



LINEE GUIDA GENERICHE CdR PER EVENTI DI FLOTTA

- *Adattamento dalle linee guida di World Sailing per le Olimpiadi.*
- *N.B: L'inosservanza di queste linee guida non potrà essere motivo di richiesta di riparazione*

1. DEFINIZIONI

- 1.1 Presidente del Comitato di Regata:** è un UdR nominato dalla FIV e responsabile per la conduzione della regata.
- 1.2 Comitato di Regata (CdR):** composto da tutte le persone (*UdR nominati e personale volontario*) responsabili per l'organizzazione della regata.
- 1.3 Presidente del Comitato delle Proteste:** è un UdR nominato dalla FIV o dal Comitato di Regata, ha la responsabilità di presiedere il CdP.
- 1.4 Comitato delle Proteste / Giuria (CdP/GI):** composto da UdR nominati dalla FIV o dal CdR, ha la responsabilità di esaminare e decidere tutte le *proteste*, le richieste di riparazione e le altre questioni di cui alle regole della Parte 5.
- 1.5 IR:** istruzioni di regata.

2. TEMPI / CRONOMETRAGGI/ CAMBIAMENTO PROGRAMMI REGATE

- 2.1** I tempi saranno basati sui tempi GPS.
- 2.2** Le partenze non saranno ritardate per permettere ai concorrenti di raggiungere l'area di regata, se essi hanno avuto la possibilità di arrivare in tempo.
- 2.3** Per allertare le barche che le procedure di partenza di una regata o sequenza di regate sta/stanno per iniziare, la bandiera arancione (*identificativa della linea di partenza*) sarà issata sulla barca comitato con un suono almeno 5 minuti prima del segnale di avviso (*si consiglia di usare sempre 5 minuti*).
- 2.4** La bandiera arancione della linea di partenza sarà ammainata senza segnali acustici 4 minuti dopo il segnale di partenza a meno che il CdR intenda dare il segnale di avviso per la prossima flotta entro 10 minuti dalla precedente partenza.
- 2.5** Il CdR utilizzerà l'intero giorno (*controllare eventuale orario limite per l'ultimo giorno di regate*), se necessario, per completare il programma della giornata. L'eventuale rinvio ad altra data sarà concordato con l'autorità organizzatrice.

3. DECISIONE DI REGATARE

- 3.1** La regata sarà fatta partire al tempo programmato se le condizioni del vento e la visibilità sono entro i parametri di queste linee guida. Aspettare migliori condizioni può essere "unfair" e dovrà essere evitato.
- 3.2** Il CdR non aspetterà che il vento si stabilizzi. I concorrenti possono regatare anche nelle condizioni di vento instabile.
- 3.3** La partenza può essere posticipata se ci aspettiamo un grosso salto di vento (*questo su modelli di conoscenza o informazioni affidabili come per esempio: la brezza di mare può essere vista a distanza e si aspetta che si stenda sull'area di regata*). Altrimenti il CdR farà partire la regata. Il salto di vento potrebbe non arrivare,

il percorso può essere corretto o il salto di vento può arrivare dopo che la regata è stata completata.

- 3.4 Il vento deve essere misurato da un battello alla deriva.
- 3.5 La media della velocità del vento sarà determinata su un periodo di 5 minuti.
- 3.6 Le Regate non partiranno se la media del vento sull'intero campo di regata sarà inferiore a 4 nodi (*controllare che le Classi non abbiano nelle loro regole intensità diverse*).
- 3.7 Le Regate non partiranno se la media del vento sarà superiore a 25 nodi. Tali limiti, inferiori e superiori possono anche variare su indicazioni delle Classi, su indicazioni della Normativa e in funzione dello stato del mare, delle condizioni della corrente e/o rapide variazioni di intensità del vento.
- 3.8 Le Regate non partiranno se una visibilità ridotta impedisce l'identificazione delle barche OCS. Il fatto che la prima boa non possa essere vista dalla linea di partenza non è, di per se stesso, una ragione per ritardare la partenza.

4. DECISIONE DI REGATARE, PERCORSI – TAVOLE A VELA

- 4.1 Il CdR può usare uno slalom prima dell'arrivo quando esistono le condizioni per planare.
- 4.2 Saranno corse al massimo 3 prove al giorno, indipendentemente dalle condizioni per planare
- 4.3 L'intervallo tra l'arrivo dell'ultimo e il nuovo segnale di avviso non sarà meno di 10 minuti. Questo può variare in funzione delle condizioni.

5. CONTROLLO DELLA LINEA / CRONOMETRAGGIO / SEGNALI / REGISTRAZIONI

- 5.1 Il CdR deve poter controllare la linea di partenza da entrambi gli estremi.
- 5.2 Il Presidente del CdR controllerà la linea di partenza con un altro membro del CdR.
- 5.3 Ogni controllore della linea userà un registratore e registrerà, senza interruzione, dai 90 secondi prima della partenza fino a dopo la partenza se sussistono condizioni interessanti da registrare. Si dovrà registrare un commento su qualsiasi cosa sia interessante (*come le barche manovrano in prossimità della linea di partenza, OCS, etc.*).
- 5.4 Se vengono usate cassette, esse devono essere catalogate e conservate fino alla fine dell'evento. Se si usa un registratore digitale, le registrazioni di ogni giorno saranno salvate su computer e catalogate per una facile ricerca.
- 5.5 In nessuna circostanza sarà segnalato un richiamo individuale (X) dopo 5 sec dal segnale di partenza.
- 5.6 Il CdR dopo un tentativo di partenza richiamato con il richiamo generale, per la successiva partenza non utilizzerà la P o la I (*usare la U o la Nera*).
- 5.7 Concorrenti che sono stati classificati OCS, UFD o BFD, ed i loro Allenatori, possono ascoltare la registrazione della partenza in cui sono coinvolti.

6. CHIAMATA OCS

- 6.1 Quando il CdR è sicuro che tutte le barche partite in anticipo sono state identificate, o quanto meno la stragrande maggioranza delle barche che potevano trarne vantaggio da quella posizione, allora segnalerà un richiamo individuale.
- 6.2 Eccetto per il caso di un richiamo generale in una partenza con bandiera nera (*quando si applica la regola 30.4*), il numero velico delle barche registrate come OCS, ZFP, UFD o BFD sarà esposto sulla barca partenza dopo che le barche avranno girato la prima boa per la prima volta, o, nel caso di più di una flotta sullo stesso percorso, dopo che l'ultima flotta di questa sequenza ha girato la prima boa per la prima volta.

7. DIFFERIMENTO DI UNA REGATA DURANTE LA PROCEDURA DI PARTENZA

- 7.1 Il CdR differirà una regata durante le procedure di partenza in risposta ad avversi effetti esterni che possono privare le barche di uguale possibilità di effettuare una buona partenza.
- 7.2 Il CdR differirà una regata durante le operazioni di partenza se il vento salta più di 10 gradi o altre cause provocano il raggruppamento delle barche (grappolo) ad uno degli estremi della linea di partenza. Il CdR tenterà di posare prontamente una linea di partenza basata sulle oscillazioni del vento che si aspetta.
- 7.3 Dovrà essere preso in considerazione un differimento se si verifica un salto di vento tale che possa aumentare il rischio di un Richiamo generale prima del segnale di partenza e a maggior ragione nell'ultimo minuto prima della partenza.
- 7.4 Se le posizioni che le barche stanno prendendo sulla linea di partenza possono indicare che i concorrenti sono dell'idea che la linea non "vada bene" si dovrà prendere in considerazione un differimento.
- 7.5 Nelle circostanze descritte dal punto 7.1 al punto 7.4 emerge che l'aggiustamento della linea di partenza è probabilmente utile per migliorare la possibilità di partenze "fair" senza un richiamo generale pertanto considerare sempre la possibilità di un rinvio anche all'ultimo istante.
- 7.6 Il CdR considererà anche il differimento della partenza per altri motivi quali la boa che ara, un errore sui tempi della procedura partenza, altre barche che interferiscono con le barche in partenza, inappropriata lunghezza o angolo della linea di partenza, riduzione di visibilità che impedisce al CdR di controllare la linea di partenza o identificare barche partite in anticipo, o altri fattori che possono influire la "fairness" della regata.
- 7.7 Quando il differimento valutato dal CdR è superiore a 10 minuti, la bandiera arancione della linea partenza sarà ammainata senza suoni e poi issata con un suono 5 minuti prima del segnale di avviso.

8. RICHIAMO GENERALE

- 8.1 In caso di problemi con la linea di partenza (lunghezza o angolo rispetto al vento, etc.) un differimento può essere usato fino all'ultimo secondo prima della partenza, invece di un richiamo generale.
- 8.2 Se si scopre un errore dopo il segnale di partenza (*tempi*) il CdR può abbandonare la regata usando la bandiera N (eventualmente su bandiera di classe). In queste circostanze non verrà segnalato un richiamo generale.
- 8.3 Quando il CdR non riesce ad identificare le barche partite in anticipo (regola 30.1, 30.2, 30.3 o 30.4, allora esporrà il Richiamo Generale alla partenza.

Nota bene: è consigliato avere un mezzo veloce che possa passare sulle prue dei concorrenti mostrando il segnale che è stato esposto sulla Barca Comitato.

9. PENALITÀ IN PARTENZA (BANDIERE U, I, Z E NERA)

- 9.1 Le bandiere Z ed I (*regole 30.1 e 30.2*) non saranno usate se non su richiesta delle classi interessate.
- 9.2 Sarà usata la bandiera P per il primo tentativo di partenza. Comunque per classi numerose la bandiera U potrà essere usata già alla prima partenza.
- 9.3 Nelle regate in cui a causa dell'errata lunghezza o angolo della linea di partenza, la partenza è stata differita o è stato dato un Richiamo Generale, il CdR aggiusterà la linea e farà un altro tentativo con lo stesso segnale preparatorio.
- 9.4 Se il CdR è certo che il richiamo generale non era stato causato dalla linea di partenza, allora userà la bandiera U o nera per ogni successivo tentativo.

- 9.5** Un importante principio seguito dal CdR è che la bandiera nera sarà usata solo quando i richiami generali sono causati o dalle barche stesse o per rapide oscillazioni del vento, e non da azioni del CdR.
- 9.6** Quando è in vigore la bandiera nera, il CdR, farà ogni sforzo per dare un differimento nel caso che, durante la procedura di partenza, sorgano problemi con la linea di partenza.

10. RIDUZIONE DEL PERCORSO

- 10.1** Controllare se le Istruzioni di Regata vietano la riduzione del percorso usando la bandiera S, se è permessa può essere usata, ma solo in casi estremi.
- 10.2** Se le IR non lo vietano possono essere accorciati uno o più lati usando la bandiera C e il pannello “-”, come specificato dalla regola 33.

11. ANNULLAMENTO

- 11.1** Prima del passaggio della prima boa, il CdR può interrompere la regata per un persistente salto di vento (*più di 25 Gradi*). Dopo di che, il CdR, dovrà fare tutto il possibile per aggiustare il campo in base ai cambiamenti delle condizioni (se *consentito dalle IR*) e farà continuare la regata.
- 11.2** Visibilità: Il CdR considererà l'annullamento della regata se è convinto che la riduzione di visibilità influisce sulla possibilità di condurre la regata senza incidenti.
- 11.3** Collasso del vento: Il CdR può annullare la regata quando è improbabile che le barche di testa completino il percorso entro il tempo limite (*che deve essere obbligatoriamente specificato nelle IR*).
- 11.4** Il CdR può annullare la regata se il nuovo vento provoca il capovolgimento delle posizioni nella flotta.
- 11.5** Incremento della velocità del vento: Una volta che la regata è partita, il CdR non annullerà la regata semplicemente perché la media della velocità del vento è salita oltre i limiti. Il CdR considererà di annullare la regata se non è in grado di gestirla in sicurezza.
- 11.6** Il CdR farà ogni sforzo per assicurare che altre imbarcazioni non interferiscano con la regata. Il CdR considererà l'annullamento della regata se questa situazione (*influenza esterna*) crea una regata “unfair”.
- 11.7** Frequenti e violenti salti di vento: In queste circostanze il CdR può non essere in grado di aggiustare il percorso in modo sufficientemente veloce, così da mantenere la regata nello standard richiesto. In questo caso la regata può essere annullata.
- 11.8** Durante una Medal Race, quando la riparazione non è ammessa, il CdR annullerà la regata se è convinto che le azioni del CdR, dell'Autorità Organizzatrice o di una barca non in regata, hanno effetto sulla “fairness” della regata.
- 11.9** Si ricorda che la decisione di regatare o continuare la regata è solo responsabilità dei concorrenti.

12. AGGIUSTAMENTO PERCORSO PER NUOVA INTENSITÀ/ DIREZIONE VENTO

- 12.1** Cambio direzione vento:
- Quando persiste un salto di vento inferiore a 10° il percorso non sarà cambiato a meno che sia necessario modificarlo per la corrente.
 - Tra i 10° e i 15° si prenderà in considerazione la modifica del percorso rispetto al nuovo vento se il CdR è convinto che questo salto persisterà.
 - Con un persistente salto di vento superiore a 15° il CdR cambierà il percorso per il nuovo vento.
 - Con un persistente salto di vento superiore a 45°, il CdR analizzerà se questo ha influenza sulla regata. In queste circostanze il CdR può annullare la regata.

- (e) Influenza e variazioni della corrente possono giustificare deviazioni da queste linee guida.
- 12.2** Cambio della lunghezza dei lati:
 - (a) Non è permesso di fare un cambio per ridurre un lato a meno del 50% o di aumentare il lato a più del 150% della lunghezza originale del lato stesso.
 - (b) Il CdR cercherà di limitare il numero dei cambiamenti nella lunghezza lato per ottenere il target time della regata.
 - (c) Cambiamenti nella corrente possono giustificare variazioni a queste linee guida.
- 12.3** Quando si effettuano cambi sulla lunghezza, il CdR cercherà di mantenere bilanciata la lunghezza complessiva delle boline e delle poppe.

13. REGOLA 42 - ESCLUDERE E RISTABILIRE (Off And Restored)

- 13.1** I limiti di velocità vento saranno dichiarati nelle regole di classe (ad esempio 8 nodi per il 470, 10 nodi per il Finn, etc.).
- 13.2** Il cambiamento tra Off e Restored ci sarà durante la regata oppure la bandiera O sarà esposta alla partenza, questo solo se la velocità del vento sarà uniforme su tutta l'area di regata.
- 13.3** Il CdR dovrà avvertire il CdP/GI prima di esporre la O o la R. Se il CdR non è in grado di avvertire la CdP/GI non si potranno fare cambiamenti.

14. PERCORSI - TRAPEZOIDE

- 14.1** La lunghezza del percorso sarà calcolata per dare alla prima barca di ogni flotta la possibilità di ottenere il target time.
- 14.2** La lunghezza del lato di lasco tra la boa 1 e 2 sarà approssimativamente 2/3 della lunghezza del primo lato di bolina (*vedere indicazioni specifiche per percorso*).
- 14.3** Il cancello composto dalle boe 4p/4s sarà posato dopo la partenza (ultima partenza in caso di flotte multiple).
- 14.4** L'angolo interno del lato di lasco sarà 70° per tavole e barche senza spinnaker.
- 14.5** L'angolo interno del lato di lasco sarà di 60° per barche con spinnaker.
- 14.6** I gates saranno larghi circa 8/10 lunghezze, a 90 gradi rispetto al vento di navigazione. Larghezza e angolo possono essere ulteriormente aggiustati per corrente e prevalenti condizioni (*vento, lato favorevole, etc.*). Possibilmente si userà il telemetro laser per verificare la larghezza del gate.

15. LINE DI PARTENZA

- 15.1** La linea di partenza sarà normalmente posata ortogonalmente rispetto al vento medio di navigazione. Corrente, lato favorevole del percorso, salto di vento previsto e altre variabili possono giustificare variazioni rispetto a queste linee guida.
- 15.2** La linea di partenza sarà circa 0,05 nm sotto il cancello 4p/4s.
- 15.3** Il telemetro laser o il GPS saranno usati per misurare la lunghezza della linea. La linea di partenza sarà data dal numero delle barche per la loro lunghezza per un fattore moltiplicatore tra 1 e 1,3, a seconda delle condizioni meteo.

16. LINEA DI ARRIVO / PROCEDURE PER ARRIVO

- 16.1** La linea di arrivo sarà posata prima che la prima barca inizi il lato finale.
- 16.2** Le bandiera blu e arancione saranno esposte senza suono quando la prima barca gira:
 - (a) Boa 2 per l'ultima volta nel caso di trapezio
 - (b) Boa 1 per bastone
 - (c) Cannello 4p/4S per arrivo al vento

- 16.3 Nel caso di cambio di percorso per il lato finale, la bandiera blu e arancione, saranno esposte appena possibile dopo che la linea di arrivo è stata posata.
- 16.4 La linea di arrivo sarà lunga circa 50 metri (75 metri per 49er, 49erFX e Nacra 17), ortogonale rispetto alla direzione dall'ultima boa. Possibilmente il telemetro laser sarà usato per determinare la lunghezza della linea di arrivo.
- 16.5 Le bandiera arancione e blu saranno ammainate (senza segnali sonori) o alla fine del tempo limite o immediatamente dopo l'arrivo dell'ultima barca.
- 16.6 Ci saranno almeno due UdR sulla barca arrivo; oltre a loro ci dovranno essere altre persone che aiuteranno nelle operazioni di arrivo.
- 16.7 Ogni UdR userà un registratore per registrare l'ordine di arrivo.
- 16.8 Se si usano cassette, esse dovranno essere catalogate e conservate fino alla conclusione dell'evento. Se si usa un registratore digitale i file, ogni giorno, saranno salvati e indicizzati su PC per un facile recupero.
- 16.9 Anche un ordine di arrivo scritto sarà stilato sulla barca di arrivo.
- 16.10 Concorrenti e Allenatori possono accedere alle registrazioni vocali e scritte.

17. CORREZIONE ERRORI DI CLASSIFICA / RICHIESTE DI RIPARAZIONE

- 17.1 Il CdR modificherà le posizioni di classifica, se è convinto che, basandosi su registrazioni e osservazioni, è stato fatto un errore sulla classifica.
- 17.2 Se il CdR ritiene che possa essere stato fatto un errore tale da falsare il risultato e per il quale la richiesta di riparazione da parte della barca sarebbe giusta, il CdR può richiedere riparazione a nome della barca colpita dall'errore.
- 17.3 Il CdR considererà la richiesta di riparazione a nome di una barca se è convinto che il punteggio della barca è errato per un'azione di una barca ufficiale.

18. PROTESTE DEL COMITATO DI REGATA

- 18.1 Il CdR può protestare una barca nelle seguenti circostanze:
 - (a) Una violazione alle Istruzioni di Regata che non può essere protestata da un'altra barca.
 - (b) Una evidente infrazione alla Regola 2 (*comportamento antisportivo*).
 - (c) Se una barca tocca una boa consapevolmente senza fare penalità e non viene protestata da altre barche (*escluso regate Tavole a Vela*).
 - (d) Se una barca non compie il percorso (*Regola 28*).

19. PRINCIPIO GENERALE

- 19.1 L'operatore di una imbarcazione del CdR (dell'organizzazione) informerà tempestivamente il Presidente del CdR se crede che la sua imbarcazione ha danneggiato in modo sostanziale una o più barche in regata.

20. GPS

- 20.1 Tutte le barche del CdR (barca segnali, controstarter, arrivi e posa boe) saranno equipaggiate con GPS.
- 20.2 Tutti i GPS saranno settati come segue:
 - (a) Distanza in miglia marini (nm).
 - (b) Ora locale nel formato 24 ore.
 - (c) Bussola in magnetica.
 - (d) Latitudine e longitudine in Gradi, minuti e decimali di minuti (esempio 39° 27.928 N).
 - (e) MapDatum WGS 84.