trova a portata di voce al momento dell'incidente,

(2) l'incidente riguarda un errore nel *compiere il percorso*,

(3) l'incidente non è stato osservato dal protestante nell'area di regata, o

(4) il comitato delle proteste decide di protestare una barca in base alla regola 60.4(c),

allora il solo requisito per il protestante è di informare il protestato della sua intenzione di protestarlo alla prima ragionevole opportunità.

- (c) Se al momento dell'incidente è palese alla barca protestante che un membro del suo equipaggio o un membro dell'equipaggio della barca protestata sia in pericolo, o che siano avvenuti lesioni o gravi danni, le regole 60.2(a) e 60.2(b) non si applicano ad essa, ma essa deve tentare di informare l'altra barca della sua intenzione di protestarla entro il tempo limite delle proteste.
- (d) Un *comitato* può informare una barca della sua intenzione di protestarla esponendo un comunicato sull'albo ufficiale.

60.3 Presentare una Protesta

- (a) Al momento della sua presentazione, una *protesta* deve essere in forma scritta e identificare il protestante, il protestato e l'incidente.
- (b) Una *protesta* deve essere presentata alla segreteria di regata (o con il metodo stabilito nelle istruzioni di regata) entro il tempo limite delle proteste a meno che il comitato delle proteste decida che vi sia una buona ragione per estendere il tempo. Il tempo limite per le proteste è:
 - (1) per *proteste* relative ad un incidente osservato nell'area di regata, due ore dopo che l'ultima barca della prova sia *arrivata*, o
 - (2) per altre *proteste*, due ore da quando la relativa informazione è disponibile al protestante.

Tuttavia, se le istruzioni di regata stabiliscono un diverso tempo limite per le proteste, allora si applicherà quel tempo limite.

60.4 Validità della Protesta

- (a) Una *protesta* è invalida:
 - (1) se non è conforme alla definizione di *protesta* o alle regole 60.2 o 60.3,
 - (2) se è presentata da una barca che asserisca vi sia una infrazione a una regola della Parte 2 o alla regola 31, ma essa non era coinvolta o non abbia visto l'incidente, o
 - (3) se tratta di una asserita violazione alla regola 69 o a una Regulation riferita nella regola 6, a meno che non sia permesso dalla Regulation in questione.
- (b) Una *protesta* è invalida anche se è presentata da un *comitato* e si basa su informazioni provenienti da

- (1) una richiesta di riparazione,
 - (2) una *protesta* invalida, o
 - (3) un rapporto da parte di una persona con un *conflitto di interessi* (diverso da un rappresentante della barca stessa).
- (c) Tuttavia, la regola 60.4(b) non si applica ad una *protesta* presentata da
- (1) il comitato delle proteste, se viene a sapere di un incidente che coinvolge una barca che possa essere risultato in lesioni o danni gravi,
 - (2) il comitato delle proteste, se viene a sapere durante l'udienza di una *protesta* valida che la barca, nonostante non sia una *parte* dell'udienza, sia stata coinvolta nell'incidente e potrebbe aver infranto una *regola*, o
 - (3) il comitato tecnico, se ha prima condotto una ispezione e ha deciso che la barca o l'equipaggiamento personale non rispettino le regole di classe o la regola 50.

60.5 Decisioni delle Proteste

- (a) Il comitato delle proteste deve condurre una udienza come richiesto dalla regola 63 per decidere una *protesta*.
- (b) Una barca può essere penalizzata solo
 - (1) in una udienza per una *protesta* di cui essa sia una *parte*,
 - (2) in base alla regola 62.4, 64 o 69, o
 - (3) in base ad una *regola* che espressamente stabilisca che la penalità possa essere applicata senza una udienza.
- (c) Se il comitato delle proteste decide che una barca ha infranto una *regola*, deve squalificarla sia che la *regola* applicabile fosse menzionata o no nella *protesta*. Tuttavia, una barca non deve essere squalificata se
 - (1) è esonerata o si applica qualche altro tipo di penalità,
 - (2) la barca ha già preso una penalità applicabile, nel qual caso essa non sarà ulteriormente penalizzata a meno che la penalità per la *regola* infranta non sia una squalifica non scartabile,
 - (3) la regata è stata fatta ripartire o ridisputata, nel qual caso si applica la regola 36, o

(4) la barca ha infranto una regola di classe e si applica la regola 60.5(d)(1).

Se una barca ha infranto una *regola* mentre non era *in regata*, la sua penalità dovrà essere applicata alla prova disputata più prossima temporalmente al momento dell'incidente.

(d) Se il comitato delle proteste decide che una barca ha infranto una regola di classe:

(1) la barca non deve essere penalizzata se una qualunque deviazione in eccesso delle tolleranze specificate nelle regole di classe sia stata causata da un danno o dalla normale usura e non abbia migliorato la prestazione della barca,

(2) la barca non deve continuare a *regatare* fino a che tali deviazioni non siano state corrette, a meno che il comitato delle proteste decida che non ci sia, o non ci sia stata, una ragionevole opportunità per correggerle,

(3) qualsiasi infrazione della stessa regola in prove precedenti dello stesso evento può comportare la stessa penalità per tutte queste prove senza una ulteriore *protesta*, e

(4) la barca può partecipare nelle prove successive senza apportare modifiche alla barca, ma solo se dichiara per iscritto che intende presentare appello. Se non presenta l'appello, o se l'appello non è accolto, essa deve essere squalificata senza udienze da tutte le prove successive a cui abbia partecipato.

61 RIPARAZIONI

61.1 Chiedere o Prendere in Considerazione una Riparazione

(a) Una barca può chiedere riparazione.

(b) Il comitato di regata o il comitato tecnico possono chiedere riparazione per una barca.

(c) Il comitato delle proteste può convocare un'udienza per prendere in considerazione una riparazione per una barca.

61.2 Richiesta di Riparazione

(a) Una richiesta di riparazione deve essere in forma scritta e identificare la ragione per cui viene fatta.

(b) Una richiesta deve essere presentata alla segreteria di regata (o con il metodo stabilito nelle istruzioni di regata):

- (1) se fondata su un incidente nell'area di regata, entro il tempo limite per le proteste o entro due ore dopo l'incidente (quale che sia il termine più tardivo),
- (2) se fondata su una decisione del comitato delle proteste nell'ultimo giorno di regata programmato, non più tardi di 30 minuti dopo che la decisione è stata esposta, o
- (3) per tutte le altre richieste, non appena sia ragionevolmente possibile dopo che la relativa informazione sia disponibile.

Tuttavia, il comitato delle proteste deve estendere il tempo se c'è una buona ragione per farlo.

61.3 Richieste Invalide

Una richiesta di riparazione è invalida se non è conforme alla regola 61.2.

61.4 Decisioni delle Richieste di Riparazione

- (a) Il comitato delle proteste deve condurre un'udienza come richiesto dalla regola 63 per decidere se concedere riparazione.
- (b) Una barca ha diritto a riparazione se il suo punteggio o posizione in una prova o serie è stato, o può essere stato, significativamente peggiorato senza alcuna sua colpa da:
 - (1) un'azione non corretta o un'omissione non corretta di un *comitato* o dell'autorità organizzatrice, ma non a seguito di una decisione del comitato delle proteste quando la barca era una *parte* dell'udienza,
 - (2) lesioni o danni materiali dovuti all'azione di una barca che stava infrangendo una regola della Parte 2 e abbia preso la penalità appropriata o sia stata penalizzata,
 - (3) lesioni o danni materiali dovuti all'azione di una imbarcazione non *in regata* che era obbligata a tenersi discosta o che sia stato determinato essere colpevole in base alle NIPAM o ad una norma governativa sul diritto di rotta,
 - (4) prestare aiuto (tranne che a sé stessa o al proprio equipaggio) nel rispetto della regola 1.1, o
 - (5) un'azione di un'altra barca, o di un membro dell'equipaggio, o una *persona di supporto* di quella barca, contro cui sia stata imposta una penalità in base alla regola 2 o una penalità o un richiamo in base alla regola 69.

- (c) Se una barca ha diritto a riparazione, il comitato delle proteste deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche su cui ha effetto, che abbiano o meno chiesto riparazione. Ciò può consistere nell'aggiustare i punteggi (vedere, per alcuni esempi, la regola A9) o i tempi d'arrivo delle barche, nell'*annullare* la prova, nel lasciarne invariati i risultati o nell'adottare altre soluzioni.
- (d) In caso di dubbio in merito ai fatti o sulle probabili conseguenze di qualsiasi soluzione per la prova o serie, specialmente prima di *annullare* la prova, il comitato delle proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate.

62 PERSONE DI SUPPORTO

- 62.1 Quando riceve un rapporto da una barca o da un *comitato*, o basandosi sulle proprie osservazioni o informazioni da qualsiasi fonte, comprese le prove raccolte durante una udienza, il comitato delle proteste può convocare un'udienza per valutare se una *persona di supporto* ha infranto una *regola*.
- 62.2 Se il comitato delle proteste decide di convocare una udienza, deve condurre l'udienza come richiesto dalla regola 63 e può nominare una persona che presenti le accuse.
- 62.3 Se il comitato delle proteste decide che una *persona di supporto* che era *parte* di una udienza ha infranto una *regola*, può
 - (a) dare una ammonizione,
 - (b) escludere la persona dalla manifestazione o dalla sede della manifestazione o rimuovere qualsiasi privilegio o vantaggio, o
 - (c) intraprendere altre azioni nell'ambito della propria giurisdizione come previsto dalle *regole*.
- 62.4 In aggiunta, se il comitato delle proteste decide che
 - (a) una barca può aver ottenuto un vantaggio competitivo come risultato dell'infrazione da parte della *persona di supporto*, o
 - (b) la *persona di supporto* ha commesso una ulteriore infrazione dopo che il comitato delle proteste ha informato in forma scritta la barca, a seguito di una udienza precedente, che potrebbe esserle imposta una penalità.

allora il comitato delle proteste può anche penalizzare una barca che sia *parte* di una udienza per l'infrazione di una *regola* commessa da una

persona di supporto modificando il punteggio della barca in una singola prova, fino alla squalifica (inclusa).

SEZIONE B

UDIENZE E DECISIONI

La regola 63 si applica a tutte le udienze svolte dal comitato delle proteste.

63 SVOLGIMENTO DELLE UDIENZE

63.1 Diritti delle Parti

- (a) Tutte le *parti* di una udienza devono
 - (1) essere informate del tempo e luogo dell'udienza,
 - (2) avere accesso alla *protesta*, richiesta di riparazione o rapporto da esaminare nell'udienza,
 - (3) avere un tempo ragionevole per prepararsi per l'udienza, e
 - (4) poter avere un rappresentante presente per tutta la parte dell'udienza in cui sono presentate le prove ma, in una *protesta* che coinvolga l'infrazione di una regola della Parte 2, 3 o 4, il rappresentante della barca deve essere stato a bordo al momento dell'incidente a meno che non vi sia una buona ragione per il comitato delle proteste di decidere altrimenti.
- (b) Se una *parte* non si presenta all'udienza, il comitato delle proteste può procedere all'udienza in sua assenza.

63.2 Udienze

- (a) Il comitato delle proteste deve ascoltare ciascuna *protesta* o richiesta presentata a meno che non permetta che sia ritirata.
- (b) Il comitato delle proteste può combinare udienze che derivano dallo stesso incidente o da incidenti strettamente correlati in una unica udienza. Tuttavia, una udienza svolta in base alla regola 69 non deve essere combinata con alcun altro tipo di udienza.
- (c) Se i requisiti di validità sono soddisfatti, il comitato delle proteste può cambiare il tipo di caso se è appropriato farlo avendo considerato le informazioni presenti nel caso, inclusa ogni prova presentata durante l'udienza.
- (d) Se il comitato delle proteste decide di protestare una barca in base alla regola 60.4(c)(2), deve chiudere l'udienza corrente, presentare

una *protesta* come richiesto dalle *regole*, e deve quindi unire la *protesta* originale e la nuova in una unica udienza.

- (e) Una udienza che coinvolga *parti* di manifestazioni diverse condotte da diverse autorità organizzatrici deve essere svolta da un comitato delle proteste accettato da queste autorità.

63.3 Conflitto di Interessi

- (a) Un membro del comitato delle proteste deve dichiarare qualsiasi possibile *conflitto di interessi* non appena possibile dopo esserne diventato consapevole.
- (b) Una *parte* dell'udienza che ritenga che un membro del comitato delle proteste abbia un *conflitto di interessi* deve opporsi non appena possibile.
- (c) Un membro del comitato delle proteste con un *conflitto di interessi* non deve far parte del comitato delle proteste per quell'udienza, a meno che:
 - (1) tutte le *parti* siano consenzienti, o
 - (2) il comitato delle proteste decida che il *conflitto di interessi* sia insignificante.

Tuttavia, per gli eventi principali di World Sailing, o per altri eventi come prescritto dall'autorità nazionale del luogo in cui si tiene la manifestazione, una persona che ha un *conflitto di interessi* non deve essere membro del comitato delle proteste.

- (d) Quando decide se un *conflitto di interessi* è significativo, il comitato delle proteste deve considerare
 - (1) le opinioni delle parti,
 - (2) il livello di conflitto,
 - (3) il livello della manifestazione,
 - (4) l'importanza del caso per ogni *parte*, e
 - (5) la percezione generale di equità.
- (e) Qualsiasi informazione scritta che sia stata fornita in base alla regola 63.6(b) deve includere ogni *conflitto di interessi* dichiarato da un membro del comitato delle proteste, e ogni decisione del comitato delle proteste in base alla regola 63.3(c)(2).

63.4 Procedura per l'Udienza

- (a) Il comitato delle proteste deve prima considerare la validità. L'udienza deve essere chiusa se:
 - (1) una *protesta* o richiesta è invalida, o
 - (2) una *protesta* è stata fatta in base alla regola 60.4(c)(1) e non vi erano lesioni o danni gravi.
- (b) Il comitato delle proteste deve raccogliere le prove delle *parti* presenti all'udienza, dei loro testimoni, e ogni altra prova che consideri necessaria. Le prove indirette sono ammissibili. Tuttavia, il comitato delle proteste può escludere prove che siano irrilevanti o eccessivamente ripetitive.
- (c) Una *parte* presente ad una udienza può fare domande ad ogni persona che fornisca prove.
- (d) Un membro del comitato delle proteste che abbia visto l'incidente deve, appena sia ragionevolmente possibile, dichiarare questo fatto alle *parti* presenti in udienza.
- (e) Un testimone deve essere escluso dall'udienza quando non fornisce prove, eccetto per un testimone il quale:
 - (1) sia anche una *parte*, o
 - (2) sia un membro del comitato delle proteste.

63.5 Decisioni

- (a) Il comitato delle proteste deve valutare le prove e decidere quale peso attribuire ad esse. Deve quindi accertare i fatti basandosi sull'equilibrio delle probabilità (a meno che una *regola* applicabile non richieda altrimenti), e quindi applicare le *regole* a tali fatti per trarre le proprie conclusioni e la decisione.
- (b) Le decisioni del comitato delle proteste devono essere prese a maggioranza semplice. Quando vi è una parità nei voti dati, il presidente può dare un voto aggiuntivo.
- (c) Se c'è un conflitto tra
 - (1) due o più *regole* che debba essere risolto prima che una decisione possa essere presa, e
 - (2) tali *regole* sono nel bando di regata, nelle istruzioni di regata, o in ogni altro documento che governi la manifestazione in base al punto (g) della definizione di *Regola*,allora il comitato delle proteste dovrà applicare la *regola* che ritenga dia il risultato più equo per tutte le barche su cui ha effetto.

- (d) Quando il comitato delle proteste è in dubbio sul significato di una regola di classe, deve sottoporre i suoi quesiti, assieme ai fatti attinenti, ad una autorità responsabile in tema d'interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione, il comitato delle proteste è vincolato dalla risposta di tale autorità.

63.6 Informare le Parti e gli Altri

- (a) Il comitato delle proteste deve prontamente comunicare alle *parti* dell'udienza i fatti accertati, le *regole* applicabili, la decisione, la sua motivazione, qualsiasi penalità inflitta, e qualsiasi riparazione concessa.
- (b) Se richiesto da una *parte* in forma scritta entro di sette giorni dopo essere stata informata della decisione, le informazioni di cui sopra devono essere prontamente fornite in forma scritta e il comitato delle proteste può, se considera rilevante fare ciò, preparare o confermare un diagramma.
- (c) Il comitato delle proteste può pubblicare le informazioni di cui sopra dopo ogni udienza, inclusa una udienza in base alla regola 69, a meno che non decida che vi sia una buona ragione per non farlo.
- (d) Il comitato delle proteste può disporre che le informazioni di cui sopra siano riservate solo alle *parti*.
- (e) Se il comitato delle proteste penalizza una barca in base a una regola di classe, deve inviare le informazioni di cui sopra alle competenti autorità della classe.

63.7 Riapertura di un'Udienza

- (a) Il comitato delle proteste può riaprire una udienza se decide che
 - (1) una *parte* era inevitabilmente assente dall'udienza,
 - (2) può aver commesso un errore significativo, o
 - (3) si rendano disponibili nuove significative prove entro un tempo ragionevole.

Comunque, un comitato delle proteste deve riaprire una udienza quando richiesto dall'autorità nazionale in base alla regola 71.3 o R5.

- (b) Una *parte* dell'udienza può richiedere la riapertura consegnando una richiesta scritta alla segreteria di regata (o con il metodo definito nelle istruzioni di regata) non più tardi di 24 ore dopo essere stata informata della decisione. La richiesta deve identificare la ragione

per farla. Tuttavia, nell'ultimo giorno programmato di regata la richiesta dovrà essere consegnata

- (1) entro il tempo limite per le proteste se la *parte* richiedente è stata informata della decisione il giorno precedente;
- (2) non oltre 30 minuti dopo che la *parte* è stata informata della decisione in quel giorno.

Una richiesta che non soddisfi questa regola è invalida.

- (c) Il comitato delle proteste deve considerare tutte le richieste di riapertura di un'udienza. Quando una richiesta di riapertura è presa in considerazione, o quando l'udienza è riaperta,
 - (1) se basata solo in base a nuove prove, la maggioranza dei membri del comitato delle proteste devono, se possibile, essere stati membri del comitato originale;
 - (2) se basata su un errore significativo, il comitato delle proteste deve, se possibile, avere almeno un nuovo membro.

64 PENALITÀ DISCREZIONALI

Quando una barca dichiara entro il tempo limite per le proteste che ha infranto una *regola* soggetta ad una penalità discrezionale, il comitato delle proteste deve decidere la penalità appropriata avendo prima considerato le prove che considera siano appropriate. Non vi è alcun obbligo di tenere una udienza.

65 RESPONSABILITÀ LEGALE E COSTI

65.1 Le questioni di responsabilità legale derivanti dalla infrazione di una *regola*, comprese le richieste di risarcimento danni monetari, devono essere disciplinate dalle prescrizioni dell'autorità nazionale, se ve ne sono.

65.2 Le spese di stazza derivanti da una *protesta* riguardante una regola di classe devono essere pagate dalla *parte* soccombente, a meno che il comitato delle proteste decida altrimenti.

Nota: non ci sono le regole dalla 66 alla 68.

SEZIONE C

CATTIVA CONDOTTA

69 CATTIVA CONDOTTA

69.1 Obbligo di Non Compiere Atti di Cattiva Condotta; Decisione

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

69.2 Azione da Parte di un Comitato delle Proteste

- (a) Un comitato delle proteste che agisca in base a questa regola deve essere composto da almeno tre membri.
- (b) Quando un comitato delle proteste, in base a sua osservazione diretta o ad un rapporto pervenutogli da qualsiasi fonte, incluse le prove acquisite durante un'udienza, ritiene che una persona possa aver infranto la regola 69.1(a), dovrà decidere se convocare o no un'udienza.
- (c) Quando il comitato delle proteste necessita di maggiori informazioni per decidere se convocare un'udienza, dovrà valutare se nominare una persona o più persone per condurre un'indagine. Questi investigatori non dovranno essere membri del comitato delle proteste che deciderà la questione.
- (d) Quando è nominato un investigatore, ogni informazione utile che raccoglie, favorevole o sfavorevole, dovrà essere resa disponibile al comitato delle proteste, e se il comitato delle proteste decide di convocare un'udienza, alle *parti*.
- (e) Se il comitato delle proteste decide di convocare un'udienza, dovrà informare prontamente la persona in forma scritta dell'asserita infrazione e del tempo e luogo dell'udienza e seguire le procedure della regola 63, tranne che:
 - (1) a meno che una persona sia stata nominata da World Sailing, il comitato delle proteste può nominare una persona per presentare le accuse.

- (2) una persona contro la quale è stata formulata un'accusa in base a questa regola avrà il diritto di avere con sé durante l'udienza un consulente e un rappresentante che possono agire a suo nome.
- (f) Se la *parte*
- (1) fornisce valide ragioni per le quali non sia in grado di partecipare all'udienza all'orario programmato, il comitato delle proteste dovrà riprogrammarla; o
 - (2) non fornisce valide ragioni e non si presenta all'udienza, il comitato delle proteste può condurre l'udienza senza che la *parte* sia presente.
- (g) Il livello di prova da applicare è il test del ragionevole convincimento del comitato per le proteste, tenuto conto della gravità della presunta cattiva condotta. Tuttavia, se il livello di prova previsto da questa regola è in conflitto con le leggi di un paese, l'autorità nazionale può, con l'approvazione di World Sailing, modificarlo con una prescrizione a questa regola.
- (h) Quando il comitato delle proteste decide che un concorrente o il proprietario della barca abbia infranto la regola 69.1(a), può intraprendere una o più delle seguenti azioni:
- (1) dare una ammonizione;
 - (2) modificare il punteggio della barca in una o più prove, inclusa/e la/e squalifica/e che possano o non possano essere escluse dal suo punteggio nella serie;
 - (3) escludere la persona dalla manifestazione o dalla sede della manifestazione o rimuovere qualsiasi privilegio o vantaggio; e
 - (4) intraprendere qualsiasi altra azione nell'ambito della propria giurisdizione come ammesso dalle *regole*.
- (i) Quando il comitato delle proteste decide che una *persona di supporto* ha infranto la regola 69.1(a), si applicano le regole 62.3 e 62.4.
- (j) Se il comitato delle proteste
- (1) impone una penalità maggiore di un DNE;
 - (2) esclude la persona dalla manifestazione o dalla sede della manifestazione; o
 - (3) in qualsiasi altro caso lo ritenga opportuno, dovrà riferire quanto scoperto, inclusi i fatti accertati, le sue conclusioni e la sua decisione all'autorità nazionale della persona o,

per eventi internazionali principali elencati nel Codice Etico di World Sailing, a World Sailing. Se il comitato delle proteste ha agito in base alla regola 69.2(f)(2), il rapporto dovrà anche includere tale circostanza e le relative motivazioni.

- (k) Se il comitato delle proteste decide di non condurre l'udienza senza la persona presente, o se il comitato delle proteste ha lasciato la manifestazione e si riceve un rapporto in merito ad una presunta infrazione della regola 69.1(a), il comitato di regata o l'autorità organizzatrice può nominare lo stesso o un nuovo comitato delle proteste che proceda in base a questa regola. Se il comitato delle proteste decide che non è pratico condurre un'udienza, esso dovrà raccogliere tutte le informazioni disponibili e, se l'accusa sembra giustificata, fare un rapporto all'autorità nazionale della persona o, per eventi internazionali principali elencati nel Codice Etico di World Sailing, a World Sailing.

69.3 Azione di una Autorità Nazionale e di World Sailing

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

SEZIONE D

APPELLI

70 APPELLI E RICHIESTE AD UNA AUTORITÀ NAZIONALE

- 70.1** A meno che non si applichi la regola 70.3, una *parte* di un'udienza può appellare all'autorità nazionale una decisione di un comitato delle proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati. In aggiunta, una *parte* può appellare quando il comitato delle proteste non abbia svolto l'udienza o non abbia preso una decisione.
- 70.2** Un comitato delle proteste può chiedere la conferma o la correzione della sua decisione all'autorità nazionale.
- 70.3** Non si ha il diritto di appellare le decisioni:
- (a) di una giuria internazionale correttamente costituita nel rispetto dell'Appendice N,
 - (b) quando sia essenziale definire prontamente il risultato di una regata che qualifichi una barca a partecipare ad una fase successiva di una

manifestazione o ad una manifestazione successiva (una autorità nazionale può prescrivere che per tale procedura sia richiesta la sua approvazione),

- (c) prese ad una manifestazione aperta solo a concorrenti iscritti da
 - (1) una organizzazione affiliata all'autorità nazionale, o un membro di questa organizzazione, o
 - (2) un membro personale dell'autorità nazionale,a condizione che l'autorità nazionale abbia concesso la sua approvazione per l'uso di questa regola, o
- (d) prese ad una manifestazione da un comitato delle proteste costituito come richiesto dall'Appendice N, con l'eccezione che solo due membri del comitato delle proteste siano Giudici Internazionali, a condizione che l'autorità nazionale abbia dato la sua approvazione per l'uso di questa regola dopo essersi consultata con World Sailing.

Tuttavia, (b), (c) e (d) devono essere applicate solo se richiamate nel bando o nelle istruzioni di regata.

70.4 Nelle regole dalla 70 alla 72, l'autorità nazionale è intesa come quella cui sia associata l'autorità organizzatrice in base alla regola 89.1. Tuttavia, se le barche passeranno per le acque di più di una autorità nazionale mentre sono in *regata*, un appello o richiesta devono essere inviati all'autorità in cui si trova la linea di arrivo, a meno che le istruzioni di regata identifichino una diversa autorità nazionale.

70.5 Appelli e richieste devono essere conformi all'Appendice R.

71 DECISIONI DELL'AUTORITÀ NAZIONALE

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

71.2 L'autorità nazionale deve accettare i fatti accertati dal comitato delle proteste a meno che non si applichi la regola R5.

71.3 L'autorità nazionale può:

- (a) confermare, modificare o riformare la decisione del comitato delle proteste (inclusa una decisione sulla validità o una decisione in base alla regola 69),
- (b) ordinare che un'udienza sia riaperta, o

(c) ordinare che una nuova udienza sia tenuta dallo stesso o da un differente comitato delle proteste (che può essere nominato dall'autorità nazionale).

71.4 Se l'autorità nazionale ordina che una udienza sia riaperta, può limitare l'ambito dell'udienza riaperta alle sole questioni che ritiene appropriate.

71.5 Se l'autorità nazionale decide che una barca che era una *parte* di una udienza di una protesta ha infranto una *regola* e non è esonerata, deve penalizzarla, sia che quella barca o quella *regola* fossero menzionate o meno nella decisione del comitato delle proteste.

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

72 INTERPRETAZIONI

Un circolo o un'altra organizzazione affiliata ad una autorità nazionale può chiedere un'interpretazione delle *regole*, purché nessuna decisione del comitato delle proteste che possa essere appellata sia coinvolta. L'interpretazione non deve essere usata per modificare una precedente decisione di un comitato delle proteste.

PARTE 6

ISCRIZIONE E QUALIFICAZIONE

75 ISCRIVERSI A UNA MANIFESTAZIONE

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

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

76 ESCLUSIONE DI BARCHE O CONCORRENTI

76.1 L'autorità organizzatrice o il comitato di regata possono rifiutare o cancellare l'iscrizione di una barca o escludere un concorrente, purché

- (a) sia fatto prima della partenza della prima prova dopo aver ricevuto l'iscrizione per la barca o il concorrente, e
- (b) sia fornita una motivazione appropriata per fare ciò.

La motivazione deve essere fornita prontamente in forma scritta se richiesto dalla barca o dal concorrente.

76.2 Tuttavia, l'autorità organizzatrice o il comitato di regata non devono respingere o cancellare l'iscrizione di una barca o escludere un concorrente

- (a) a causa di pubblicità se la barca o il concorrente rispettano il Codice della Pubblicità di World Sailing, o
- (b) nei campionati mondiali o continentali se l'iscrizione rientra nelle quote stabilite senza aver prima ottenuto l'approvazione della relativa Associazione di Classe di World Sailing (o dell'Offshore Racing Council) oppure di World Sailing.

76.3 La barca o il concorrente possono richiedere riparazione qualora essi ritengano che il rifiuto o l'esclusione siano impropri o che infrangano la regola 76.2.

77 IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

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

78 CONFORMITÀ ALLE REGOLE DI CLASSE; CERTIFICATI

78.1 Mentre una barca è *in regata*, il suo proprietario e qualsiasi altro responsabile devono fare in modo che la barca sia mantenuta conforme alle regole della sua classe e che il suo certificato di stazza o rating, se esiste, rimanga valido. In aggiunta, la barca deve essere conforme negli altri momenti come specificati nelle regole di classe, nel bando di regata o nelle istruzioni di regata. Quando una *regola* prevede che la penalità per l'infrazione di una regola di classe sia meno della squalifica, la stessa penalità si applicherà anche per l'infrazione di questa regola.

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

79 CATEGORIZZAZIONE

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

80 PROVE RIPROGRAMMATE

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

PARTE 7

ORGANIZZAZIONE DELLA

MANIFESTAZIONE

85 MODIFICHE ALLE REGOLE

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

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

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

86 MODIFICHE ALLE REGOLE DI REGATA

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

- (a) Prescrizioni di una autorità nazionale possono modificare una regola di regata, ma non le Definizioni; una regola dell'Introduzione; le Parti 2 o 7; le regole 1, 2, 3, 5, 6, 42, 43, 47, 50, 63.3, 69, 70, 71, 72, 75, 76.2(b) o 79; una regola di un'appendice che modifichi una di queste regole; le Appendici H o N; o una regola in un Codice World Sailing elencato nella regola 6.1.
- (b) Il bando di regata o le istruzioni di regata possono modificare una regola di regata, ma non la regola 4, 76.1 o 76.2(a), l'Appendice R, o una regola elencata nella regola 86.1(a).

(c) Le regole di classe possono modificare soltanto le regole di regata 42, 49, 51, 52, 53, 54, 55 e 78.2.

86.2 In deroga alla regola 86.1, World Sailing può in alcune limitate circostanze autorizzare modifiche alle regole di regata per una specifica manifestazione internazionale. L'autorizzazione deve essere fornita in una lettera di approvazione all'autorità organizzatrice e nel bando, e la lettera deve essere pubblicata all'albo ufficiale della manifestazione.

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

87 MODIFICHE ALLE REGOLE DI CLASSE

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

88 PRESCRIZIONI NAZIONALI

88.1 Prescrizioni che si Applicano

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

88.2 Modifiche alle Prescrizioni

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

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

89.1 Autorità Organizzatrice

Le manifestazioni devono essere organizzate da una autorità organizzatrice, che deve essere

(a) World Sailing;

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

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

89.2 Bando di Regata; Nomina degli Ufficiali di Regata

- (a) L'autorità organizzatrice deve pubblicare in forma scritta un bando di regata che sia conforme alla regola J1.
- (b) Il bando di regata può essere modificato a condizione che ne sia data adeguata comunicazione.
- (c) L'autorità organizzatrice deve nominare un comitato di regata e, se del caso, nominare un comitato delle proteste, un comitato tecnico e gli arbitri. Tuttavia, il comitato di regata, una giuria internazionale, un comitato tecnico e gli arbitri potranno essere nominati da World Sailing come previsto nelle sue Regulations.

90 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA; PUNTEGGIO

90.1 Comitato di Regata

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

90.2 Istruzioni di Regata

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

90.3 Punteggio

- (a) Il comitato di regata deve stilare la classifica di una prova o una serie come stabilito nell'Appendice A, a meno che il bando di regata o le istruzioni di regata specifichino qualche altro sistema. Una prova deve avere una classifica se non è stata *interrotta* o *annullata* e se una barca ha *compiuto il percorso* entro il tempo limite della prova, se previsto, anche se si ritira dopo essere *arrivata* o è squalificata.
- (b) Quando un sistema di punteggio prevede lo scarto di una o più prove dalla serie dei punteggi di una barca, qualsiasi punteggio che sia una Squalifica Non Scartabile (DNE) deve essere incluso nel punteggio della serie di quella barca.
- (c) Quando il comitato di regata determina in base alle proprie registrazioni o osservazioni di aver assegnato un punteggio errato ad una barca, esso deve correggere l'errore e mettere a disposizione dei concorrenti i punteggi corretti.
- (d) Il comitato di regata deve attuare le modifiche al punteggio stabilite dal comitato delle proteste o da una autorità nazionale in seguito a decisioni prese in accordo con le *regole*.
- (e) Quando stabilito nel bando di regata, nonostante le disposizioni della regola 90.3(a), (b), (c) e (d), non si dovranno apportare modifiche al punteggio di una prova o serie risultanti da azioni, incluse la correzione di errori, avviate più di 24 ore dopo il termine più tardivo tra
 - (1) il tempo limite per le proteste per l'ultima prova della manifestazione;

- (2) essere stati informati di una decisione del comitato delle proteste presa dopo l'ultima prova della manifestazione; o
- (3) che i risultati della manifestazione siano stati esposti.

Tuttavia, in deroga, dovranno essere apportate le modifiche ai punteggi derivanti da una decisione in base alla regola 6, 69 o 71. Il bando di regata può modificare "24 ore" con un tempo diverso.

91 COMITATO DELLE PROTESTE

Un comitato delle proteste deve essere:

- (a) un comitato nominato dall'autorità organizzatrice o dal comitato di regata (Una autorità nazionale può prescrivere un numero minimo di componenti per specifici eventi entro la sua giurisdizione);
- (b) una giuria internazionale nominata dall'autorità organizzatrice o come prescritto nelle Regulations di World Sailing (Essa deve essere composta come stabilito dalla regola N1 ed avere l'autorità e le responsabilità stabilite nella regola N2. Una autorità nazionale può prescrivere che sia richiesta la sua approvazione per la nomina di giurie internazionali per gli eventi entro la sua giurisdizione, eccetto per le manifestazioni di World Sailing o quando giurie internazionali sono nominate da World Sailing in base alla regola 89.2(c)); o
- (c) un comitato nominato dall'autorità nazionale in base alla regola 71.3(c).

92 COMITATO TECNICO

92.1 Un comitato tecnico deve essere un comitato di almeno un membro e dovrà essere nominato dall'autorità organizzatrice o dal comitato di regata o come prescritto nelle Regulations di World Sailing.

92.2 Il comitato tecnico deve condurre ispezioni delle attrezzature e verifiche di stazza per la manifestazione secondo le direttive dell'autorità organizzatrice e in accordo con quanto prescritto dalle *regole*.

APPENDICE A

PUNTEGGIO

Vedere la regola 90.3.

A1 NUMERO DELLE PROVE

Il numero delle prove in programma ed il numero richiesto di prove che devono avere una classifica per costituire la serie deve essere stabilito nel bando o nelle istruzioni di regata; vedere la regola 90.3(a).

A2 PUNTEGGIO COMPLESSIVO

A2.1 Il punteggio complessivo della serie di ogni barca, tenuto conto di quanto previsto dalla regola 90.3(b), deve essere il totale dei suoi punteggi delle prove scartando il suo punteggio peggiore. Tuttavia, il bando o le istruzioni di regata possono prevedere soluzioni differenti come, per esempio, che non sia scartato alcun punteggio, che ne siano scartati due o più, o che un determinato numero di punteggi sia scartato qualora un determinato numero di prove abbia una classifica; vedere la regola 90.3(a). Se una barca ha due o più punteggi peggiori identici tra loro, dovrà/anno essere scartato/i il/i punteggio/i della/e prova/e corsa/e prima nella serie. La barca con il punteggio più basso nella serie vince e le altre devono essere classificate di conseguenza.

A2.2 Se una barca si è iscritta in una qualsiasi prova in una serie, dovrà avere una classifica per l'intera serie.

A3 TEMPO DI PARTENZA E POSIZIONI DI ARRIVO

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

A4 SISTEMA DI PUNTEGGIO

Si applicherà questo Sistema di Punteggio Minimo a meno che il bando o le istruzioni di regata non indichino un altro sistema; vedere la regola 90.3(a).

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

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

A5 PUNTEGGI DETERMINATI DAL COMITATO DI REGATA

A5.1 Quando il comitato di regata stabilisce che una barca:

- (a) non ha *compiuto il percorso*,
 - (b) non ha rispettato le regole 30.2, 30.3, 30.4 o 78.2, o
 - (c) si sia ritirata o abbia preso una penalità in base alla regola 44.3(a),
- dovrà classificare la barca di conseguenza senza udienza. Solamente il comitato per le proteste può compiere altre azioni che peggiorano il punteggio di una barca.

A5.2 Una barca che non abbia *compiuto il percorso*, si sia ritirata o sia stata squalificata deve ricevere per la sua posizione d'arrivo un punteggio corrispondente al numero di barche iscritte alla serie più uno. Una barca che sia penalizzata in base alla regola 30.2 o che prende una penalità in base alla regola 44.3(a) deve ricevere i punti come previsto nella regola 44.3(c).

A5.3 Se il bando di regata o le istruzioni di regata stabiliscono che si applicherà la regola A5.3, la regola A5.2 è modificata in modo tale che una barca che è venuta nell'area di partenza ma non abbia *compiuto il percorso*, si sia ritirata o sia stata squalificata deve ricevere il punteggio totale delle barche che sono venute nell'area di partenza più uno, e una barca che non è venuta nell'area di partenza deve ricevere il punteggio totale delle barche iscritte alla serie più uno.

A6 MODIFICHE NEI PIAZZAMENTI E NEI PUNTEGGI DELLE ALTRE IMBARCAZIONI

A6.1 Se una barca è squalificata da una prova o si ritira dopo *l'arrivo*, o è classificata NSC (non ha *compiuto il percorso*) tutte le barche con posizioni di arrivo peggiori della sua devono avanzare di una posizione.

A6.2 Se il comitato delle proteste decide di concedere riparazione modificando il punteggio di una barca, i punteggi delle altre barche non devono essere modificati, a meno che il comitato delle proteste decida altrimenti.

A7 PARITÀ IN UNA PROVA

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

A8 PARITÀ NELLA SERIE

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

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

A9 GUIDA PER LE RIPARAZIONI

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

- (a) un punteggio uguale alla media, arrotondato al decimo di punto (0.05 deve essere arrotondato in eccesso), dei suoi punti in tutte le prove tranne in quella considerata per la riparazione;
- (b) un punteggio uguale alla media, arrotondato al decimo di punto (0.05 deve essere arrotondato in eccesso), dei suoi punti in tutte le prove precedenti quella considerata per la riparazione; o

- (c) un punteggio basato sulla posizione della barca nella prova al momento dell'incidente che ha giustificato la riparazione.

A10 SIGLE DEL PUNTEGGIO

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

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

APPENDICE B

REGOLE PER LE REGATE DI FLOTTA PER LE TAVOLE A VELA

Le regate di flotta per le tavole a vela (incluse le prove di maratona) devono essere disputate in base alle Regole di Regata della Vela come modificate in questa appendice. Il termine "barca" trovato altrove nelle regole significa "tavola" o "barca" a seconda dei casi. Una prova di maratona è una prova la cui durata prevista supera un'ora.

Nota: I collegamenti alle regole delle tavole a vela inerenti altri formati o competizioni possono essere trovati sul sito web di World Sailing.

MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI

Le Definizioni *Spazio alla boa*, e *Mure, a dritta* o a *sinistra* sono così modificate:

Spazio alla Boa Spazio che occorre ad una tavola per navigare la sua giusta rotta per girare o passare la *boa*.

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

La definizione di *Zona* è cancellata.

Aggiungere le seguenti definizioni:

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

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

B1 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 1

[Non ci sono modifiche]

B2 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 2

13 MENTRE SI VIRA

La Regola 13 è così modificata:

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

16.1 CAMBIARE ROTTA O POSIZIONE DELL'ATTREZZATURA

La regola 16.1 è così modificata:

Quando una tavola con diritto di rotta cambia rotta o la posizione della propria attrezzatura, deve dare all'altra tavola *spazio per tenersi discosta*.

17 SULLE STESSE MURE PRIMA DI UNA PARTENZA AL TRAVERSO

La regola 17 è così modificata:

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

18 SPAZIO ALLA BOA

18.1 Quando si applica la regola 18

La prima frase della regola 18.1(a) è così modificata:

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

18.2 Dare Spazio alla Boa

La regola 18.2 (a) è così modificata:

- (a) Quando la prima di due tavole sta *girando o passando* la *boa*,
- (1) se le tavole sono *ingaggiate*, la tavola esterna deve dare alla tavola interna *spazio alla boa*;
 - (2) se le tavole non sono *ingaggiate*, la tavola in quel momento

libera dalla poppa deve dare all'altra tavola *spazio alla boa*.

Quando una tavola deve dare *spazio alla boa* in base alla regola 18.2(a), essa deve continuare a farlo finché questa regola si applica, anche se successivamente l'*ingaggio* si rompe o inizia un nuovo *ingaggio*.

La regola 18.2 (b) è così modificata:

(b) La regola 18.2(a) non si applica più se la tavola con diritto a *spazio alla boa* passa la posizione di prua al vento.

La regola 18.3 è cancellata

18.4 Abbattere o Poggiare

La regola 18.4 è così modificata:

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

22 SCUFFIATA; INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO

La regola 22 è così modificata:

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

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

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

Aggiungere la nuova regola 23.3:

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

B3 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 3

26 PARTENZA DELLE PROVE

La regola 26 è così modificata:

26.1 Sistema 1 (per Partenze di Bolina)

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

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

* o come indicato nel bando o nelle istruzioni di regata

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

26.2 Sistema 2 (per Partenze al Traverso)

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

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

0	Bandiera verde	Uno	Segnale di partenza
---	----------------	-----	---------------------

26.3 Sistema 3 (per Partenze dalla Spiaggia)

- (a) Quando la linea di partenza è sulla spiaggia, o così vicina alla spiaggia che il concorrente deve stare in piedi in acqua per *partire*, la partenza è una partenza dalla spiaggia.
- (b) Le stazioni di partenza saranno numerate in modo che la stazione 1 sia quella più sopravvento. A meno che le istruzioni di regata specifichino qualche altro sistema, la stazione di partenza di una tavola sarà determinata
 - (1) in base alla classifica (la tavola più in alto in classifica nella stazione 1, quella successiva nella stazione 2 e così via), o
 - (2) per sorteggio
- (c) Dopo che le tavole sono state chiamate per prendere le loro posizioni, il comitato di regata deve fare il segnale preparatorio esponendo la bandiera rossa con un suono. Il segnale di partenza sarà dato in qualsiasi momento dopo il segnale preparatorio, ammainando la bandiera rossa con un suono.
- (d) Dopo il segnale di partenza ogni tavola deve effettuare il percorso più breve dalla sua stazione di partenza all'acqua e poi al punto in cui può navigare senza interferire con le altre tavole. Le regole della Parte 2 si applicano quando entrambi i piedi del concorrente sono sulla tavola.

30 PENALITÀ IN PARTENZA

La regola 30.2 è cancellata.

31 TOCCARE UNA BOA

La regola 31 è così modificata:

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

B4 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 4

42 PROPULSIONE

La regola 42 è così modificata:

Una tavola deve essere spinta soltanto dall'azione del vento sulla vela e dall'azione dell'acqua sullo scafo o sulle sue appendici.

Tuttavia, pompare e sventagliare la vela è permesso. La tavola non deve essere spinta con colpi di pagaia, nuotando o camminando.

44 PENALITÀ AL MOMENTO DI UN INCIDENTE

La regola 44 è così modificata:

44.1 Eseguire una penalità

Una tavola può eseguire una Penalità di un Giro di 360° quando può aver infranto una o più regole della Parte 2 in un incidente mentre è *in regata*. Alternativamente il bando o le istruzioni di regata possono specificare l'uso di qualche altra penalità, nel qual caso la penalità specificata deve sostituire la Penalità di un Giro di 360°. Tuttavia, se la tavola ha causato lesioni o danni gravi 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 di 360°

Dopo essersi ben allontanata dalle altre tavole il prima possibile dopo l'incidente, una tavola esegue una Penalità di un Giro di 360° compiendo prontamente un giro di 360° senza che sia richiesta una virata o una abbattuta. Quando una tavola effettua la penalità sulla linea d'arrivo o nei suoi pressi, il suo scafo dovrà essere completamente sul lato di percorso della linea prima di *arrivare*.

50 ABBIGLIAMENTO ED EQUIPAGGIAMENTO DEI CONCORRENTI

La regola 50.1(a) è così modificata:

- (a) I concorrenti non devono indossare o trasportare abbigliamento o attrezzature con lo scopo di aumentare il proprio peso. Tuttavia, un concorrente può indossare un contenitore porta bevande che deve avere una capacità di non più di 1,5 litri.

PARTE 4 REGOLE CANCELLATE

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

B5 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 5

60 PROTESTE

60.2 Intenzione di Protestare

La Regola 60.2(a)(1) è così modificata:

- (a) Se la *protesta* riguarda un incidente osservato dal protestante nell'area di regata:
 - (1) Se il protestante è una tavola, essa deve chiamare "Protesto" alla prima ragionevole occasione. Essa deve anche informare il comitato di regata della sua intenzione di protestare il prima possibile dopo che è *arrivata* o si è ritirata.

60.3 Presentare una protesta

Aggiungere alla regola 60.3(a):

Questa regola non si applica ad una regata in una serie eliminatória che qualificherà una tavola a partecipare ad una fase successiva di una manifestazione.

60.4 Validità della protesta

Nella regola 60.4(a)(2), cancellare "o non ha visto".

61 RIPARAZIONE

61.4 Decisioni delle Richieste di Riparazione

Nelle regole 61.4(b)(2) e 61.4(b)(3), modificare "danni o lesioni" con "danni, lesioni o *scuffia*".

63 SVOLGIMENTO DELLE UDIENZE

63.4 Procedura per l'Udienza

Aggiungere alla regola 63.4:

Tuttavia, in una serie eliminatória che qualifichi una tavola a partecipare ad una serie successiva di una manifestazione, non è necessario che le *proteste* e le richieste di riparazione siano in forma scritta; possono essere fatte verbalmente ad un membro del comitato delle proteste appena ragionevolmente possibile dopo la prova. Il comitato delle proteste può acquisire le prove in qualsiasi modo ritenga appropriato e può comunicare la decisione oralmente.

63.5 Decisioni

La regola 63.5(d) è così modificata:

- (d) Quando il comitato delle proteste è in dubbio su una questione di stazza di una tavola, sul significato di una regola di classe, o danni a una tavola, esso deve sottoporre i suoi quesiti, assieme ai fatti attinenti, ad una autorità responsabile in tema di interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione, il comitato delle proteste è vincolato dalla risposta di tale autorità.

63.6 Informare le Parti e gli Altri

Aggiungi alla regola 63.6(b):

Questa regola non si applica a una prova di una serie eliminatória che qualifichi una tavola a partecipare ad una fase successiva di una manifestazione.

70 APPELLI E RICHIESTE AD UNA AUTORITA' NAZIONALE

La regola 70.3(b) è così modificata:

- (b) quando sia essenziale definire prontamente il risultato di una regata che qualifichi una tavola a partecipare ad una manifestazione successiva (una autorità nazionale può prescrivere che per tale procedura sia richiesta la sua approvazione);

Aggiungere la nuova regola 70.3(e)

- (e) prese in una serie eliminatória che qualificherà una tavola a partecipare ad una fase successiva di una manifestazione.

B6 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 6

78 CONFORMITÀ ALLE REGOLE DI CLASSE; CERTIFICATI

Aggiungere alla regola 78.1: “Se così prescritto da World Sailing, un dispositivo numerato e datato sulla tavola e sulla sua deriva, sulla pinna e sull’attrezzatura deve fungere come suo certificato di stazza.”

B7 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 7

90 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA; PUNTEGGIO

L’ultima frase della regola 90.2(c) è così modificata: “Istruzioni verbali possono essere fatte solamente se tale procedura è stabilita nelle istruzioni di regata.”

B8 MODIFICHE ALL’APPENDICE A

A1 NUMERO DELLE PROVE; PUNTEGGI TOTALI

La regola A1 è così modificata:

Il numero di prove in programma e il numero richiesto di prove che devono avere una classifica per costituire una serie devono essere stabiliti nel bando o nelle istruzioni di regata; vedere la regola 90.3(a). Se una manifestazione include più di una disciplina o formato, il bando o le istruzioni di regata devono stabilire come deve essere calcolato il punteggio totale.

A2 PUNTEGGIO DI UNA SERIE

La Regola A2.1 è così modificata:

Il punteggio della serie di ogni tavola, tenuto conto di quanto previsto dalla regola 90.3(b), deve essere il totale dei suoi punteggi delle prove scartando

- (a) il suo punteggio peggiore se sono state effettuate tra 5 e 11 prove valide, o
- (b) i suoi due punteggi peggiori se sono state effettuate 12 o più prove valide (vedere la regola 90.3(a)).

Tuttavia, il bando o le istruzioni di regata possono prevedere soluzioni differenti. Se una tavola ha due o più punteggi peggiori uguali, deve(ono) essere scartato(i) il(i) punteggio(i) della(e) prova(e) corsa(e) prima nella serie. La tavola col punteggio più basso nella serie vince e le altre devono essere classificate di conseguenza.

A5 PUNTEGGI DETERMINATI DAL COMITATO DI REGATA

Aggiungere la nuova regola A5.4:

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

A8 PARITÀ NELLA SERIE

La regola A8 è così modificata:

A8.1 Se c'è una parità nel punteggio di una serie tra due o più tavole, i punteggi scartati di ciascuna tavola devono essere elencati in ordine dal migliore al peggiore, e al primo punto(i) in cui c'è una differenza

la parità deve essere risolta a favore della(e) tavola(e) con il miglior punteggio(i) scartato.

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

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

B9 MODIFICHE ALL'APPENDICE G

G1 TAVOLE DI CLASSI WORLD SAILING

G1.3 Posizionamento

La Regola G1.3 è così modificata:

I simboli di classe devono essere posizionati una sola volta su ogni lato della vela nella zona soprastante ad una linea proiettata ad angoli retti da un punto della inferitura della vela situato ad un terzo della distanza che va dalla penna al boma. Le lettere nazionali ed i numeri velici devono stare nel terzo centrale di quella parte della vela che sovrasta il boma, chiaramente separati da qualsiasi pubblicità. Essi devono essere neri ed applicati sovrapposti su uno sfondo bianco opaco. Lo sfondo deve estendersi almeno 30 mm attorno ai caratteri. Tra le lettere di nazionalità ed il numero velico ci deve essere un “-”, e lo spazio tra i caratteri deve essere adeguato per essere leggibile.

APPENDICE C

REGOLE DEL MATCH RACING

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

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

C1 TERMINOLOGIA

“Concorrente” significa lo skipper, l’equipaggio o la barca a seconda di quanto riferibile alla manifestazione. “Volo” significa due o più match che partono nella stessa sequenza di partenza.

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

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

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

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

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

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

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

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

7 ULTIMO PUNTO DI CERTEZZA

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

C2.6 La regola 13 è così modificata:

13 MENTRE SI VIRA O SI ABBATTE

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

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

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

C2.7 La regola 16.2 è così modificata:

16.2 In aggiunta, quando due barche su *mure* opposte stanno navigando verso una *boa* che è sopravvento a loro, la barca *mure a dritta* non deve poggiare su una rotta che sia oltre i 90° rispetto al vento reale e che sia sotto la sua *giusta rotta*, se in conseguenza di ciò la barca *mure a sinistra* deve immediatamente modificare la rotta per continuare a *tenersi discosta*.

C2.8 La regola 17 è cancellata.

C2.9 La regola 18 è così modificata:

18 SPAZIO ALLA BOA

18.1 Quando si Applica la Regola 18

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

18.2 Dare Spazio alla Boa

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

18.3 Virare o Abbattere

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

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

- (a) Il timoniere dovrà eseguire i seguenti segnali con il braccio in aggiunta alle chiamate:
 - (1) per “Spazio per virare”, indicare ripetutamente e chiaramente sopravvento; e

(2) per “Vira tu”, indicare l’altra barca e fare movimenti del braccio verso sopravvento ripetutamente e chiaramente.

C2.11 La regola 21.3 è cancellata.

C2.12 La regola 23.1 è così modificata:

23.1 Se ragionevolmente possibile, una barca non *in regata* non deve interferire con una barca *in regata* o un arbitro.

C2.13 Aggiungere la nuova regola 23.3:

23.3 Quando barche di match (incontri) diversi si incontrano, qualsiasi modifica di rotta da parte di ciascuna barca deve essere coerente con il rispetto di una *regola* oppure deve essere fatta per cercare di vincere il proprio match.

C2.14 La regola 27.2 è così modificata:

27.2 Non più tardi del segnale di avviso, il comitato di regata può spostare una *boa* di partenza.

C2.15 La regola 31 è così modificata:

31 TOCCARE UNA BOA

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

C2.16 Aggiungere la nuova regola 41(e):

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

C2.17 La regola 42 si deve applicare anche tra il segnale di avviso e il segnale preparatorio.

C2.18 La regola 42.2(d) è così modificata:

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

C3 SEGNALI DI REGATA E MODIFICHE ALLE REGOLE CORRELATE

C3.1 Segnali di Partenza

I segnali di partenza per un match devono essere i seguenti. I tempi devono essere presi dai segnali visivi; la mancanza del segnale sonoro deve essere ignorata. Se deve essere disputato più di un match, il segnale di partenza di un match sarà il segnale di avviso per quello successivo.

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

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

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

C3.2 Modifiche a Regole Correlate

(a) La regola 29.1 è così modificata:

- (1) Quando al segnale di partenza di una barca qualsiasi parte del suo scafo è sul lato di percorso della linea di partenza o uno dei suoi prolungamenti, il comitato di regata deve esporre prontamente una bandiera blu o gialla con un suono per identificare la barca. La bandiera deve rimanere esposta fino a quando lo scafo della barca è completamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti, oppure per due minuti dopo il segnale di partenza, quale sia il termine più breve.

- (2) Quando dopo il segnale di partenza di una barca qualsiasi parte del suo scafo passa dal lato di pre-partenza al lato di percorso della linea di partenza attraverso un prolungamento senza essere *partita* correttamente, il comitato di regata dovrà esporre prontamente una bandiera blu o gialla per identificare la barca. La bandiera deve rimanere esposta fino a quando lo scafo della barca è completamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti, oppure per due minuti dopo il segnale di partenza, quale sia il termine più breve.
- (b) Nel segnale di regata “Intelligenza” l'ultima frase è così modificata: "Il segnale di attenzione sarà dato un minuto dopo l'ammainata, a meno che in quel momento la prova sia di nuovo *differita o interrotta*".
- (c) Nel segnale di regata “N”, l'ultima frase è così modificata: "Il segnale di attenzione sarà dato un minuto dopo l'ammainata, a meno che in quel momento la prova sia di nuovo *interrotta o differita*".

C3.3 Segnali sulla Linea di Arrivo

Il segnale di regata Bandiera o Sagoma Blu non dovrà essere usato.

C4 OBBLIGHI PRIMA DELLA PARTENZA

- C4.1** Al segnale preparatorio di una barca, il suo scafo deve trovarsi completamente al di fuori di una linea che abbia un angolo di 90° rispetto alla linea di partenza, passante per la *boa* di partenza all'estremità ad essa assegnata. Nel programma dei match, alla barca elencata a sinistra è assegnato il lato sinistro ed essa deve esporre una bandiera blu a poppa mentre è *in regata*. All'altra barca è assegnato il lato di dritta e deve esporre una bandiera gialla a poppa mentre è *in regata*.
- C4.2** Entro i due minuti successivi al segnale preparatorio di una barca, il suo scafo deve attraversare e liberare per la prima volta la linea di partenza provenendo dal lato di percorso verso il lato di pre-partenza.

C5 SEGNALI DEGLI ARBITRI

- C5.1** Una bandiera verde e bianca con un suono lungo significa: “Nessuna penalità.”

- C5.2** Una bandiera blu o gialla con un suono lungo per identificare la barca significa: “La barca identificata deve eseguire una penalità in accordo con la regola C7.”
- C5.3** Una bandiera rossa con un suono lungo, esposta assieme o poco dopo a una bandiera blu o gialla, significa: “La barca identificata deve eseguire una penalità in accordo con la regola C7.3(d).”
- C5.4** Una bandiera nera con un suono lungo esposta assieme ad una bandiera blu o gialla significa: “La barca identificata è squalificata o si è ritirata, il match è terminato e la vittoria è assegnata all'altra barca.”
- C5.5** Un suono breve significa: “Una penalità è stata ora completata.”
- C5.6** Suoni ripetuti e brevi significano: “Una barca non sta più eseguendo la penalità e la penalità resta in vigore.”
- C5.7** Una bandiera o una sagoma blu o gialla esposta sul mezzo degli arbitri significa: “La barca identificata ha una penalità pendente.”
- C6** **PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE DA PARTE DI BARCHE**
- C6.1** Una barca può protestare un'altra barca:
- in base ad una regola della Parte 2, ad eccezione della regola 14, esponendo in maniera chiaramente visibile la bandiera Y immediatamente dopo un incidente in cui è coinvolta;
 - in base a qualsiasi regola non elencata nella regola C6.1(a) o C6.2, esponendo in maniera chiaramente visibile una bandiera rossa il prima possibile dopo l'incidente.
- C6.2** Una barca non può protestare un'altra barca in base:
- alla regola 14, a meno che ci siano danni o lesioni;
 - ad una regola della Parte 2, a meno non sia coinvolta nell'incidente;
 - alla regola 31 o 42; oppure
 - alla regola C4 o C7.
- C6.3** Una barca che chieda riparazione a causa di fatti accaduti mentre era in *regata* o nell'area di arrivo deve esporre in maniera chiaramente visibile una bandiera rossa il prima possibile dopo essersi resa conto dei fatti, ma non più tardi di due minuti dopo essere *arrivata* o essersi ritirata.

- C6.4**
- (a) Una barca che protesta in base alla regola C6.1(a) deve rimuovere la bandiera Y prima o il prima possibile dopo il segnale degli arbitri.
 - (b) Una barca che protesta in base alla regola C6.1(b) oppure che chieda riparazione in base alla regola C6.3, affinché la sua *protesta* o richiesta sia valida, deve tenere esposta la bandiera rossa fino a quando non avrà così informato gli arbitri dopo essere *arrivata* o essersi ritirata. Non è richiesto presentare alcuna *protesta* o richiesta di riparazione in forma scritta.

C6.5 Decisioni degli Arbitri

- (a) Dopo che è stata esposta una bandiera Y, gli arbitri devono decidere se penalizzare qualche barca. Gli arbitri devono segnalare la propria decisione nel rispetto della regola C5.1, C5.2 o C5.3. Tuttavia,
 - (1) se gli arbitri decidono di penalizzare una barca, e come risultato quella barca avrà più di due penalità pendenti, gli arbitri dovranno segnalare la sua squalifica come da regola C5.4;
 - (2) quando gli arbitri penalizzano una barca in base alla regola C8.2 e nello stesso incidente è esposta una bandiera Y da una barca, gli arbitri potranno non tener conto della bandiera Y.
- (b) La penalità con bandiera rossa come da regola C5.3 deve essere usata quando una barca ha ottenuto una posizione di controllo in conseguenza dell'infrazione ad una *regola*, ma gli arbitri non sono sicuri che esistano tutte le condizioni per una penalità addizionale iniziata dagli arbitri.

C6.6 Decisioni del Comitato delle Proteste

- (a) Il comitato delle proteste può assumere prove in qualsiasi modo ritenga opportuno e può comunicare verbalmente le proprie decisioni.
- (b) Se il comitato delle proteste decide che l'infrazione di una *regola* non abbia avuto effetti significativi sull'esito di un match, può:
 - (1) imporre una penalità di un punto o frazione di punto,
 - (2) ordinare di ridisputare il match, oppure

- (3) adottare un altro provvedimento ritenuto equo, che può anche essere di non imporre alcuna penalità.
- (c) La penalità per l'infrazione della regola 14 quando si sono verificati danni o lesioni sarà a discrezione del comitato delle proteste e può anche portare all'esclusione dalle altre prove della manifestazione.

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

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

C7 SISTEMA DI PENALITÀ

C7.1 Regola Cancellata

La regola 44 è cancellata.

C7.2 Tutte le Penalità

- (a) Una barca penalizzata può ritardare l'esecuzione di una penalità entro i limiti della regola C7.3 e deve eseguirla come segue:
 - (1) Quando è su un lato di percorso verso una *boa* di bolina, essa deve abbattere e, il prima ragionevolmente possibile, orzare fino ad una rotta di bolina stretta.
 - (2) Quando è su un lato di percorso verso una *boa* di poppa o verso la linea d'arrivo, essa deve virare e, il prima ragionevolmente possibile, poggiare fino ad una rotta che sia oltre i novanta gradi rispetto al vento reale.
- (b) Aggiungere alla regola 2: “Quando *in regata*, non è necessario che una barca esegua una penalità a meno che la stessa sia stata segnalata da un arbitro.”
- (c) Una barca completa un lato del percorso quando qualsiasi parte del suo scafo taglia il prolungamento della linea congiungente la *boa* precedente e passante per la *boa* che sta girando, oppure, nell'ultimo lato, quando essa *arriva*.
- (d) Una barca penalizzata non deve essere registrata come *arrivata* fino a quando non ha eseguito la sua penalità e il suo scafo non è completamente sul lato di percorso della linea e poi *arriva*, a meno che la penalità sia cancellata prima o dopo aver attraversato la linea di arrivo.

- (e) Se una barca ha una o due penalità pendenti e l'altra barca del suo match è penalizzata, deve essere cancellata una penalità per ciascuna barca, con l'eccezione che una penalità con bandiera rossa non dovrà cancellare né essere cancellata da un'altra penalità.
- (f) Se una barca è *arrivata* e non è più *in regata*, e l'altra barca ha una penalità pendente, gli arbitri possono cancellare la penalità pendente.

C7.3 Limitazioni nelle Penalità

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

C7.4 Eseguire e Completare Penalità

- (a) Quando una barca con una penalità pendente si trova su un lato verso una *boa* di bolina ed abbatte, oppure si trova su un lato verso la *boa* di poppa oppure verso la linea di arrivo e passa la posizione di prua al vento, essa sta eseguendo una penalità.
- (b) Quando una barca che sta eseguendo una penalità non la esegue correttamente, oppure non la completa il prima ragionevolmente possibile, essa non sta più eseguendo la penalità. Gli arbitri devono segnalare ciò come richiesto dalla regola C5.6.
- (c) L'arbitro di ogni match deve esporre bandiere o sagome blu o gialle, ognuna delle quali indica una penalità pendente. Quando

una barca ha eseguito una penalità, oppure una penalità è stata cancellata, una bandiera o sagoma deve essere rimossa, con l'appropriato segnale sonoro. Un errore da parte degli arbitri nel segnalare correttamente non modifica il numero delle penalità pendenti.

C8 PENALITÀ INIZIATE DAGLI ARBITRI

C8.1 Modifiche di Regole

La regola 60.1 non si applica alle proteste iniziate dal comitato di regata o dal comitato tecnico in base a *regole* per le quali gli arbitri possono assegnare penalità.

C8.2 Quando gli arbitri decidono che una barca ha infranto la regola 31, 42, C4, C7.3(c), o C7.3(d) essa deve essere penalizzata segnalandolo come da regola C5.2 o C5.3. Tuttavia, se una barca è penalizzata per un'infrazione ad una regola della Parte 2 e nello stesso incidente infrange la regola 31, essa non deve essere penalizzata per l'infrazione alla regola 31. Inoltre, una barca che espone una bandiera non corretta o non espone la bandiera corretta deve essere avvisata verbalmente e deve esserle concessa la possibilità di correggere l'errore prima di essere penalizzata.

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

- (a) ottenuto un vantaggio a seguito dell'infrazione di una *regola* nonostante sia stata assegnata una penalità, oppure
 - (b) infranto deliberatamente una *regola*, oppure
 - (c) commesso una infrazione del comportamento sportivo;
- essa deve essere penalizzata in base alla regola C5.2, C5.3 o C5.4.

C8.4 Se gli arbitri o i componenti del comitato delle proteste decidono che una barca possa aver infranto una *regola* diversa da quelle elencate nelle regole C6.1(a) e C6.2, devono informare il comitato delle proteste affinché agisca in base alla regola 60.1 e C6.6 quando appropriato.

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

C8.6 Quando una barca si ritira dopo che sono *partite* entrambe le barche di un match, gli arbitri devono segnalarlo in base alla regola C5.4, identificando la barca che si è ritirata.

C8.7 Quando gli arbitri del match, insieme ad almeno un altro arbitro, decidono che una barca ha infranto la regola 14 causando danni, essi possono penalizzarla, senza udienza, con punti di penalità. Il concorrente deve essere informato della penalità appena possibile e, nel momento in cui è informato della decisione, ha diritto a chiedere un'udienza. Il comitato delle proteste deve allora procedere in base alla regola C6.6. Qualsiasi penalità decisa dal comitato delle proteste potrà essere maggiore della penalità imposta dagli arbitri. Quando gli arbitri decidono che è appropriata una penalità maggiore di un punto, devono agire in base alla regola C8.4.

**C9 RICHIESTE DI RIPARAZIONE O DI RIAPERTURA;
APPELLI; ALTRE PROCEDURE**

C9.1 Non è ammessa richiesta di riparazione o appello contro una decisione presa in base alla regola C5, C6, C7 o C8. La regola 63.7(b) è così modificata: “Una *parte* dell'udienza non può richiedere una riapertura”.

C9.2 Un concorrente non può presentare una richiesta di riparazione basata su un'azione impropria di un'imbarcazione ufficiale. In tali circostanze il comitato delle proteste può decidere di prendere in considerazione la concessione di una riparazione, ma soltanto se ritiene che una imbarcazione ufficiale, inclusa quella di un arbitro, possa aver seriamente interferito con una barca in competizione.

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

C10 PUNTEGGIO

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

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

C10.3 Quando un singolo girone all'italiana è terminato prima di essere completato, o un girone all'italiana multiplo è terminato durante il primo girone, il punteggio di un concorrente sarà dato dalla media dei punti realizzati nei match disputati. Tuttavia, se qualcuno dei concorrenti ha completato meno di un terzo degli match programmati, l'intero girone all'italiana dovrà essere ignorato e, se necessario, la manifestazione dovrà essere dichiarata nulla. Per

risolvere la parità come da regola C11.1(a), il punteggio di un concorrente dovrà essere la media dei punti ottenuti nei match disputati tra i concorrenti in parità.

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

<i>Numero di match completati da qualsiasi coppia di concorrenti</i>	<i>Punti per ogni vittoria</i>
1	Un punto
2	Mezzo punto
3	Un terzo di punto
(ecc.)	

C10.5 In un girone all'italiana,

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

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

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

C11 PARITÀ

C11.1 Gironi all'Italiana

In una serie di gironi all'italiana i concorrenti sono assegnati ad uno o più gruppi e messi in calendario in modo da incontrare una o più volte tutti i concorrenti del loro gruppo. Ciascuna singola fase,

identificata nel formato dell'evento, deve essere una serie separata di gironi all'italiana senza tenere conto del numero di volte in cui ciascun concorrente incontra ogni altro concorrente in tale fase.

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

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

C11.2 Eliminazione Diretta

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

- (a) ha il miglior piazzamento nel girone all'italiana più recente, applicando la regola C11.1 se necessario;

- (b) ha vinto il match più recente nella manifestazione fra i concorrenti in parità.

C11.3 Parità Residue

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

- (a) se è necessario risolvere la parità per poter partecipare ad una fase successiva della manifestazione (oppure ad un'altra manifestazione per la quale la manifestazione in corso è una qualificazione diretta), la parità deve essere, se possibile, risolta con una prova di spareggio. Quando il comitato di regata decide che non è possibile far disputare una prova di spareggio, la parità deve essere risolta in favore del concorrente che abbia il punteggio più alto nella serie dei gironi all'italiana dopo aver eliminato il punteggio ottenuto nella prima prova da ciascuno dei concorrenti in parità oppure, se ciò non ha risolto la parità, la seconda prova per ciascuno dei concorrenti in parità e così via fino a quando la parità sia risolta. Quando una parità è risolta parzialmente, le parità rimanenti devono essere risolte riapplicando la regola C11.1 o C11.2.
- (b) per decidere il vincitore di una manifestazione che non è la qualificazione diretta per un'altra manifestazione, o la posizione in classifica generale fra concorrenti eliminati in una fase ad eliminazione diretta, si può scegliere l'effettuazione di una prova di spareggio (ma non un sorteggio).
- (c) quando una parità non è risolta, qualsiasi premio in denaro o i punti in ranking list per le posizioni in parità devono essere sommati e divisi in parti uguali fra i concorrenti in parità.

APPENDICE D

REGOLE PER LE REGATE A SQUADRE

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

D1 MODIFICHE ALLE REGOLE DI REGATA

D1.1 Definizioni e Regole delle Parti 2 e 4

(a) Nella definizione di *Zona* la distanza è modificata a due lunghezze di scafo.

(b) La regola 18.2(a) è così modificata:

(a) Quando la prima delle due barche raggiunge la zona:

(1) se le barche sono *ingaggiate*, la barca esterna in quel momento deve dare *spazio alla boa* alla barca interna;

(2) se le barche non sono *ingaggiate*, la barca che non ha raggiunto la *zona* deve dare all'altra barca *spazio alla boa*.

Se una barca passa la posizione di prua al vento e in quel momento è *libera dalla poppa* di una barca nella *zona*, essa deve dare *spazio alla boa* alla barca *libera dalla prua*.

Quando una barca deve dare *spazio alla boa* in base a questa regola, essa deve continuare a farlo fino a quando si applica questa regola, anche se più tardi l'*ingaggio* si rompe oppure inizia un nuovo *ingaggio*.

(c) La regola 18.4 è cancellata.

(d) Quando stabilito nel bando o nelle istruzioni di regata, la regola 20.4 è modificata così che i seguenti segnali con il braccio sono richiesti in aggiunta alle chiamate:

(1) per “Spazio per virare”, indicare ripetutamente e chiaramente sopravvento; e

(2) per “Vira tu”, indicare l'altra barca e fare movimenti del braccio verso sopravvento ripetutamente e chiaramente.

(e) La regola 23.1 è così modificata: “Se ragionevolmente possibile, una barca non *in regata* non deve interferire con una barca *in*

regata, e una barca che sia *arrivata* non deve agire per interferire con una barca che non sia *arrivata*”.

- (f) Aggiungere la nuova regola 23.3: “Quando barche di prove diverse si incontrano, qualsiasi modifica di rotta da parte di ciascuna barca deve essere coerente col rispetto di una *regola* oppure deve essere fatta per cercare di vincere la propria prova.”
- (g) Aggiungere alla regola 41:
 - (e) aiuto da un'altra barca della sua squadra purché non siano utilizzate comunicazioni elettroniche.
- (h) La regola 45 è cancellata.

D1.2 Proteste e Richieste di Riparazione

- (a) Una barca può
 - (1) protestare un'altra barca, ma la sua protesta è invalida se riguarda una infrazione ad una regola della Parte 2 ed essa non era coinvolta nell'incidente, a meno che nell'incidente vi sia stato un contatto tra barche dell'altra squadra (Questo modifica la regola 60.4(a)(2));
 - (2) rimuovere la bandiera rossa dopo che sia stata esposta in maniera chiaramente visibile (Questo modifica la regola 60.2 (a)(1));
 - (3) chiedere riparazione, ma non per un danno o lesione causato da una barca della propria squadra (Questo modifica la regola 61.1(a)).
- (b) Il comitato di regata e il comitato delle proteste non devono protestare una barca per l'infrazione di una regola della Parte 2 tranne quando
 - (1) sia basata su prove desunte dal rapporto di un arbitro dopo l'esposizione di una bandiera nera e bianca; o
 - (2) in base alla regola 14 a fronte di un rapporto da qualsiasi fonte che riguardi danni o lesioni.
- (c) Non è necessario che le *proteste* o le richieste di riparazione siano in forma scritta. Il comitato delle proteste può acquisire prove con qualsiasi mezzo ritenga appropriato e può comunicare la sua decisione verbalmente.
- (d) Quando una barca fornita dall'organizzazione subisce un'avaria, si applica la regola D5.

D1.3 Penalità

- (a) La regola 44.1 è così modificata:

Una barca può eseguire una Penalità di Un Giro quando può aver infranto una o più regole della Parte 2, o la regola 31 o 42, in un incidente mentre è *in regata*. Tuttavia, la barca o il suo team possono essere ulteriormente penalizzati in base alla regola D2.3 o D3.3 se l'incidente ha causato danni o lesioni, o se, pur avendo eseguito la penalità, la sua squadra abbia ottenuto un vantaggio.

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

D2 REGATE ARBITRATE

D2.1 Quando si Applica la Regola D2; Riparazione e Avarie

- (a) La regola D2 si applica alle regate arbitrate. Le regate arbitrate dovranno essere identificate come tali nel bando o nelle istruzioni di regata o esponendo la bandiera J non più tardi del segnale di avviso.
- (b) Una barca che protesta in base ad una regola elencata nella regola D2.2 o D2.3 per un incidente mentre è *in regata* deve chiamare "Protesto" e deve esporre in maniera chiaramente visibile una bandiera rossa e non ha diritto ad una udienza. Questo modifica le regole 60.2(a)(1) e 63.2(a).
- (c) Una barca che chiede riparazione per un incidente avvenuto nell'area di regata o che richieda una modifica al punteggio in seguito ad una avaria in base alla regola D5.2, deve esporre in maniera chiaramente visibile una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione dopo l'incidente o l'avarìa. Deve esporre la bandiera rossa finché il comitato di regata o l'arbitro non confermano di averla vista.

D2.2 Proteste da Parte delle Barche

Quando una barca protesta in base ad una regola della Parte 2 o la regola 31 o 42:

- (a) Alle barche dovrà essere dato il tempo di rispondere.
- (b) Un arbitro può penalizzare qualsiasi barca che abbia infranto una regola, che non sia esonerata, e che non abbia eseguito la penalità corretta.
- (c) Un arbitro deve segnalare una decisione come previsto dalla regola D2.4.

D2.3 Penalità Iniziate da un Arbitro

Quando una barca

- (a) infrange la regola 31 o 42 e non esegue una penalità;
 - (b) infrange una regola della Parte 2 e entra in contatto con un'altra barca della sua squadra o con una barca in un'altra prova, e nessuna barca esegue una penalità;
 - (c) infrange una *regola* e la sua squadra ottiene un vantaggio pur avendo essa, o un'altra barca della sua squadra, eseguito la penalità;
 - (d) infrange la regola 14 e ci sono danni o lesioni;
 - (e) infrange la regola D1.3(b) o la D2.5; o
 - (f) commette un'infrazione del principio di sportività
- un arbitro potrà penalizzarla o riferire l'incidente al comitato delle proteste, o entrambe le cose. Non è richiesta una protesta.

D2.4 Segnalare la Decisione di un Arbitro

Un arbitro deve segnalare una decisione con un suono lungo e con l'esposizione di una bandiera come segue:

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

D2.5 Eseguire la Penalità Segnalata da un Arbitro

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

D2.6 Limitazioni su Altre Procedure

- (a) Una barca non può protestare in base alle regole D1.3(b) o D2.5.
- (b) Una decisione, azione o non-azione di un arbitro non dovrà essere
 - (1) motivo per una richiesta di riparazione, o appello da parte di una barca, o
 - (2) motivo per *interrompere* una prova dopo che sia iniziata.
- (c) Tuttavia, il comitato delle proteste può convocare una udienza per prendere in considerazione una riparazione quando ritiene che un arbitro può aver seriamente interferito con una barca *in regata*.

D3 PUNTEGGIO DI UNA PROVA

- D3.1** (a) Ogni barca che *arriva* in una prova e che successivamente non si ritira deve ricevere punti uguali alla sua posizione di arrivo. Tutte le altre barche devono ricevere punti uguali al numero delle barche ammesse a *regatare*.
 - (b) Quando una barca è OCS e né ritorna per *partire* né si ritira prontamente, devono essere aggiunti 10 punti al suo punteggio.
 - (c) Quando una barca *arriva* e non ha *compiuto il percorso*, devono essere aggiunti 6 punti al suo punteggio, a meno che non si applichi la regola D3.1(b).
 - (d) Quando una barca non esegue una penalità imposta da un arbitro vicino o sulla linea di arrivo, deve essere classificata come ritirata.
 - (e) Quando una barca è classificata ritirata dopo essere *arrivata*, tutte le barche con una posizione peggiore in classifica devono avanzare di una posizione.
- D3.2** Quando tutte le barche di una squadra sono *arrivate*, o si sono ritirate o non sono *partite*, le barche dell'altra squadra che in quel momento erano *in regata* devono ricevere il punteggio che avrebbero ricevuto se fossero *arrivate*.

D3.3 Quando un comitato delle proteste decide che una barca che è parte di un'udienza ha infranto una regola e non era esonerata:

(a) Se la barca ha infranto

(1) la regola 1 o 2,

(2) la regola 14 quando ha causato danni o lesioni, o

(3) una *regola* quando non *in regata*,

si possono scalare metà o più delle prove vinte, oppure non imporre alcuna penalità. Le prove vinte e tolte non devono essere assegnate a nessun'altra squadra.

(b) Se la barca ha infranto una *regola* diversa da quelle menzionate nella D3.3(a) mentre era *in regata* e non ha eseguito o ricevuto una penalità per tale infrazione, si dovranno aggiungere 6 punti al suo punteggio,

(c) Se la barca di una squadra ha ottenuto un vantaggio pur avendo eseguito o ricevuto una penalità, si potrà aumentare il punteggio della barca.

D3.4 La squadra con il minor punteggio totale vince la regata. Se i totali sono uguali, vince la squadra che non ha il primo posto.

D4 PUNTEGGIO DI UNA MANIFESTAZIONE

D4.1 Terminologia

(a) Il formato di una manifestazione consiste in una o più fasi.

(b) In una fase di girone all'italiana le squadre sono suddivise in uno o più gruppi, ed è programmato che ogni gruppo si incontri in uno o più gironi all'italiana.

(c) Un girone all'italiana è una serie di regate in cui ogni squadra regata una volta contro ogni altra squadra dello stesso gruppo.

(d) Una fase ad eliminazione diretta consiste in uno o più round in cui ogni squadra compete in una serie di incontri. Una serie di incontri consiste in una o più prove tra due squadre.

D4.2 Formato della Manifestazione

(a) Il bando o le istruzioni di regata devono stabilire il formato e le fasi della manifestazione, e qualsiasi regola speciale sul punteggio.

(b) Al fine di concludere una manifestazione, il comitato di regata può modificare o terminare qualsiasi parte del formato in

qualsiasi momento ragionevole prendendo in considerazione gli iscritti, le condizioni meteorologiche, limitazioni di tempo ed altri fattori rilevanti.

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

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

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

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

- (a) Se tutte le squadre in parità hanno regatato l'una contro l'altra almeno una volta nella fase, la parità deve essere risolta nell'ordine qui sotto.
 - (1) Percentuale di prove vinte in tutte le prove tra le squadre in parità, la più alta prima;
 - (2) Il punteggio medio per prova in tutte le prove tra le squadre in parità, il più basso prima;
 - (3) Se due squadre sono ancora in parità, il vincitore dell'ultima prova tra loro;
 - (4) Il punteggio medio per prova in tutte le prove contro avversari comuni, il più basso prima;
 - (5) Una prova di spareggio se possibile, altrimenti un sorteggio.
- (b) Altrimenti, le parità devono essere risolte usando solo i passi (4) e (5) qui sopra.

- (c) Quando una parità è risolta parzialmente da uno dei punti sopra, la rimanente parità deve essere risolta in base alla regola D4.4(a) o (b) come appropriato.

D4.5 Punteggio di una Fase di Eliminazione Diretta

- (a) Un round non deve essere classificato se almeno una prova non è stata completata in ogni serie di incontri di quel round. Le finali (1° e 2° posto) e le piccole finali (3° e 4° posto) sono due round separati.
- (b) La vincitrice di una serie di incontri è la squadra che per prima totalizza il numero di vittorie stabilito nel bando o nelle istruzioni di regata. Se una serie di incontri è terminata, la vincitrice è la squadra con il più alto numero di vittorie in quella serie di incontri o, se vi è una parità, la squadra che ha vinto l'ultima prova della serie di incontri.
- (c)
 - (1) Le squadre che hanno vinto in un round devono essere classificate al di sopra di quelle che hanno perso.
 - (2) Le squadre che hanno perso in un round e non regatano nuovamente devono essere classificate allo stesso posto.
 - (3) Se un round non ha una classifica, le squadre saranno classificate in ordine dei loro posti nella fase precedente della manifestazione, con le squadre di gruppi diversi classificate separatamente.

D5 AVARIE QUANDO LE BARCHE SONO FORNITE DALL'AUTORITÀ ORGANIZZATRICE

- D5.1** La regola D5 si applica quando le barche sono fornite dall'autorità organizzatrice.
- D5.2** Quando una barca subisce un'avaria nell'area di regata, essa può richiedere una modifica del punteggio esponendo una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione dopo l'avaria fino a quando il comitato di regata o un arbitro non confermano di averla vista. Se possibile, la barca deve continuare a *regatare*.
- D5.3** Il comitato di regata deve decidere le richieste per una modifica del punteggio come previsto dalle regole D5.4 e D5.5. Esso può acquisire prove in qualsiasi modo consideri appropriato e può comunicare la sua decisione verbalmente.
- D5.4** Quando il comitato di regata decide che il punteggio di una squadra è stato significativamente peggiorato, che l'avaria è stata causata senza

colpa dell'equipaggio, e che nelle stesse circostanze un equipaggio ragionevolmente competente non sarebbe stato in grado di evitare l'avaria, esso deve adottare una decisione più equa possibile. Questo può significare *interrompere* e ridisputare la prova o, quando la posizione di arrivo della barca era prevedibile, nell'assegnare il punteggio per quella posizione. Qualsiasi dubbio sulla posizione della barca al momento dell'avaria deve essere risolto a suo sfavore.

D5.5 Un'avaria causata da materiale difettoso fornito o da una infrazione ad una *regola* da parte di un avversario non deve essere normalmente considerata una mancanza dell'equipaggio, ma lo deve essere una avaria causata da negligenza di manovra, da scuffia o da una infrazione da parte di una barca della stessa squadra. Se c'è un dubbio, si deve presumere che non ci sia colpa da parte dell'equipaggio.

APPENDICE E

REGOLE PER LE REGATE DI RADIO MODELLI

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

Nota: Un insieme di Regole Sperimentali per Radio Modelli Arbitrati è disponibile sul sito World Sailing.

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

E1.1 Definizioni

Aggiungere alla definizione di *Conflitto di interessi*:

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

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

Aggiungere una nuova definizione:

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

E1.2 Terminologia

Il paragrafo Terminologia dell'Introduzione è così modificato:

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

E1.3 Regole delle Parti 1, 2 e 7

- (a) La regola 1.2 è cancellata.
- (b) Chiamate in base alle regole 20.1 e 20.3 devono includere il numero velico della barca che chiama seguito da “Spazio per virare”.
- (c) La Regola 22 è così modificata: “Se possibile, una barca deve evitare una barca *inabile*.”
- (d) La Regola 90.2(c) è così modificata:

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

E2 REGOLE ADDIZIONALI QUANDO SI È IN REGATA

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

E2.1 Requisiti di una Chiamata

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

E2.2 Dare Suggerimenti

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

E2.3 Barca Fuori Controllo Radio

Un concorrente la cui barca abbia perso il controllo radio deve prontamente chiamare “(Il numero velico della barca) è fuori controllo” e la barca deve ritirarsi.

E2.4 Antenna del Trasmettitore

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

E2.5 Interferenze Radio

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

E3 CONDUZIONE DI UNA PROVA

E3.1 Area di Controllo

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

E3.2 Area di Varo

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

E3.3 Tabellone del Percorso

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

E3.4 Partire ed Arrivare

(a) La regola 26 è così modificata:

Le batterie partiranno utilizzando i segnali di avviso, preparatorio e di partenza ad intervalli di un minuto. Durante il minuto precedente il segnale di partenza, devono essere emessi segnali sonori o alla voce a intervalli di 10 secondi e, durante gli ultimi dieci secondi, a intervalli di un secondo. Ogni segnale deve essere considerato all'inizio del suo suono.

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

E3.5 Richiamo Individuale

La regola 29.1 è così modificata:

Quando al momento del segnale di partenza di una barca qualsiasi parte del suo scafo è sul lato del percorso della linea di partenza o quando deve rispettare la regola 30.1, il comitato di regata deve prontamente chiamare "Richiamo (numeri veloci)". Se si applica la regola 30.3 o 30.4 questa regola non si applica.

E3.6 Richiamo Generale

La regola 29.2 è così modificata:

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

E3.7 Regola della Bandiera U e della Bandiera Nera

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

E3.8 Altre Modifiche alle Regole della Parte 3

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

E3.9 Concorrenti Disabili

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

E4 REGOLE DELLA PARTE 4

E4.1 Regole della Parte 4 Cancellate

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

E4.2 Aiuto Esterno

La regola 41 è così modificata:

Una barca o il concorrente che la governa non devono ricevere aiuto da alcuna fonte esterna, ad eccezione:

- (a) aiuto necessario come diretta conseguenza di un concorrente che stia male, sia ferito o in pericolo;
- (b) quando la barca è impigliata con un'altra barca, aiuto dall'altro concorrente;
- (c) quando la barca è *inabile* o è in pericolo, aiuto dal comitato di regata;
- (d) aiuto sotto forma di informazioni liberamente disponibili per tutti i concorrenti;
- (e) informazioni non richieste fornite da una fonte disinteressata. Un concorrente non è una fonte disinteressata a meno che non agisca da osservatore.

E4.3 Eseguire una Penalità

La regola 44.1 è così modificata:

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

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

E4.4 Persona Responsabile

La regola 46 è così modificata: “Il membro o l'organizzazione che iscrive la barca deve indicare il concorrente. Vedere la regola 75.”

E5 REGATE CON OSSERVATORI ED ARBITRI

E5.1 Osservatori

- (a) Il comitato di regata può nominare osservatori, che possono essere concorrenti.

- (b) Gli osservatori devono chiamare il numero velico delle barche che toccano una *boa* o un'altra barca.
- (c) Alla fine della batteria, gli osservatori devono riferire al comitato di regata tutti gli incidenti non risolti, e qualsiasi errore nel *compimento del percorso*.

E5.2 Regole per Osservatori e Arbitri

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

E6 PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

E6.1 Validità della Protesta

La regola 60.4(a)(2) è così modificata:

- (a) Una *protesta* è invalida
 - (2) se proviene da una barca che protesta per una presunta infrazione di una regola della Parte 2, 3 o 4, ma non era programmato che partecipasse alla batteria in cui è avvenuto l'incidente; o

Aggiunta la nuova regola 60.4(a)(4):

- (a) Una *protesta* è invalida
 - (4) se proviene da una barca o concorrente che protesta per una presunta infrazione della regola E2 o E3.7.

E6.2 Protesta per una Regola Infranta da un Concorrente

Quando un *comitato* apprende che un concorrente può aver infranto una *regola*, può protestare la barca controllata da quel concorrente.

E6.3 Informare il Protestato

La regola 60.2(a)(1) è così modificata:

- (1) Se il protestante è una barca, essa deve gridare “(Il proprio numero velico) protesta (il numero velico dell'altra barca)”.

E6.4 Informare il Comitato di Regata

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

E6.5 Tempo Limite

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

E6.6 Decisioni sulla Riparazione

Le regole 61.4(b)(2) e 61.4(b)(3) sono così modificate:

- (2) lesioni, danni materiali o diventare *inabile* dovuti all'azione di una barca che stava infrangendo una regola della Parte 2 e che abbia compiuto la penalità appropriata o sia stata penalizzata,
- (3) lesioni, danni materiali o diventare *inabile* dovuti all'azione di una imbarcazione non *in regata* che era obbligata a tenersi discosta o che sia stato determinato essere colpevole in base alle NIPAM o a una norma governativa sul diritto di rotta.

Aggiungere alla regola 61.4(b)(6):

- (6) interferenze radio esterne riconosciute dal comitato di regata.

Aggiungere alla regola 61.4(c)

Se ad una barca viene data riparazione perché è stata danneggiata, la sua riparazione deve includere un tempo ragionevole ma non oltre 30 minuti per riparare la barca prima della batteria successiva.

E6.7 Diritti delle Parti

Nella regola 63.1(a)(4) “il rappresentante deve essere stato a bordo” è modificato in “il rappresentante di ogni barca deve essere il concorrente incaricato di controllarla”.

E6.8 Procedura per l'Udienza

Aggiungere la nuova regola 63.4(f):

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

E7 PENALITÀ

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

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

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

E8 MODIFICHE ALL'APPENDICE G, IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

La regola G1, a eccezione della tabella delle Lettere Nazionali della Vela, e la regola G2 sono così modificate:

G1 BARCHE DI CLASSI WORLD SAILING E IRSA

La regola G1 si applica a ogni barca di una classe amministrata o riconosciuta da World Sailing o da International Radio Sailing Association (IRSA).

G1.1 Identificazione

- (a) A meno che le regole di classe non impongano diversamente, una barca di una classe World Sailing o IRSA deve rispettare la regola G1 e deve esporre:
 - (1) sulla sua randa, l'insegna della classe e le lettere nazionali (se richieste).
 - (2) su tutte le vele, il suo numero velico.
- (b) Le vele devono rispettare la regola E8 ai campionati mondiali e continentali. In altre manifestazioni, devono rispettare queste regole o le regole applicabili al momento della loro iniziale certificazione.

G1.2 Lettere Nazionali

Nei campionati mondiali e continentali IRSA e negli eventi identificati come internazionali nel bando di regata, una barca deve esporre le lettere nazionali della tabella nell'appendice G, regola G1, indicando:

- (a) quando si iscrive secondo la regola 75(a), l'autorità nazionale della barca, o
- (b) lo stato di residenza del concorrente, o
- (b) l'autorità nazionale del proprietario o del concorrente.

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

G1.3 Numeri Velici

- (a) Il numero velico deve corrispondere alle ultime due cifre del:
 - (1) numero di registrazione dello scafo, o
 - (2) numero personale concorrente o del proprietario emesso dall'autorità emittente competente.
- (b) Un numero di scafo o personale ad una sola cifra dovrà essere preceduto da uno zero.
- (c) Se c'è un conflitto tra numeri velici, o se un numero velico può essere letto male, il comitato di regata deve richiedere che il numero velico di una o più barche sia cambiato in un numero alternativo.

G1.4 Specifiche

- (a) Le lettere nazionali e i numeri velici devono essere in lettere maiuscole e numeri Arabi, chiaramente leggibili e dello stesso colore. Il colore deve contrastare con il colore dello sfondo della vela. Caratteri tipografici commercialmente disponibili i quali hanno la stessa o migliore leggibilità del carattere Helvetica sono accettabili. I caratteri tipografici digitali non sono accettabili.
- (b) L'altezza e la spaziatura delle lettere e dei numeri deve essere la seguente:

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

G1.5 Posizionamento

- (a) I simboli di classe, i numeri velici e le lettere nazionali devono essere posizionati
 - (1) su entrambi i lati della vela;
 - (2) quelli sul lato di dritta più in alto;
 - (3) approssimativamente orizzontali;
 - (4) con lo spazio per il prefisso “1” all’inizio del numero velico; e
 - (5) con non meno di 40 mm di spaziatura verticale tra le linee di numeri e lettere sui lati opposti della vela;

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

- (b) Simboli di classe simmetrici o speculari devono essere sulla randa, sopra la linea perpendicolare all’infieritura e attraverso un punto a tre quarti della balumina, e possono essere posizionati dorso a dorso. Altrimenti, la spaziatura verticale deve essere di almeno 20 mm.
- (c) Sulla randa i numeri velici devono essere posizionati
 - (1) sotto il simbolo di classe;
 - (2) sopra la linea perpendicolare all’infieritura e attraverso il quartile della balumina;
 - (3) sopra le lettere nazionali.

G1.6 Eccezioni

Quando le dimensioni della vela impediscono di rispettare la regola G1.4 o G1.5, devono essere modificate come segue e con il seguente ordine di precedenza:

- (a) i numeri possono essere estesi al di sotto della linea specificata;
- (b) la spaziatura verticale può essere ridotta a non meno di 20 mm:
 - (1) prima tra i numeri velici e le lettere nazionali, e
 - (2) poi tra le lettere nazionali;
- (c) l'altezza delle lettere nazionali può essere ridotta a non meno di 40 mm o devono essere omesse;

- (d) lo spazio verticale dei numeri velici può essere ridotto a non meno di 20 mm;
- (e) l'altezza dei numeri velici deve essere ridotta a meno di 90 mm, ma non meno di 80 mm, o possono essere omessi tranne che nelle vele più grandi.

G2 Altre Barche

Le altre barche devono rispettare la regola E8 a meno che le regole riguardanti l'assegnazione, utilizzo e dimensioni dell'insegna, lettere e numeri siano stati modificati dall'autorità nazionale o dall'associazione di classe. Tali cambiamenti alle regole devono, quando possibile, rispettare i requisiti qui sopra.

APPENDICE F

REGOLE PER LE REGATE DI KITEBOARDING

*Le prove di kiteboard a percorso devono essere disputate in base alle Regole di Regata della Vela come modificate da questa appendice. Il termine “barca” trovato altrove nelle **regole** significa “kiteboard” o “barca” a seconda dei casi.*

Nota: I collegamenti alle regole del Kiteboard per altri formati o competizioni possono essere trovati sul sito web di World Sailing.

MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI

Le definizioni *Liberi alla Poppa* e *Liberi alla Prua*; *Ingaggio*, *Ostacolo Continuo*, *Arrivo*, *Tenersi Discosta*, *Sottovento* e *Sopravvento*, *Spazio alla Boa*, *Ostacolo*, *Partenza*, *Mure*, *a dritta* o *Sinistra* e *Zona* sono così modificate:

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

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

Dopo essere *arrivato* un kiteboard non occorre che attraversi completamente la linea di arrivo. Le istruzioni di regata possono cambiare la direzione in cui i kiteboard devono tagliare la linea di arrivo per *arrivare*.

Liberi dalla Poppa e Liberi dalla Prua; Ingaggio Un kiteboard è *libero dalla poppa* di un altro quando il suo scafo è dietro una linea perpendicolare all'asse dello scafo passante per il punto più a poppavia dello scafo dell'altro kiteboard. L'altro kiteboard è *libero dalla prua*. Essi sono *ingaggiati* quando nessuno dei due è *libero dalla poppa*. Tuttavia, essi sono *ingaggiati* anche quando un kiteboard tra di loro *ingaggia* entrambi. Questi termini si applicano sempre a kiteboard sulle stesse *mure*. Essi si applicano a kiteboard su

mure opposte solo quando entrambi i kiteboard stanno navigando a più di novanta gradi dal vento reale.

Mure, a dritta o a sinistra Un kiteboard è *mure a dritta o a sinistra* in relazione alla mano del concorrente che sarebbe più avanti se il concorrente fosse in posizione normale di navigazione (sui talloni con entrambe le mani sulla barra di controllo e con le braccia non incrociate). Un kiteboard è *mure a dritta* quando la mano destra del concorrente sarebbe più avanti ed è *mure a sinistra* quando la mano sinistra del concorrente sarebbe più avanti.

Ostacolo Un *ostacolo* è

- (a) un oggetto che un kiteboard non potrebbe passare senza cambiare rotta o posizione del kite in modo sostanziale, se stesse navigando direttamente verso di esso e fosse a 10 metri da questo;
- (b) un oggetto che può essere passato in sicurezza da un solo lato; o
- (c) un oggetto, un'area o una linea così definito in una *regola*.

Tuttavia, un kiteboard *in regata* non è un *ostacolo* per gli altri kiteboard, a meno che essi non debbano *tenersi discosti* da esso o, se si applica la regola 22, ad evitarlo.

Ostacolo Continuo Un *ostacolo* è un *ostacolo continuo* quando un kiteboard passerà a fianco ad esso per almeno 30 metri. Tuttavia, questi che seguono non sono *ostacoli continui*: una imbarcazione in navigazione, un kiteboard *in regata*, o una imbarcazione del comitato di regata che sia anche una *boa*.

Partenza Un kiteboard *parte* quando, dopo essere stato con il suo scafo e concorrente interamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza al momento o dopo il suo segnale di partenza, taglia con qualsiasi parte del suo scafo o concorrente la linea di partenza dal lato di pre-partenza verso il lato di percorso.

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

Spazio alla boa È lo *spazio* che occorre ad un kiteboard per navigare non più lontano dalla *boa* di quanto sia necessario per navigare la sua *giusta rotta* per girare o passare la *boa* dalla parte prescritta, e *spazio* per passare una *boa* di arrivo dopo essere *arrivato*.

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

- (a) se il kiteboard con diritto di rotta può seguire la sua rotta senza necessità di intraprendere manovre evasive, e
- (b) se il kiteboard con diritto di rotta può anche cambiare la sua rotta in entrambe le direzioni o muovere il suo kite in qualsiasi direzione senza creare immediatamente un contatto.

Zona L'area attorno a una *boa* entro una distanza di 30 metri. Un kiteboard si trova nella *zona* quando qualsiasi parte del suo scafo è nella *zona*.

Aggiungere le seguenti definizioni:

Recuperare il Controllo un kiteboard sta *recuperando il controllo* dal momento in cui perde la capacità di governare fino al momento in cui la recupera, a meno che sia *scuffiato*.

Saltare Un kiteboard sta *saltando* quando il suo scafo, le sue appendici e il concorrente sono fuori dall'acqua.

Scuffiato Un kiteboard è *scuffiato* se:

- (a) il suo kite è in acqua, oppure
- (b) i suoi cavi sono intrecciati con quelli di un altro kiteboard.

F1 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 1

[Non ci sono modifiche]

F2 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 2

PARTE 2 – PREAMBOLO

Nella seconda frase del preambolo, “lesioni o danni gravi”, è modificato con “lesioni, danni gravi o intreccio dei cavi”.

13 MENTRE SI STA VIRANDO

La regola 13 è cancellata

16 CAMBIARE ROTTA O POSIZIONE DEL KITE

La regola 16 è così modificata:

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

16.2 In aggiunta, in una andatura di bolina quando un kiteboard *mure a sinistra* si sta *tenendo discosto* navigando per passare sottovento ad un kiteboard *mure a dritta*, il kiteboard *mure a dritta* non deve poggiare o cambiare la posizione del suo kite se in conseguenza di ciò il kiteboard *mure a sinistra* deve immediatamente modificare la rotta o la posizione del suo kite per continuare a *tenersi discosto*.

17 SULLE STESSE MURA; GIUSTA ROTTA

La regola 17 è cancellata.

18 SPAZIO ALLA BOA

La regola 18 è così modificata:

18.1 Quando si Applica la Regola 18

La regola 18 si applica tra kiteboard quando essi devono lasciare una *boa* dallo stesso lato e almeno uno di essi è nella *zona*. Tuttavia, essa non si applica:

- (a) tra kiteboard su *mure* opposte quando il primo kiteboard raggiunge la zona; o
- (b) tra un kiteboard che si sta avvicinando a una *boa* e uno che la sta lasciando.

La regola 18 non si applica più tra kiteboard quando lo spazio alla boa è stato concesso.

18.2 Dare Spazio alla Boa

- (a) Quando il primo dei due kiteboard raggiunge la *zona*,
 - (1) se i kiteboard sono *ingaggiati*, il kiteboard esterno in quel momento deve dare *spazio alla boa* al kiteboard interno.
 - (2) se i kiteboard non sono *ingaggiati*, il kiteboard che non ha raggiunto la *zona* deve dare *spazio alla boa*.

Quando un kiteboard deve dare *spazio alla boa* in base a questa regola, esso deve continuare a farlo fino a quando si applica questa regola, anche se più tardi *l'ingaggio* si rompe oppure inizia un nuovo *ingaggio*.

- (b) La regola 18.2(a) non si applica più se uno qualunque tra i due kiteboard cui ci si riferisce in questa regola cambia *mure*.
- (c) Se il kiteboard con diritto di *spazio alla boa* lascia la *zona*, il diritto di *spazio alla boa* cessa e la regola 18.2(a) si applica di nuovo se del caso in base alla relazione tra i kiteboard nel momento in cui la regola 18.2(a) si applica nuovamente.

18.3 Cambiare Mure nella Zona

Quando un kiteboard con diritto di rotta *ingaggiato* all'interno deve cambiare *mure* ad una *boa* per navigare sulla sua *giusta rotta*, fino a quando non cambia *mure* non deve navigare più lontano dalla *boa* di quanto necessario per percorrere quella rotta se facendo ciò interferisce con la rotta di un altro kiteboard. La regola 18.3 non si applica ad una *boa* di un cancello o ad una *boa* di arrivo.

19 SPAZIO PER PASSARE UN OSTACOLO

La regola 19.2(a) è così modificata:

- (a) Un kiteboard con diritto di rotta può scegliere di passare un *ostacolo* dal proprio lato di sinistra o di dritta. Se il kiteboard con diritto di rotta modifica la rotta o la posizione del proprio kite quando sceglie da quale parte passare l'*ostacolo*, esso deve dare all'altro kiteboard *spazio per tenersi discosto*.

20 SPAZIO PER VIRARE A UN OSTACOLO

La regola 20.1(a) è così modificata:

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

La regola 20.4 è così modificata:

20.4 Requisiti Addizionali per le Chiamate

I seguenti segnali con il braccio sono richiesti in aggiunta alle chiamate

- (a) per “spazio per virare”, girare ripetutamente e chiaramente una mano sopra la testa; e

- (b) per "Vira tu", indicare l'altro kiteboard e fare movimenti del braccio verso sopravvento ripetutamente e chiaramente.

SEZIONE D — PREAMBOLO

Il preambolo alla Sezione D è così modificato:

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

21 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; SALTARE

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

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

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

22 SCUFFIATO; CHE RECUPERA IL CONTROLLO; INCAGLIATO; CHE PRESTA SOCCORSO

La regola 22 è così modificata:

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

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

F3 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 3

26 PARTENZA DELLE PROVE

La regola 26 è così modificata:

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

<i>Minuti prima del segnale di partenza</i>	<i>Segnale visivo</i>	<i>Segnal e sonoro</i>	<i>Significato</i>
3	Bandiera di Classe	Uno	Segnale di attenzione

2	U o bandiera nera	Uno	Segnale preparatorio
1	U o bandiera nera ammainata	Uno lungo	Un minuto
0	Bandiera di classe ammainata	Uno	Segnale di partenza

29 RICHIAMI

La regola 29.1 è cancellata.

30 PENALITÀ ALLA PARTENZA

Le regole 30.1 e 30.2 sono cancellate.

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

Nella regola 30.4, “numero velico” è modificato con “numero del concorrente”.

36 PROVE FATTE RIPARTIRE O RIPETUTE

La regola 36(b) è così modificata:

- (b) far sì che un kiteboard venga penalizzato tranne che in base alle regole 2, 30.4 o 69 o in base alla regola 14 quando essa abbia causato lesioni, danni gravi o un intreccio dei cavi.

F4 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 4

41 AIUTO DA PARTE DI TERZI

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

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

42 PROPULSIONE

La regola 42 è così modificata:

42.1 Regola Base

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

42.2 Eccezioni

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

43 ESONERI

La regola 43.1 è così modificata:

- (c) Un kiteboard con diritto di rotta, o uno che naviga entro lo *spazio* o lo *spazio alla boa* cui ha diritto, è esonerato per un'infrazione della regola 14 se il contatto non causa danni, lesioni o un intreccio dei cavi.

Aggiungere la nuova regola 43.1(d):

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

44 PENALITÀ AL MOMENTO DI UN INCIDENTE

Le regole 44.1 e 44.2 sono così modificate:

44.1 Eseguire una Penalità

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

- (a) quando un kiteboard può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente non è necessario che esso esegua la penalità per aver infranto la regola 31; e
- (b) se il kiteboard ha causato lesioni, danni gravi o un intreccio dei cavi o, pur avendo eseguito la penalità, ha ottenuto un significativo vantaggio o ha causato un significativo svantaggio all'altro kiteboard nella prova o nella serie a

causa della sua infrazione, la sua penalità deve essere il ritiro.

44.2 Penalità di Un Giro

Dopo essersi ben allontanato da altri kiteboard il prima possibile dopo l'incidente, un kiteboard esegue una Penalità di Un Giro compiendo prontamente un giro di 360° con le appendici del suo scafo in acqua senza che sia richiesta una virata o una abbattuta. Quando un kiteboard esegue la penalità alla linea d'arrivo o nei suoi pressi, il suo scafo e il concorrente devono essere completamente sul lato di percorso della linea prima di *arrivare*.

50 ABBIGLIAMENTO E ATTREZZATURE DEI CONCORRENTI

La regola 50.1(a) è così modificata:

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

PARTE 4 REGOLE CANCELLATE

Le regole 45, 48.2, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 e 56.1 sono cancellate

F5 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 5

60 PROTESTE

60.2 Intenzione di Protestare

Le regole 60.2(a), 60.2(b) e 60.2(c) sono così modificate:

- (a) Se la *protesta* riguarda un incidente osservato dal protestante nell'area di regata:
- (1) Se il protestante è un kiteboard, deve chiamare "Protesto" alla prima ragionevole occasione.
 - (2) Se il protestante è un *comitato*, deve informare il kiteboard della sua intenzione di protestarlo dopo la prova entro il tempo limite delle proteste.

- (b) Tuttavia, se
- (1) il protestato non si trova a portata di voce al momento dell'incidente,
 - (2) l'incidente riguarda un errore nel *compiere il percorso*,
 - (3) l'incidente non è stato osservato dal protestante nell'area di regata, o
 - (4) il comitato delle proteste decide di protestare un kiteboard in base alla regola 60.4(c),
- allora il solo requisito per il protestante è di informare il protestato della sua intenzione di protestarlo alla prima ragionevole opportunità.
- (c) Se al momento dell'incidente è palese al kiteboard protestante che un membro di uno dei due equipaggi sia in pericolo, o che siano avvenuti lesioni, gravi danni o un intreccio dei cavi, le regole 60.2(a) e 60.2(b) non si applicano ad esso, ma esso deve tentare di informare l'altro kiteboard della sua intenzione di protestarlo entro il tempo limite delle proteste.

60.5 Decisioni delle Proteste

Le regole 60.5(d)(1) e 60.5(d)(2) sono così modificate:

- (d) Se il comitato delle proteste decide che un kiteboard ha deviazioni in eccesso delle tolleranze accettabili di fabbricazione:
- (1) Il kiteboard non deve essere penalizzato se una qualunque deviazione in eccesso delle tolleranze specificate è stata causata da un danno o dalla normale usura e non abbia migliorato la prestazione del kiteboard.
 - (2) Tuttavia, il kiteboard non deve *regatare* ulteriormente finché ogni eccedenza sia stata corretta a meno che il comitato delle proteste decida che non ci sia, o non ci sia stata, una ragionevole opportunità per farlo.

Aggiungere la nuova regola 60.5(e):

- (e) se il comitato delle proteste decide che un kiteboard ha infranto una *regola* e non è stato esonerato e, come risultato, ha causato un intreccio dei cavi per la seconda o

successiva volta durante l'evento, la sua penalità deve essere una squalifica non scartabile.

63 SVOLGIMENTO DELLE UDIENZE

63.5 Decisioni

La regola 63.5(d) è così modificata:

- (d) Quando il comitato delle proteste è in dubbio su qualsiasi argomento che riguardi la stazza di un kiteboard, l'interpretazione di una regola di classe, o un argomento riguardante danni ad un kiteboard, deve sottoporre i suoi quesiti, assieme ai fatti attinenti, ad una autorità responsabile in tema di interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione, il comitato è vincolato dalla risposta di tale autorità.

Aggiungere la nuova regola 63.8:

63.8 Procedure di Udienza nelle Regate ad Eliminazione

In una prova di una serie ad eliminazione che qualificherà un kiteboard a regatare in una fase successiva di un evento:

- (a) Le regole 60.3(a) e (b), 61.2(a), 63.6(b) sono cancellate.
(b) La regola 63.4 è così modificata:

Le *proteste* e le richieste di riparazione non necessitano della forma scritta; devono essere fatte oralmente ad un membro del comitato delle proteste nel più breve tempo possibile dopo la prova. Il comitato delle proteste può acquisire le prove in ogni modo che consideri appropriato e può comunicare la propria decisione verbalmente.

70 APPELLI E RICHIESTE AD UNA AUTORITÀ NAZIONALE

Aggiungere la nuova regola 70.6:

- 70.6** Gli appelli non sono permessi nelle discipline e nei formati con serie ad eliminazione.

F6 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 6

[Non ci sono modifiche]

F7 MODIFICHE ALLE REGOLE DELLA PARTE 7

90 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA;

PUNTEGGIO

L'ultima frase della regola 90.2(c) è così modificata: “Istruzioni verbali possono essere date solamente se tale procedura è stabilita nelle istruzioni di regata”.

F8 MODIFICHE ALL'APPENDICE A

A1 NUMERO DELLE PROVE; PUNTEGGI TOTALI

La regola A1 è così modificata:

Il numero di prove in programma e il numero richiesto di prove che devono avere una classifica per costituire una serie devono essere stabiliti nel bando o nelle istruzioni di regata. Se una manifestazione include più di una disciplina o formato, il bando o le istruzioni di regata devono stabilire come deve essere calcolato il punteggio totale; vedere la regola 90.3(a)

A5 PUNTEGGI DETERMINATI DAL COMITATO DI REGATA

La regola A5.2 è così modificata:

A5.2 Un kiteboard che non abbia *compiuto il percorso*, si sia ritirato o sia stato squalificato deve ricevere per la sua posizione d'arrivo un punteggio corrispondente al numero di kiteboard iscritti alla serie più uno o, in una prova di una serie ad eliminazione, il numero di kiteboard in quella batteria più uno.

A10 SIGLE DEL PUNTEGGIO

Aggiungere alla regola A10:

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

F9 MODIFICHE ALL'APPENDICE G

L'appendice G è così modificata:

Appendice G - Identificazione

G1 Ogni kiteboard dovrà essere identificato come segue:

- (a) Ogni concorrente deve ricevere un pettorale con un numero personale di gara di non più di 3 cifre e indossarlo. Il pettorale dovrà essere indossato come previsto con il numero di gara chiaramente esposto.

- (b) I numeri devono essere esposti il più in alto possibile sul fronte, sul retro e sulle maniche del pettorale. I numeri dovrebbero avere una altezza di almeno 20 cm sul retro ed essere alti almeno 6 cm sul fronte e sulle maniche.
- (c) I numeri devono essere cifre Arabe, tutti dello stesso colore a tinta unita, chiaramente leggibili e con un carattere tipografico commercialmente disponibile che dia la stessa o migliore leggibilità del carattere Helvetica. Il colore dei numeri deve contrastare con il colore del pettorale.

BONZA

APPENDICE G

IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

Vedere la regola 77.

G1 BARCHE DI CLASSI WORLD SAILING

G1.1 Identificazione

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

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

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

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

LETTERE NAZIONALI DELLA VELA

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

Appendice G IDENTIFICAZIONE SULLE VELE

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

<i>Autorità Nazionale</i>	<i>Lettere</i>
Portugal	POR
Puerto Rico	PUR
Qatar	QAT
Romania	ROM
Russia	RUS
Samoa	SAM
San Marino	SMR
Saudi Arabia	KSA
Senegal	SEN
Serbia	SRB
Seychelles	SEY
Singapore	SGP
Slovak Republic	SVK
Slovenia	SLO
Solomon Islands	SOL
South Africa	RSA
Spain	ESP
Sri Lanka	SRI
St Kitts & Nevis	SKN
St Lucia	LCA
St Vincent & Grenadines	VIN
Sudan	SUD
Sweden	SWE
Switzerland	SUI
Tahiti	TAH
Tajikistan	TJK
Tanzania	TAN
Thailand	THA
Timor Leste	TLS
Tonga	TGA
Trinidad & Tobago	TTO
Tunisia	TUN
Turkey	TUR
Turks & Caicos	TCA
Uganda	UGA
Ukraine	UKR
United Arab Emirates	UAE

<i>Autorità Nazionale</i>	<i>Lettere</i>
United States of America	USA
Uruguay	URU
US Virgin Islands	ISV
Vanuatu	VAN
Venezuela	VEN
Vietnam	VIE
Zimbabwe	ZIM

BONIVA

G1.2 Specifiche

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

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

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

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

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

G1.3 Posizionamento

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

(a) Generale

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

(b) Rande

- (1) I simboli di classe, le lettere nazionali e i numeri velici devono, ove possibile, stare completamente al di sopra di un arco il cui centro è il punto di penna della vela e il cui raggio è il 60% della lunghezza della balumina.

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

G2 ALTRE BARCHE

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

G3 BARCHE NOLEGGIATE O PRESE A PRESTITO

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

G4 AMMONIZIONI E PENALITÀ

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

G5 MODIFICHE DA PARTE DELLE REGOLE DI CLASSE

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

BONZA

APPENDICE H

PESATURA DEL VESTIARIO E DELL'EQUIPAGGIAMENTO

Vedere la regola 50. Questa appendice non deve essere modificata dal bando di regata, dalle istruzioni di regata o dalle prescrizioni di autorità nazionali.

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

APPENDICE J

BANDO E ISTRUZIONI DI REGATA

Vedere le regole 89.2 e 90.2. In questa appendice, il termine “manifestazione” comprende una prova o una serie di prove.

Non è necessario che una regola nel bando di regata sia ripetuta nelle istruzioni di regata.

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

J1 CONTENUTI DEL BANDO DI REGATA

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

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

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

- (1) tempi o procedure per l'ispezione delle attrezzature o stazze della manifestazione, o prescrizioni per le stazze o certificati di rating;
- (2) le modifiche alle regole di regata autorizzate da World Sailing in base alla regola 86.2, riferite specificatamente ad ogni singola

- regola e descrivendone la modifica (includere anche la dichiarazione di World Sailing che autorizza la modifica);
- (3) le modifiche alle regole di classe, come permesse in base alla regola 87, con specifico riferimento a ogni regola e con la descrizione della modifica;
 - (4) i requisiti di categorizzazione o classificazione che alcuni o tutti i concorrenti devono soddisfare;
 - (a) per la categorizzazione dei Velisti (vedere regola 79 ed il World Sailing Sailor Categorization Code - Codice di Categorizzazione dei Velisti di World Sailing), oppure
 - (b) per la classificazione specifica per manifestazioni di Para World Sailing (vedere le World Sailing Para Classification Rules - Regole per la classificazione Para di World Sailing);
 - (5) che sarà richiesto alle barche di esporre la pubblicità scelta e fornita dall'autorità organizzatrice (vedere la regola 6 e il World Sailing Advertising Code - Codice Pubblicità di World Sailing) e altre informazioni relative alla pubblicità;
 - (6) che si applicherà la regola 90.3(e), e ogni modifica al tempo limite delle "24 ore" in quella regola;
 - (7) quando sono previste iscrizioni da altre nazioni, qualsiasi prescrizione nazionale che possa richiedere di prepararsi in anticipo (vedere regola 88);
 - (8) le prescrizioni che si applicheranno se le barche passeranno attraverso le acque di una o più autorità nazionali mentre sono in *regata* e quando si applicheranno (vedere regola 88.1);
 - (9) metodi alternativi di comunicazione richiesti al posto di chiamate alla voce in base alla regola 20 (vedere regola 20.4(b));
 - (10) ogni modifica al limite di peso per il vestiario dei concorrenti e l'equipaggiamento permesso dalla regola 50.1(b);
 - (11) ogni prescrizione necessaria per adeguarsi alla legislazione sulla protezione dei dati che si applica nella località della manifestazione;
 - (12) un modulo d'iscrizione, da sottoscrivere dal proprietario o dal suo rappresentante, contenente parole del tipo: "Accetto di essere soggetto al *Regolamento di Regata della Vela* ed a tutte le altre *regole* che governano questa manifestazione.'";

- (13) sostituzione delle regole della Parte 2 con le regole del diritto di rotta delle *Regole Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare* o con altre regole di rotta governative, il(i) tempo(i) o il(i) luogo(hi) in cui si applicheranno, e qualsiasi segnale notturno che sarà usato dal comitato di regata;

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

- (1) le modifiche alle regole di regata permesse dalla regola 86.1, con riferimento specifico a ciascuna regola e descrivendo la modifica;
- (2) modifiche alle prescrizioni nazionali (vedere la regola 88.2);
- (3) il tempo e il luogo in cui saranno disponibili le istruzioni di regata;
- (4) una descrizione generale del percorso, o tipi di percorsi, da compiere;
- (5) il sistema di punteggio, se diverso dal sistema nell'Appendice A, incluso sotto forma di riferimento alle regole di classe o ad altre *regole* che governano la manifestazione, o dichiarato per intero. Stabilire il numero delle prove programmate e il numero minimo di prove che devono essere avere una classifica per costituire una serie (vedere la regola A1). Se appropriato, per una serie dove il numero dei partenti può variare considerevolmente, stabilire che si applica la regola A5.3;
- (6) la penalità per l'infrazione di una regola della Parte 2, diversa dalla penalità dei Due Giri;
- (7) l'orario oltre il quale non saranno dati segnali d'avviso nell'ultimo giorno programmato di regata;
- (8) negazione del diritto d'appello, soggetto alla regola 70.3;
- (9) per barche noleggiate o prese in prestito, se si applica la regola G3;
- (10) i premi.

J2 CONTENUTO DELLE ISTRUZIONI DI REGATA

J2.1 Se non compresi nel bando di regata, le istruzioni di regata devono contenere i seguenti punti:

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

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

- (1) se si applicherà l'Appendice P;
- (2) quando appropriato, ad una manifestazione dove sono previste iscrizioni da altri paesi, una copia in lingua inglese delle prescrizioni nazionali che si applicheranno;
- (3) la procedura per modificare le istruzioni di regata;
- (4) la procedura per comunicare modifiche verbali alle istruzioni di regata in acqua (vedere la regola 90.2(c));

- (5) le norme di sicurezza, quali: requisiti e segnali per dispositivi personali di galleggiamento, check-in nell'area di partenza, check-out e check-in a terra;
- (6) i segnali da esporre a terra e ubicazione dell'albero(i) dei segnali;
- (7) le restrizioni che controllano le modifiche alle barche quando fornite dall'autorità organizzatrice;
- (8) quando ed in quali circostanze la propulsione è permessa in base alla regola 42.3(i);
- (9) restrizioni sull'uso di imbarcazioni delle *persone di supporto*, di grembiuli di plastica, radio ecc.; sullo smaltimento dei rifiuti; sull'alaggio; e sull'assistenza esterna fornita ad una barca che non è *in regata*;
- (10) l'area di regata (è raccomandata una mappa);
- (11) la posizione dell'area di partenza ed qualsiasi restrizione per entrarvi;
- (12) qualsiasi procedura speciale o segnale per il richiamo individuale o generale;
- (13) la lunghezza approssimativa del percorso e la lunghezza approssimativa dei lati di bolina;
- (14) qualsiasi procedura speciale o segnale per cambiare un lato del percorso (vedere la regola 33);
- (15) la descrizione di qualsiasi oggetto, area o linea definito da una *regola* come *ostacolo* (vedere la definizione di *Ostacolo*), e qualsiasi restrizione nell'entrare in tale area o nell'attraversare tale linea;
- (16) barche che identificano la posizione delle *boe*;
- (17) qualsiasi procedura speciale per la riduzione del percorso o per l'*arrivo* di un percorso ridotto;
- (18) il tempo limite, se stabilito, per l'*arrivo* delle barche oltre la prima barca ed ogni altro tempo limite o target time che si applica mentre le barche sono *in regata*;
- (19) i requisiti per le dichiarazioni;
- (20) i compensi sul tempo;

- (21) i tempi limite, luogo dell'udienza e procedure speciali per le *proteste*, richieste di riparazione o richieste di riapertura;
- (22) l'approvazione dell'autorità nazionale per la nomina di una giuria internazionale, quando richiesto in base alla regola 91(b);
- (23) il tempo limite per la richiesta di un'udienza in base alla regola N1.4(b), se non è di 30 minuti;
- (24) quando prescritto dalla regola 70.4, l'autorità nazionale alla quale è prescritto siano inviati appelli e richieste;
- (25) la sostituzione dei concorrenti;
- (26) il numero minimo di barche presenti nell'area di partenza richiesto per far partire la prova;
- (27) dove e quando le prove *differite* o *interrotte* nella giornata saranno disputate;
- (28) le maree e le correnti;
- (29) altri impegni del comitato di regata ed obblighi delle barche.

APPENDICE M

RACCOMANDAZIONI PER I COMITATI DELLE PROTESTE

Questa appendice contiene soltanto dei consigli: in certe circostanze può essere consigliabile modificare queste procedure. Essa si rivolge soprattutto ai presidenti di comitato delle proteste, ma può essere di supporto anche ai giudici, ai segretari del comitato delle proteste, ai comitati di regata e agli altri coinvolti nelle udienze.

In una udienza, il comitato delle proteste dovrebbe dare uguale peso a tutte le testimonianze; dovrebbe tener presente che un'onesta testimonianza può variare, ed essere perfino contraddittoria in quanto risultato di differenti osservazioni e ricordi; dovrebbe risolvere tali divergenze come meglio può; dovrebbe riconoscere che nessuna barca o concorrente è colpevole fino a quando non è stata stabilita una infrazione ad una *regola* in modo soddisfacente per il comitato delle proteste; e dovrebbe tenere la mente aperta finché non siano state assunte tutte le prove per stabilire se una barca o un concorrente abbia infranto una *regola*.

M1 PRELIMINARI (possono essere svolti dalla segreteria regate)

- (a) Ricevere la richiesta di udienza.
- (b) Annotare sul modulo l'ora di consegna della richiesta di udienza ed il tempo limite per le proteste.
- (c) Informare ciascuna *parte*, e se occorre ogni *comitato* coinvolto, di quando e dove sarà tenuta l'udienza (regola 63.1(a)(1)).

M2 PRIMA DELL'UDIENZA

M2.1 Assicurarsi che

- (a) ogni *parte* abbia l'opportunità di leggere la *protesta*, la richiesta di riparazione o l'accusa ed abbia avuto un periodo di tempo ragionevole per prepararsi all'udienza (regole 63.1(a)(2) e 63.1(a)(3)).
- (b) sia presente soltanto una persona per ogni *parte* a meno che non ci sia bisogno di un interprete (regola 63.1(a)(4)).

- (c) siano rappresentate tutte le barche e le persone coinvolte. Se non lo sono, il comitato può procedere tuttavia a norma della regola 63.1(b).
- (d) i rappresentanti delle barche fossero a bordo quando richiesto (regola 63.1(a)(4)).
- (e) qualora le *parti* erano in manifestazioni differenti, ambedue le autorità organizzatrici accettino la composizione del comitato delle proteste (regola 63.2(e)).
- (f) in una *protesta* riguardante le regole di classe, ottenere le attuali regole di classe e identificare l'autorità responsabile per la loro interpretazione (regola 63.5(d)).

M2.2 Determinare se qualche membro del comitato delle proteste ha visto l'incidente. Se è così, richiedere a ciascuno di essi dichiarare questo fatto non appena possibile in udienza (regola 63.4(d)).

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

- (a) Assicurarsi che tutti i membri del comitato delle proteste dichiarino ogni possibile *conflitto di interessi*. Nelle manifestazioni di maggiore rilevanza è solitamente richiesta una dichiarazione formale scritta fatta prima che inizi la manifestazione e che sarà conservata con gli atti del comitato delle proteste.
- (b) All'inizio di ogni udienza, assicurarsi che le *parti* siano consapevoli dell'esistenza di qualsiasi *conflitto di interessi* dei componenti del comitato delle proteste. Richiedere alle *parti* se accettano i componenti. Se una *parte* non obietta il prima possibile dopo che è stato dichiarato un *conflitto di interessi*, il comitato delle proteste può considerare ciò come consenso a procedere e dovrebbe essere annotato.
- (c) Se una *parte* muove obiezioni nei confronti di un componente, è necessario che i componenti rimanenti del comitato delle proteste verifichino se il *conflitto di interessi* è significativo. La valutazione terrà conto del livello della manifestazione, del livello del conflitto e la percezione di equità. Può essere accettabile bilanciare i conflitti fra i componenti del comitato delle proteste. Una guida si può trovare nel sito web di World Sailing. Annotare la decisione e le motivazioni che hanno condotto alla decisione.

- (d) Nel caso di dubbio può essere preferibile procedere con un comitato delle proteste più piccolo. Con l'eccezione di udienze riguardanti la regola 69, non è richiesto un numero minimo di componenti del comitato delle proteste.
- (e) Quando è presentata una richiesta di riparazione in base alla regola 61.4(b)(1) e questa è basata su una azione impropria o omissione impropria di un organo diverso dal comitato delle proteste, un componente di quell'organo non dovrebbe essere far parte del comitato delle proteste.

M3 L'UDIENZA

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

- (a) Il suo contenuto è soddisfacente (regola 60.3(a), 61.2(a) o 63.7(b))?
- (b) È stata consegnata in tempo? Se no, c'è una buona ragione per differire il tempo limite (regola 60.3(b), 61.2(b) o 63.7(b))?
- (c) Quando è richiesto, il protestante era coinvolto nell'incidente o ne è stato testimone (regola 60.4(a)(2))?
- (d) Quando necessario, è stato chiamato "Protesto" e, se necessario, è stata esposta correttamente una bandiera rossa (regola 60.2(a)(1))?
- (e) Quando la bandiera o la chiamata non erano necessarie, il protestato è stato informato (regola 60.2(b))?
- (f) Decidere se la *protesta* o la richiesta di riparazione sia valida (regola 63.4(a)).
- (g) Una volta accertata la validità della *protesta* o della richiesta, non permettere che l'argomento sia rimesso in discussione, a meno che siano disponibili nuove prove concrete.

M3.2 Assunzione delle prove (regola 63.4).

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

- (c) Consentire ad ognuno, inclusi i membri dell'equipaggio della barca, di fornire delle prove. Normalmente spetta alla *parte* decidere quali testimoni vuole chiamare, anche se il comitato delle proteste può a sua volta chiamare testimoni (regola 63.4(b)). Alla domanda di una *parte* "Vorreste sentire N?", la migliore risposta è "Spetta a lei la scelta."
- (d) Chiamare i testimoni di ciascuna *parte* (e quelli del comitato delle proteste, se ve ne sono) uno alla volta. Limitare le *parti* al solo interrogare i testimoni (esse potrebbero divagare con affermazioni generiche).
- (e) Invitare il protestato ad interrogare per primo i testimoni del protestante (e viceversa). Questo per prevenire che il protestante possa influenzare il testimone fin dall'inizio.
- (f) Permettere che membri del comitato delle proteste che abbiano visto l'incidente forniscano la propria testimonianza (regola 63.4(d)). I componenti che forniscano testimonianza possono essere interrogati, dovrebbero esporre con cura tutto quanto sanno relativamente all'incidente e che potrebbe influire sulla decisione, e possono continuare a far parte del comitato delle proteste (regola 63.4(e)).
- (g) Cercare di impedire domande che possano suggerire la risposta al testimone, ma se ciò fosse impossibile ignorare le prove così raccolte.
- (h) Il presidente del comitato delle proteste dovrebbe comunicare ad una *parte* oppure ad un testimone che stia fornendo prove indirette, ripetitive o irrilevanti che il comitato delle proteste deve dare a questa testimonianza il peso appropriato, che può essere poco o non avere alcun peso (regole 63.(b) e 63.5(a)).
- (i) Chiedere a un membro del comitato di prendere nota delle deposizioni, particolarmente su tempi, distanze, velocità, ecc.
- (j) Invitare i membri del comitato delle proteste a fare domande.
- (k) Invitare ogni *parte*, iniziando dalla *parte* che ha richiesto l'udienza, a fare una dichiarazione finale del loro caso, particolarmente su qualsiasi applicazione o interpretazione delle *regole*.

M3.3 Accertamento dei fatti (regola 63.5(a)).

- (a) Mettere in forma scritta i fatti; risolvere i dubbi in un modo o nell'altro.
- (b) Richiamare le *parti* per ulteriori domande, se necessario.
- (c) Quando appropriato, disegnare un diagramma dell'incidente usando i fatti accertati.

M3.4 Decidere il caso (regola 63.5).

- (a) Basare la decisione sui fatti accertati (se ciò non appare possibile, accertare ulteriori fatti).
- (b) In casi di riparazione, accertarsi che non occorrono ulteriori testimonianze da parte delle barche sulle quali la decisione avrà effetto.

M3.5 Informare le *parti* (regola 63.6).

- (a) Richiamare le *parti* e leggere loro i fatti accertati, le conclusioni e le *regole* che si applicano, e la decisione. Quando il tempo non è sufficiente, è ammissibile leggere la decisione e rimandare i dettagli a più tardi.
- (b) Dare a ciascuna *parte* copia della decisione se richiesto. Archiviare la *protesta* o la richiesta di riparazione assieme agli atti del comitato.

M4 RIAPERTURA DI UN'UDIENZA (regola 63.7)

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

M4.2 La prova è "nuova":

- (a) se non era ragionevolmente possibile per la *parte* richiedente la riapertura scoprire la prova prima dell'udienza originale,
- (b) se il comitato delle proteste è convinto che prima dell'udienza originale la prova era stata cercata con diligenza, ma senza successo dalla *parte* che richiede la riapertura, o

- (c) se il comitato delle proteste apprende da qualsiasi fonte che la prova non era disponibile per le *parti* al momento dell'udienza originale.

M5 PENALITÀ DISCREZIONALI (regola 64)

La regola 64 permette ad una barca che abbia infranto una regola soggetta ad una penalità discrezionale di soddisfare il principio di Sportività e le Regole segnalando entro il tempo limite delle proteste che lei ha infranto la regola. Se la segnalazione non include fatti sufficienti affinché il comitato delle proteste possa decidere che penalità imporre, il comitato può interrogare un rappresentante della barca e qualsiasi testimone per raccogliere prove che ritenga siano appropriate. Non è necessario svolgere una udienza per raccogliere queste prove. Si noti che le linee guida per le penalità discrezionali possono essere trovate sul sito di World Sailing.

M6 COMPORTAMENTO SCONVENIENTE (reg. 69)

- M6.1** Un'azione in base a questa regola non è una *protesta*, ma il comitato delle proteste consegna in forma scritta al concorrente le sue accuse prima dell'udienza. L'udienza è condotta in base alla regola 63, ma il comitato delle proteste deve essere composto da almeno tre membri (regola 69.2(a)). Usare la massima cura per salvaguardare i diritti del concorrente.
- M6.2** Un concorrente o una barca non possono protestare in base alla regola 69, ma il modulo di richiesta di udienza di un concorrente che cerca di farlo può essere accettato come un rapporto al comitato delle proteste, che può quindi decidere o meno se aprire un'udienza.
- M6.3** Tranne che nel caso in cui World Sailing abbia nominato una persona per il ruolo, il comitato delle proteste può nominare una persona che presenti l'accusa. Questa persona potrebbe essere un ufficiale di regata, la persona che muove l'accusa o un'altra persona appropriata. Qualora non dovesse essere disponibile una persona che rappresenti una ragionevole alternativa, una persona nominata come membro del comitato delle proteste può presentare l'accusa.
- M6.4** Quando è auspicabile convocare un'udienza in base alla regola 69 per un incidente della Parte 2, è importante sentire ogni *protesta* barca contro barca nel modo normale, decidendo quale barca, se del caso, ha infranto quale *regola*, prima di procedere contro il concorrente in base alla regola 69.

M6.5 Benché l'azione in base alla regola 69 sia avviata contro un concorrente, un proprietario di barca o una *persona di supporto* e non contro una barca, può essere penalizzata anche una barca (regole 69.2(h)(2) e 62.4).

M6.6 Quando un comitato delle proteste accoglie un'accusa di infrazione della regola 69 è necessario che consideri se è opportuno fare rapporto all'autorità nazionale o a World Sailing. Una guida su quando fare rapporto si può trovare nel Case Book di World Sailing. Quando il comitato delle proteste fa un rapporto, può raccomandare se sia o meno il caso di intraprendere un'ulteriore azione.

M6.7 Tranne che nel caso in cui il diritto di appello sia stato negato in base alla regola 70.3, una *parte* di un'udienza per la regola 69 può appellare una decisione del comitato delle proteste.

M6.8 Un'ulteriore guida per i comitati delle proteste riguardo la cattiva condotta si può trovare nel sito web di World Sailing.

M7 APPELLI (Regola 70 e Appendice R)

Quando le decisioni sono appellabili,

(a) conservare la documentazione pertinente all'udienza in modo che le informazioni possano essere agevolmente usate per un appello. Vi è un diagramma accettato o preparato dal comitato delle proteste? Sono sufficienti i fatti accertati? (Esempio: c'è stato un *ingaggio*? Sì o No. "Forse" non è un fatto accertato). Sul modulo ci sono i nomi dei membri del comitato delle proteste ed altre importanti informazioni?

(b) i commenti su qualsiasi appello da parte del comitato delle proteste dovrebbero mettere la giuria d'appello in grado di avere una chiara immagine di tutto l'incidente; la giuria d'appello non sa nulla della situazione.

M8 PROVE FOTOGRAFICHE

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

(a) La *parte* che produce una prova fotografica ha la responsabilità di provvedere a prepararne la visione.

(b) Vedere più volte il video per ricavarne tutte le informazioni.

- (c) La percezione della profondità di una macchina fotografica a obiettivo singolo è molto scarsa; con un teleobiettivo è inesistente. Quando la macchina fotografica riprende l'immagine di due barche *ingaggiate* ad angolo retto con la loro rotta, è impossibile stabilire la distanza tra di esse. Quando la macchina fotografica le riprende di prua è impossibile vedere se vi è un *ingaggio* a meno che esso sia notevole.
- (d) Fare le seguenti domande:
- (1) Dove si trovava la macchina fotografica rispetto alle barche?
 - (2) La macchina fotografica era su un supporto in movimento? Se sì, in quale direzione e a che velocità?
 - (3) L'angolazione cambia via via che le barche si avvicinano al punto critico? Una carrellata rapida provoca un cambiamento radicale.
 - (4) La macchina fotografica aveva una visione libera durante tutto l'incidente?

APPENDICE N

GIURIE INTERNAZIONALI

Vedere le regole 70.3(a) e 91(b). Questa appendice non deve essere modificata dal bando di regata, dalle istruzioni di regata o dalle prescrizioni nazionali.

N1 COMPOSIZIONE, NOMINA E ORGANIZZAZIONE

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

almeno tre membri e se almeno due di essi sono Giudici Internazionali. Quando vi sono tre o quattro membri, essi devono essere di almeno tre differenti autorità nazionali eccetto nei Gruppi M, N e Q, ove essi devono essere di almeno due differenti autorità nazionali.

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

N1.7 In deroga alle regole N1.1 e N1.2, World Sailing può in determinate circostanze autorizzare una giuria internazionale consistente in un totale di soli tre membri. Tutti i membri dovranno essere Giudici Internazionali. I membri dovranno provenire da tre differenti autorità nazionali (due nei Gruppi M, N e Q). L'autorizzazione deve essere stabilita in una lettera di approvazione all'autorità organizzatrice e nel bando o nelle istruzioni di regata, e la lettera deve essere esposta all'albo ufficiale dei comunicati.

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

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

N2 RESPONSABILITÀ

N2.1 Una giuria internazionale è responsabile di svolgere le udienze e decidere tutte le *proteste*, le richieste di riparazione e le altre questioni di cui alle regole della Parte 5. Quando richiesto dall'autorità organizzatrice, dal comitato di regata o dal comitato tecnico, essa deve consigliarli ed assisterli in qualsiasi materia che abbia direttamente effetto sulla regolarità della manifestazione.

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

- (a) questioni di eleggibilità, di stazza o inerenti a certificati di stazza delle barche; e

(b) se autorizzare la sostituzione di concorrenti, barche, o equipaggiamento quando una *regola* richieda tale decisione.

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

N3 PROCEDURE

N3.1 I membri non dovranno essere considerati come aventi un significativo *conflitto di interessi* (vedere la regola 63.3) a causa della loro nazionalità, appartenenza a un circolo o ragioni simili. Quando altrimenti si consideri un significativo *conflitto di interessi* come richiesto dalla regola 63.3, deve essere dato un peso considerevole al fatto che le decisioni di una giuria internazionale non possono essere appellate e questo può avere effetto sulla percezione di imparzialità ed abbassare la soglia per considerare un conflitto significativo. In caso di dubbio, l'udienza dovrebbe proseguire come consentito dalla regola N1.6.

N3.2 Se un pannello non riesce a raggiungere una decisione può aggiornare l'udienza, in tal caso il presidente deve riferire la questione ad un pannello propriamente costituito con quanti più componenti possibile, che potrebbe essere la giuria al completo.

N4 CATTIVA CONDOTTA (Regola 69)

N4.1 Il Codice Etico di World Sailing contiene procedure che si applicano a specifiche manifestazioni internazionali relativamente alla nomina di una persona per condurre qualsiasi indagine. Queste procedure prevalgono su qualsiasi disposizione in contrasto di questa appendice.

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

N4.3 Prima di un'udienza il pannello che la tiene, per quanto praticamente possibile, non deve agire come investigatore di nessuna delle accuse fatte in base alla regola 69. Tuttavia, durante l'udienza il pannello può porre qualsiasi domanda investigativa ritenga necessaria.

N4.4 Se il pannello decide di convocare un'udienza, tutto il materiale messo a disposizione del pannello per consentire al pannello stesso di prendere quella decisione dovrà essere messo a disposizione della persona oggetto di accuse prima che l'udienza inizi.

BONZA

APPENDICE P

SPECIALI PROCEDURE PER LA REGOLA 42

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

P1 OSSERVATORI E PROCEDURE

P1.1 Il comitato delle proteste può nominare degli osservatori, ivi inclusi membri del comitato delle proteste, per agire come da regola P1.2. Una persona che abbia un significativo *conflitto di interessi* non deve essere nominata come osservatore.

P1.2 Se un osservatore nominato in base alla regola P1.1 decide che una barca ha infranto la regola 42, la barca può essere penalizzata emettendo il prima possibile un segnale sonoro, puntando ad essa una bandiera gialla e identificandola chiaramente chiamandola, anche se essa non è più *in regata*. Una barca così penalizzata non deve essere penalizzata una seconda volta in base alla regola 42 per lo stesso incidente.

P2 PENALITÀ

P2.1 Prima Penalità

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

P2.2 Seconda Penalità

Quando una barca è penalizzata la seconda volta durante la manifestazione, essa deve ritirarsi prontamente dalla prova. Qualora non lo dovesse fare essa deve essere squalificata senza udienza ed il punteggio di quella prova non deve essere scartato.

P2.3 Terza Penalità e Successive

Quando una barca è penalizzata per la terza volta o successive durante la manifestazione, essa deve ritirarsi prontamente. Se lo fa, la sua penalità deve essere una squalifica non scartabile senza udienza. Se non lo fa, la sua penalità deve essere la squalifica non scartabile

da tutte le prove della manifestazione senza udienza, ed il comitato delle proteste deve prendere in considerazione di convocare un'udienza in base alla regola 69.2.

P2.4 Penalità in Prossimità della Linea di Arrivo

Se una barca è penalizzata in base alla regola P2.2 o P2.3 e non era ragionevolmente possibile per lei ritirarsi prima di *arrivare*, deve essere classificata come se si fosse prontamente ritirata.

P3 DIFFERIMENTO, RICHIAMO GENERALE O INTERRUZIONE

Se una barca è stata penalizzata in base alla regola P1.2 ed il comitato di regata segnala un *differimento*, un richiamo generale o *interrompe* la prova, la penalità è cancellata, ma continua ad essere considerata per determinare il numero di volte che la barca è stata penalizzata durante la manifestazione.

P4 LIMITI ALLA RIPARAZIONE

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

P5 BANDIERE O e R

P5.1 Quando si Applica la Regola P5

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

P5.2 Prima del Segnale di Partenza

- (a) Il comitato di regata può segnalare che pompaggio, rollio e ooching sono permessi, come specificato nelle regole di classe, esponendo la bandiera O prima o con il segnale di avviso.
- (b) Se la velocità del vento diventa inferiore al limite specificato dopo che la bandiera O è stata esposta, il comitato di regata può *differire* la prova. Successivamente, prima o con l'esposizione di un nuovo segnale di avviso, il comitato di regata deve esporre o la bandiera R, per segnalare che la regola 42

come modificata dalle regole di classe si applica, o esporre la bandiera O, come previsto dalla regola P5.2(a).

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

P5.3 Dopo il Segnale di Partenza

Dopo il segnale di partenza,

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

APPENDICE R

PROCEDURE PER APPELLI E RICHIESTE

L'appendice R è oggetto di una prescrizione FIV in approvazione da parte di World Sailing che la sostituisce temporaneamente.

BONZA

APPENDICE S

ISTRUZIONI DI REGATA STANDARD

Questa appendice si applica solo se il bando di regata così stabilisce.

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

Le istruzioni di regata aggiuntive includeranno:

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

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

ISTRUZIONI DI REGATA

1 REGOLE

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

2 COMUNICATI PER I CONCORRENTI

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

3 MODIFICHE ALLE ISTRUZIONI DI REGATA

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

4 SEGNALI FATTI A TERRA

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

5 PROGRAMMA DELLE PROVE

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

6 BANDIERE DI CLASSE

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

7 I PERCORSI

- 7.1** Non più tardi del segnale di avviso, il comitato di regata indicherà il

percorso, e potrà anche esporre i gradi bussola approssimativi del primo lato.

7.2 I diagrammi dei percorsi sono sulle pagine successive alla SI 13. Essi mostrano i percorsi, l'ordine con il quale devono essere passate le boe, e il lato dal quale ogni boa va lasciata. Il supplemento può includere altri percorsi.

8 BOE

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

9 LA PARTENZA

9.1 Le prove saranno fatte partire usando la RRS 26

9.2 La linea di partenza sarà tra un'asta che espone una bandiera arancione sull'imbarcazione del comitato di regata ed il lato del percorso della boa di partenza.

10 CAMBIO DEL PROSSIMO LATO DEL PERCORSO

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

11 L'ARRIVO

11.1 La linea di arrivo sarà tra un'asta che espone una bandiera blu sull'imbarcazione del comitato di regata e il lato del percorso della boa di arrivo.

12 TEMPI LIMITE

12.1 Il supplemento stabilirà quale dei seguenti tempi limite, se definiti, si applicheranno e, per ciascuno, il relativo tempo limite.

- Tempo limite per la Boa 1: tempo limite per passare la Boa 1.
- Tempo limite della prova: tempo limite per la prima barca per compiere il percorso
- Finestra di arrivo: tempo limite per le barche per arrivare dopo che la prima barca abbia compiuto il percorso.

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

12.3 Le barche che non arrivano entro la Finestra di Arrivo devono essere classificate classificate DNF (Non Sono Arrivate) senza udienza. Questo modifica RRS 35, A5.1 e A5.2.

13 PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

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

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

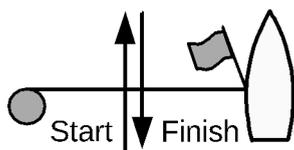
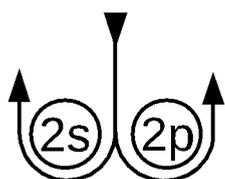
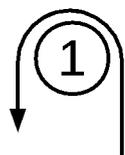
13.3 Comunicati per informare i concorrenti delle udienze nelle quali essi sono parti o nominati come testimoni e dove si terranno le udienze saranno esposti non più tardi di 30 minuti dal limite di tempo delle proteste.

13.4 Comunicati di proteste da parte del comitato di regata, comitato tecnico o comitato delle proteste saranno esposti per informare le barche come da RRS 60.2(d).

DIAGRAMMI DEI PERCORSI

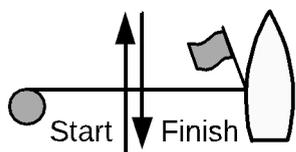
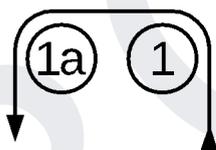
Nei diagrammi il testo “Start” si riferisce a “Partenza” e “Finish” ad “Arrivo”

L



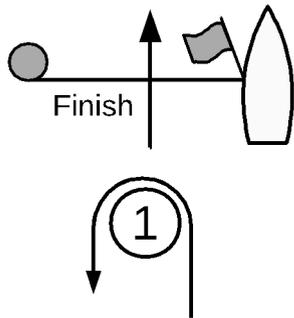
Percorso L – Bolina/Poppa, Arrivo di Poppa	
Segnale	Ordine in cui Girare le Boe
L2	Partenza – 1 – 2s/2p – 1 – Arrivo
L3	Partenza – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Arrivo
L4	Partenza – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Arrivo

LA

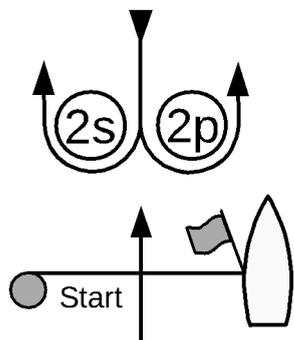


Percorso LA – Bolina/Poppa con Boa di Disimpegno, Arrivo di Poppa	
Segnale	Ordine in cui Girare le Boe
LA2	Partenza – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Arrivo
LA3	Partenza – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Arrivo
LA4	Partenza – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Arrivo

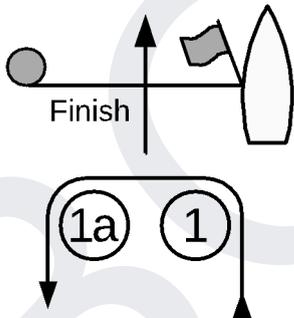
W



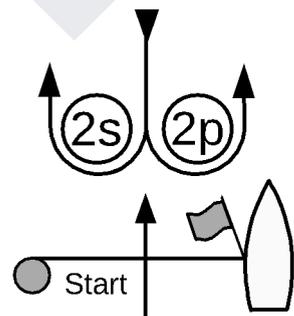
Percorso W – Bolina/Poppa, Arrivo di Bolina	
Segnale	Ordine in cui Girare le Boe
W2	Partenza – 1 – 2s/2p – Arrivo
W3	Partenza – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Arrivo
W4	Partenza – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Arrivo



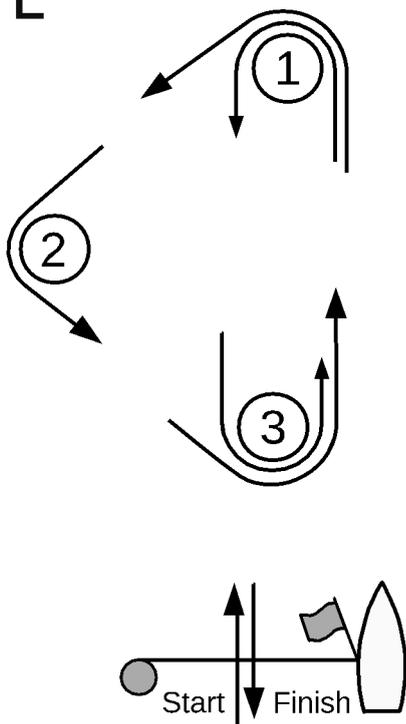
WA



Percorso WA – Bolina/Poppa con Boa di Disimpegno, Arrivo di Bolina	
Segnale	Ordine in cui Girare le Boe
WA2	Partenza – 1 – 1a – 2s/2p – Arrivo
WA3	Partenza – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Arrivo
WA4	Partenza – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Arrivo

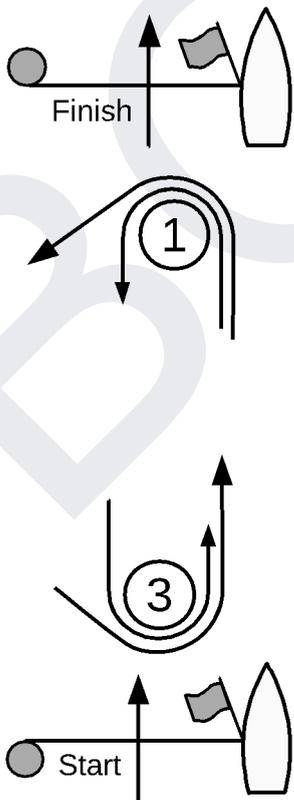


TL



Percorso TL – Triangolo, Arrivo di Poppa	
Segnale	Ordine in cui Girare le Boe
TL2	Partenza – 1 – 2 – 3 – 1 – Arrivo
TL3	Partenza – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – Arrivo
TL4	Partenza – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – Arrivo

TW



Percorso TW – Triangolo, Arrivo di Bolina	
Segnale	Ordine in cui Girare le Boe
TW2	Partenza – 1 – 2 – 3 – Arrivo
TW3	Partenza – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Arrivo
TW4	Partenza – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Arrivo

APPENDICE T

ARBITRATO

Tutta o parte di questa appendice si applica solamente se il bando o le istruzioni di regata lo stabiliscono.

L'arbitrato aggiunge un passo ulteriore al processo di risoluzione delle proteste, ma può eliminare la necessità di alcune udienze per proteste, quindi accelerando il processo per le manifestazioni nelle quali sono previste molte proteste. Una guida ulteriore per l'arbitrato si può trovare nel Manuale dei Giudici di World Sailing che è disponibile sul sito di World Sailing.

T1 PENALITÀ POST REGATA

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

T2 RIUNIONE DI ARBITRATO

Una riunione riguardante l'arbitrato si terrà prima dell'udienza per ciascun incidente risultante in una *protesta* da parte di una barca che riguardi una o più regole della Parte 2 o la regola 31, ma solo se ogni *parte* è rappresentata da una persona che era a bordo al momento dell'incidente. Non sono ammessi testimoni. Tuttavia, se l'arbitro decide che si possa applicare la regola 44.1(b) o che l'arbitrato non sia appropriato non si terrà la riunione e, qualora la riunione sia in corso, essa sarà chiusa.

T3 OPINIONE DELL'ARBITRO

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

- (a) la *protesta* è invalida
- (b) nessuna barca sarà penalizzata per aver infranto una *regola*, o
- (c) una o più barche saranno penalizzate per aver infranto una *regola*, identificando le barche e le penalità.

T4 ESITI DELLA RIUNIONE DI ARBITRATO

Dopo che l'arbitro abbia fornito un parere,

- (a) una barca può prendere una Penalità Post Regata, e
- (b) una barca può chiedere di ritirare la sua *protesta*. L'arbitro può quindi agire in rappresentanza del comitato delle proteste in base alla regola 63.2(a) e permetterne il ritiro.

A meno che tutte le *proteste* riguardanti l'incidente siano state ritirate, si terrà un'udienza per la protesta.