

Aprile 2022

# Policies per la Gestione delle Prove ad eventi World Sailing

## Regate di Flotta

Aprile 2022



## **POLICIES World Sailing di GESTIONE DELLE PROVE per EVENTI OLIMPICI e World Sailing REGATE DI FLOTTA<sup>1</sup>**

*Si prega di notare che queste policies sono linee guida per il Comitato di Regata. Queste linee guida non modificano le regole che si applicano ad una manifestazione. Il mancato rispetto di queste linee guida non è motivo di riparazione.*

### **1. Definizioni**

- 1.1 **Principal Race Officer** – un UdR World Sailing, nominato da World Sailing, responsabile della conduzione delle regate su tutti i campi di regata.
- 1.2 **World Sailing Race Officer** – un International Race Officer, autorizzato o nominato da World Sailing.
- 1.3 **World Sailing Course Representative** – un UdR World Sailing, nominato da World Sailing, responsabile della conduzione delle regate su un campo di regata.
- 1.4 **Course Race Officer** – un UdR nominato dall’Autorità Organizzatrice. Il Course Race Officer è responsabile di gestire il comitato di regata assegnato ad un dato campo di regata.
- 1.5 **Comitato di Regata** – il Principal Race Officer, i World Sailing Race Officers, i Course Race Officers e tutti i volontari in acqua responsabili per la gestione della regata.
- 1.6 L’Allegato 1 delinea i rispettivi ruoli del Principal Race Officer, del World Sailing Race Officer, del Course Representative e del Course Race Officer.
- 1.7 Quando un verbo è coniugato al futuro, esprime le intenzioni del race management team.

### **2. Principi Generali**

- 2.1 Queste policies sono applicabili a qualsiasi percorso e a qualsiasi target time.
- 2.2 La mancanza di tempo o di prove completate non rappresentano motivi per scostarsi da queste policies.

### **3. Orari/Tempi/Cambi di Programma**

- 3.1 Gli orari si baseranno sull’ora GPS. La sequenza di partenza inizierà al minuto esatto - hh:mm:00
- 3.2 Le partenze non saranno ritardate affinché i correnti raggiungano l’area di regata se avessero potuto arrivare con una adeguata solerzia.
- 3.3 La(e) Bandiera(e) Arancione(i) della linea di partenza sarà(anno) ammainata(e) (senza segnale sonoro) quando scade il tempo limite per partire, a meno che il comitato di regata intenda dare il Segnale d’Avviso per la successiva flotta in partenza entro dieci minuti dalla partenza precedente.
- 3.4 Quando si disputano prove consecutive (back-to-back), normalmente l’intervallo tra la chiusura della linea di arrivo ed il nuovo Segnale di Avviso per quel gruppo non sarà inferiore a 5 minuti. Ciò può cambiare in base alle condizioni. Se possibile, si programmerà la disputa di prove per la Formula Kite con flotte alternate.
- 3.5 Se è improbabile che sia possibile regatare il giorno seguente, si può cambiare il programma per disputare più prove in un giorno. Il numero di prove disputate non sarà maggiore di una prova in anticipo sul programma, e qualsiasi cambiamento sarà comunicato il giorno prima di quando entra in vigore.

---

<sup>1</sup>La Segreteria World Sailing userà queste policies, con le opportune revisioni, per altri eventi.

#### **4. Condizioni meteo per Regatare**

- 4.1 La prova partirà all'orario programmato se le condizioni di vento e la visibilità rientrano nei parametri delineati in queste policies. Aspettare condizioni "migliori" può essere non "fair", e quindi lo si eviterà.
- 4.2 Il comitato di regata non aspetterà che il vento si "stabilizzi". I concorrenti possono gareggiare in condizioni di vento "instabile".
- 4.3 La partenza può essere differita se si prevede una importante rotazione del vento sulla base di un modello noto o di altre informazioni affidabili (esempio: se si è in grado di vedere la termica in lontananza e si prevede che essa entri). In caso contrario, il comitato di regata farà partire la prova. La rotazione del vento può non verificarsi, il percorso può essere corretto, o la rotazione può verificarsi dopo che la prova è completata.
- 4.4 Il vento sarà misurato da imbarcazioni del comitato di regata alla deriva.
- 4.5 La velocità media del vento sarà calcolata su un intervallo di cinque minuti.
- 4.6 Le prove non partiranno con un vento medio inferiore ai 5 nodi sull'intero percorso. Questo limite inferiore può essere più alto in presenza di una forte corrente nell'area di regata.
- 4.7 Le prove non partiranno con un vento medio superiore ai 25 nodi. Per le classi 49er e 49er FX questo limite superiore è ridotto da 2 a 5 nodi circa in caso di mare grosso e/o vento rafficato. Questi limiti possono anche variare per tutte le classi a seconda delle condizioni del mare, della corrente e di rapidi cambiamenti di velocità.
- 4.8 Le prove non partiranno se una visibilità ridotta impedisce al comitato di regata di controllare la linea di partenza e di identificare le barche sul lato di percorso della linea di partenza. Il fatto che la prima boa non sia visibile dall'area di partenza non è, di per sé, una ragione per differire la prova.
- 4.9 Se possibile, il comitato di regata differirà la prova a terra (Intelligenza, o Intelligenza sopra Pennello Numerico) o manderà a terra i concorrenti (Intelligenza sopra H) se è probabile che perdurino le condizioni meteo attuali non adatte a regatare.

#### **5. Percorsi**

- 5.1 Il comitato di regata cercherà di impostare un primo lato il più lungo possibile, entro i limiti dell'area di percorso e del tempo target. Si esporranno sull'imbarcazione di partenza (eccetto per gli IQFOIL e la Formula Kite) I gradi bussola per la Boa 1.
- 5.2 La lunghezza del percorso sarà stabilita in modo da dare alla prima barca di ogni flotta la migliore possibilità di conseguire il tempo target.
- 5.3 Per i percorsi a Trapezio, la lunghezza del lato di lasco tra la Boa 1 e 2 sarà circa pari ai due terzi della lunghezza del lato 1.
- 5.4 Il lato di lasco avrà un angolo di 100° rispetto al vento per gli IQFOIL ed i Formula Kite, 110° per le barche senza spinnaker, e di 120° per le barche con spinnaker.
- 5.5 I cancelli saranno larghi circa 10 lunghezze di barca (60 metri per gli IQFOIL), in posizione ortogonale al vento apparente. Variazioni nella larghezza e nell'angolo possono essere opportune per incorporare l'effetto della corrente o di altre condizioni prevalenti. La larghezza dei cancelli sarà determinata utilizzando telemetri laser.
- 5.6 Di solito, si posizioneranno le Boe 4s/4d (4p/4s) del cancello di poppa dopo la partenza (dopo l'ultima partenza della sequenza in caso di flotte multiple). In acque profonde, o in presenza di una forte corrente, le Boe 4s/4d possono essere posizionate prima della partenza. Si poseranno a circa 0.05 NM sopra la linea di partenza
- 5.7 Quando ad un cancello è posizionata una sola boa, quella boa deve essere girata a sinistra. In tal caso, un'adeguata Istruzione di Regata sarà: "Se ad un cancello è in posizione una sola boa, quella boa deve essere girata a sinistra."

## 6. Linea di Partenza

- 6.1 Le linee di partenza di bolina saranno generalmente posizionate ortogonali rispetto al vento apparente medio. La corrente, il lato favorito del percorso, rotazioni previste del vento e altre variabili possono giustificare una variazione rispetto a questa linea guida, al fine di conseguire una distribuzione omogenea lungo la linea di partenza.
- 6.2 La tabella seguente rappresenta una guida per la lunghezza della linea di partenza nelle prove delle "opening series". Con vento forte o mare grosso, si può utilizzare un moltiplicatore maggiore.

Classe	Lunghezza Barca (M)	Fattore Moltiplicativo
IQFOIL partenza di bolina	2.2	3
IQFOIL partenza al traverso	8M per concorrente, minimo 60M	
ILCA 7	4.24	1.5
ILCA 6	4.24	1.5
470	4.7	1.5
420	4.2	1.5
49er/49erFX	4.9	2
29er	4.4	2
Nacra 17	5.25	2
Nacra 15	4.7	2
Formula Kite	10M per concorrente, minimo 150M	

Lunghezza linea di partenza = numero delle barche x lunghezza di una barca x fattore Moltiplicativo.

- 6.3 Nelle medal race con 10 barche, la lunghezza della linea di partenza dovrebbe essere di circa 100 metri per tutte le classi, ad eccezione dei 49er e dei Nacra 17, per i quali dovrebbe essere di circa 150 metri.
- 6.4 La lunghezza della linea di partenza sarà determinata utilizzando telemetri e/o GPS.

## 7. Procedura di Partenza

- 7.1 Si userà il sistema di partenza numerico dell'Allegato 2 per tutte le partenze in occasione di manifestazioni in stadi con il pubblico o dove si abbia una copertura dei Media in diretta. Per tutte le altre partenze, si userà la RRS 26.
- 7.2 Si userà la bandiera U (RRS 30.3) per il primo tentativo di partenza di ciascuna prova tranne per le partenze al traverso, per le quali si userà la bandiera nera.
- 7.3 Per le medal race, si userà la bandiera P per il primo tentativo (tranne per la Formula Kite e per gli IQFOIL).
- 7.4 In caso di differimento o di richiamo generale causato dalla lunghezza o dall'angolo della linea di partenza, il comitato di regata aggiusterà la linea e farà un altro tentativo usando il medesimo segnale preparatorio.
- 7.5 Se il comitato di regata è convinto che un differimento o un richiamo generale non era dovuto alla linea di partenza, userà la bandiera nera per ciascun tentativo successivo. Si userà la bandiera nera soltanto quando i richiami generali sono causati dalle barche stesse o da rapide oscillazioni del vento, e non da azioni del comitato di regata.

## 8. Controllo della linea

- 8.1 Il comitato di regata controllerà la linea da ogni estremo.
- 8.2 Quando sono nominati Course Representative di World Sailing, essi controlleranno la linea insieme ad un altro membro del comitato di regata.
- 8.3 Ogni persona che controlla la linea userà un registratore vocale e registrerà, senza interruzione, da almeno 90 secondi prima del segnale di partenza finché c'è qualcosa di interessante dopo

la partenza. Si registrerà la cronaca di qualsiasi cosa interessante (come ad esempio: barche che si avvicinano alla linea, o che si ammassano, etc...)

- 8.4 Per un facile recupero, la registrazione giornaliera sarà salvata e indicizzata.
- 8.5 I concorrenti classificati OCS, UFD o BFD, e le loro persone di supporto, possono esaminare le registrazioni della(e) partenza(e) pertinente(i).

## **9. Differire una Prova durante la Procedura di Partenza**

- 9.1 Il comitato di regata differirà la prova durante la procedura di partenza se il vento medio ruoterà di più di 10 gradi, oppure in presenza di altri fattori tali da causare l'ammassarsi delle barche a uno degli estremi della linea di partenza. In presenza di rapide oscillazioni del vento, il comitato di regata tenterà di posizionare una linea di partenza in base all'oscillazione media attesa.
- 9.2 Il comitato di regata prenderà in considerazione di differire la partenza per una qualsiasi delle seguenti ragioni:
  - (a) una boa che va alla deriva,
  - (b) un errore significativo nei tempi dei segnali,
  - (c) altre barche che interferiscono con le barche che stanno gareggiando,
  - (d) lunghezza o angolo inappropriato della linea di partenza,
  - (e) una riduzione della visibilità tale da impedire al race management team di controllare la linea di partenza o identificare chi parte in anticipo,
  - (f) un cambiamento delle condizioni per la Bandiera O, e
  - (g) altri fattori che potrebbero avere effetto sulla regolarità (fairness) della prova.
- 9.3 Se il comitato di regata ritiene improbabile che l'aggiustamento della linea di partenza incrementi le possibilità di una partenza regolare (fair), gli sarà allora permesso di proseguire con la procedura di partenza.
- 9.4 In caso di un Differimento che il comitato di regata prevede maggiore di dieci minuti, la(e) Bandiera(e) Arancione(i) della linea di partenza sarà(anno) ammainata(e) (senza segnale sonoro)..

## **10. Richiami**

- 10.1 Quando si usa la bandiera P, se il comitato di regata è convinto che sono state indettificate tutte le barche sul lato di percorso, si segnalerà un Richiamo Individuale. In nessun caso si segnalerà un Richiamo Individuale più tardi di 5 secondi dopo il segnale di partenza.
- 10.2 Il comitato di regata segnalerà un Richiamo Generale se ritenesse che le barche non identificate fossero sul lato di percorso della linea.
- 10.3 Quando si usa la bandiera U, se fosse necessario un Richiamo Generale dovuto a barche non identificate sul lato di percorso della linea di partenza all'inizio del minuto che precede il segnale di partenza, si segnalerà immediatamente un Differimento. Se il comitato di regata è convinto che la linea di partenza fosse regolare (fair), allora per la partenza successiva userà la Bandiera Nera.
- 10.4 Tranne dopo un Richiamo Generale con Bandiera Nera (quando sono soddisfatti i requisiti della RRS 30.4), i numeri velici delle barche registrate come UFD o BFD saranno esposti sull'imbarcazione-partenza dopo che le barche sono partite, o, in caso di più di una flotta sul medesimo percorso, dopo che l'ultima flotta nella sequenza delle partenze sia partita.
- 10.5 Se dopo il Segnale di Partenza si scopre un errore nella gestione della prova (ad esempio, un errore nei tempi), il comitato di regata può interrompere la prova (usando la bandiera N). In questo caso, il comitato di regata non segnalerà un Richiamo Generale.

## **11. Interruzione**

- 11.1 Nella prima metà del primo lato, il comitato di regata può interrompere la prova in caso di una persistente rotazione del vento (maggiore di 25 gradi). Dopo quel momento, il comitato di regata lascerà continuare la prova se è in grado di fare gli aggiustamenti alle mutate condizioni.
- 11.2 Visibilità: il comitato di regata prenderà in considerazione di interrompere una prova se è convinto che la riduzione della visibilità abbia effetto sulla sua capacità di gestire in sicurezza la regata. Il fatto che le barche non riescano a vedere la boa successiva dalla boa precedente, non è, di per sé, motivo sufficiente per interrompere la prova.
- 11.3 Crollo del vento: il comitato di regata può interrompere la prova quando è improbabile che la barca in testa completi il percorso entro il tempo limite complessivo, date le condizioni di vento in quel momento.
- 11.4 Una volta che una prova è partita, il race management team non interromperà la prova semplicemente perché l'intensità del vento è cresciuta oltre i limiti stabiliti. Il race management team prenderà in considerazione di interrompere la prova se non è in grado di gestire in sicurezza la regata.
- 11.5 Il comitato di regata può interrompere la prova quando un nuovo vento abbia provocato l'inversione nelle posizioni della flotta.
- 11.6 Il comitato di regata farà ogni sforzo per garantire che altre imbarcazioni non interferiscano con la regata. Il comitato di regata prenderà in considerazione l'Interruzione della prova se stabilisce che la medesima sia irregolare (unfair) a causa di un'influenza esterna.
- 11.7 Durante le prove, quando la riparazione non è disponibile, il comitato di regata interromperà la prova se è convinto che azioni del comitato di regata o dell'autorità organizzatrice hanno avuto effetto sulla regolarità (fairness) della prova.

## **12. Aggiustare il Percorso ad una nuova Intensità o Direzione del Vento**

### 12.1 Cambi nella direzione del vento:

- (a) Con una persistente rotazione del vento di 10° o meno, non si cambierà il percorso a meno che sia necessario aggiustarlo per la corrente o per offrire un vero lato di poppa.
- (b) Tra i 10° ed i 15° si prenderà in considerazione di aggiustare il percorso al nuovo vento, a condizione che il comitato di regata sia fiducioso che la rotazione del vento abbia probabilità di durare.
- (c) Con una persistente rotazione del vento maggiore di 15°, il comitato di regata tenterà di cambiare il percorso adattandolo al nuovo vento.
- (d) Con una persistente rotazione del vento maggiore di 45°, il comitato di regata prenderà in considerazione quanto è l'effetto sulla prova. In base a queste circostanze, il comitato di regata può o cambiare il percorso o interrompere la prova.
- (e) Oscillazioni frequenti e violente: in base a queste circostanze, il comitato di regata può non essere in grado di aggiustare il percorso in misura sufficiente o abbastanza rapidamente per mantenere la regolarità (fairness) della prova. In questo caso, si può interrompere la prova.
- (f) Cambi nella corrente, o una differenza tra l'angolo della corrente ed il vento, possono giustificare scostamenti da queste linee guida.

### 12.2 Cambi di lunghezza dei lati:

- (a) Nel conseguire il tempo target, il comitato di regata cercherà di minimizzare il numero di cambi di lunghezza di lato. In generale, si faranno cambi della lunghezza solo se pare evidente che il tempo, per il primo che arriva, risulti del 20% maggiore del tempo target.
- (b) Non si faranno cambi di lunghezza del lato tali da ridurre lo stesso a meno del 50% o incrementarlo a più del 150% della sua lunghezza originale.

(c) Cambi nella corrente possono giustificare scostamenti da queste linee guida.

### 13. RRS 42 – ‘Off’ e ‘Restored’

- 13.1 I limiti sull'intensità del vento saranno quelli stabiliti nelle relative regole di classe.
- 13.2 Per evitare di continuare a spegnere e ripristinare la RRS 42, il comitato di regata farà un cambio, (o esporrà la Bandiera O alla partenza), soltanto se è convinto che l'intensità del vento rimarrà probabilmente sopra o sotto l'intensità specificata del vento, sull'intera area di percorso.
- 13.3 Il comitato di regata avviserà il team della giuria presente sul percorso ben prima di esporre un segnale. Se il comitato di regata non fosse in grado di avvisare la giuria, non farà alcun cambio.

### 14. Linea di Arrivo/ Procedure di Arrivo

- 14.1 Per i percorsi a Trapezio, la linea di arrivo sarà posizionata a 0.15 NM dalla boa 3 di cancello.
- 14.2 Per le prove LG e LR, la distanza della linea di arrivo dalla boa 4 di cancello sarà come nella seguente tabella.

Forza del Vento	4 -12 nodi	più di 12 nodi
Classi di Derive	0.05 NM	0.1 NM
Skiff e Tavole	0.1 NM	0.15 NM

- 14.3 La linea di arrivo sarà posizionata prima che la prima barca inizi il lato finale.
- 14.4 La Bandiera Blu sarà esposta sulla(e) imbarcazione(i) arrivo (senza segnale sonoro) non appena la prima barca gira:
- (a) la Boa 2 per l'ultima volta in caso di percorsi a Trapezio; o
  - (b) la Boa 1 per percorsi a Bastone; o
  - (c) le Boe di cancello 4s/4d per arrivi di bolina.
- 14.5 In caso di un cambio di percorso tardivo dell'ultimo lato, la Bandiera Blu sarà esposta non appena possibile dopo che la linea di arrivo sia stata posizionata
- 14.6 La linea di arrivo sarà lunga circa 50 metri (75 metri per i 49er, per i 49erFX e per i Nacra 17), in posizione ortogonale alla direzione dall'ultima boa per gli arrivi al lasco (ortogonale al vento apparente per gli arrivi di bolina o di poppa). Si userà il telemetro per stabilire la lunghezza della linea di arrivo.
- 14.7 La Bandiera Blu sulla(e) imbarcazione(i) arrivo sarà ammainata (senza segnale sonoro) al primo tra: (i) lo scadere del tempo limite, o (ii) immediatamente dopo l'arrivo dell'ultima barca.
- 14.8 Su ogni imbarcazione arrivi ci saranno due persone addette a controllare la linea. Qualora possibile, almeno uno dei due addetti al controllo della linea sulla(e) imbarcazione(i) arrivi sarà un World Sailing Race Officer.
- 14.9 Ogni persona addetta a controllare la linea userà un dispositivo di registrazione portatile per registrare l'ordine di arrivo.
- 14.10 Per un facile recupero, la registrazione giornaliera sarà salvata e indicizzata.
- 14.11 Ogni imbarcazione arrivi terrà anche una documentazione scritta dell'ordine di arrivo.
- 14.12 I concorrenti e le loro persone di supporto possono ascoltare la(e) registrazion(i) vocale(i) e controllare la documentazione scritta dei loro arrivi.

### 15. Richieste di Riparazione

- 15.1 Se il comitato di regata ritiene di aver commesso un errore che ha effetto sull'esito della prova e per il quale una riparazione può essere possibile, chiederà riparazione per la(e) barca(he) potenzialmente interessata(e).

## **16. Proteste del Comitato di Regata**

- 16.1 Siccome la responsabilità principale di protestare per infrazioni alle regole fa capo ai concorrenti, il comitato di regata normalmente non protesterà una barca.
- 16.2 Il comitato di regata può protestare una barca nelle seguenti circostanze:
- (a) un'infrazione delle istruzioni di regata che non può essere protestata da un'altra barca;
  - (b) un'apparente infrazione del buon comportamento sportivo (RRS 2);
  - (c) il non eseguire una penalità dopo aver consapevolmente toccato una boa, ma non se la barca protesta un'altra barca.

## **17. GPS**

- 17.1 Tutte le imbarcazioni del race management (imbarcazione dei segnali, imbarcazione del pin, imbarcazione arrivi e imbarcazioni boa) saranno equipaggiate con un GPS.
- 17.2 Tutti i GPS saranno impostati come segue:
- (a) distanza in miglia nautiche (NM)
  - (b) tempo dell'ora locale in formato 24 ore
  - (c) rilevamento bussola in formato magnetico
  - (d) Latitudine e Longitudine in gradi, minuti e minuti decimali (esempio: 39° 27.928 Nord, 034° 17.464 Est)
  - (e) Map Datum WGS 84



Allegato 1 – I ruoli degli UdR World Sailing (*World Sailing Race Officers*)

**L'UdR World Sailing (*World Sailing Race Officer*)**

Gli UdR World Sailing sono International Race Officers autorizzati o nominati da World Sailing per svolgere ruoli specifici in una regata.

**Il *Principal Race Officer***

Il *Principal Race Officer* deve agire come UdR World Sailing capo, ed è responsabile delle regate in tutti i campi di regata.

**Il *World Sailing Course Representative***

Il *World Sailing Course Representative* è un UdR World Sailing nominato da World Sailing responsabile della conduzione delle regate su un campo di regata. I *World Sailing Course Representatives* lavoreranno a stretto contatto con i *Course Race Officers* nominati dalle Autorità Organizzatrici. Il *World Sailing Race Officer* di norma rappresenterà il comitato di regata nelle udienze.

**Il *Course Race Officer***

I *Course Race Officers* sono responsabili di gestire il proprio comitato di regata e di condurre le prove.

I *Course Race Officers* sono responsabili della gestione di tutte le procedure in materia di sicurezza.

Un *Course Race Officer* non agirà in merito a nessuna delle seguenti questioni (siano o no modificate dalle Istruzioni di Regata) senza l'approvazione del *World Sailing Course Representative* di quel campo di regata:

- (a) Differimento (RRS 27.3);
- (b) Scelta del percorso, sua posizione e configurazione, durata della prova;
- (c) Se una linea di partenza debba essere spostata o aggiustata (RRS 27.2);
- (d) Decisioni sulla linea di partenza (OCS e richiami (RRS 29), penalità in partenza (Bandiera Nera - RRS30));
- (e) Cambio di percorso/spostamento delle boe – aggiustare il percorso a una nuova intensità o direzione del vento (RRS 33);
- (f) Posizione della Linea di Arrivo;
- (g) Interruzione (RRS 27.3, 32 e 35);
- (h) “Spegnere” e “ripristinare” la RRS 42 (punto 13)
- (i) Stabilire la posizione di arrivo (punto 14)
- (j) Correzioni dovute a errori nel compilare la classifica (RRS 90.3(c));
- (k) Richiedere riparazione per conto di una barca (punto 15);
- (l) Protestare una barca (punto 16).
- (m) Imporre una penalità (RRS 90.3, A5);
- (n) Modificare le Istruzioni di Regata o il Bando di Regata;
- (o) Aree di regata da usare; e
- (p) Programma.

Allegato 2 – Sistema di partenza numerico

Sistema di partenza per prove delle opening series tranne IQFOIL e Formula Kite.

Minuti prima del segnale di partenza	Segnale visivo esposto	Segnale visivo ammainato	Segnale Sonoro	Significato
10+	Bandiera Arancione della linea di partenza		Uno	Segnale di Attenzione la prova partirà a breve
6	Bandiera di Classe P o partenza con penalità se richiesto (U, o Nera) RRS 42 (Bandiera O/R se applicabile)		Nessun suono	Classe in partenza e regole applicabili
5	Bandiera bianca col numero 5		Uno	Segnale d'Avviso
4	Bandiera blu col numero 4	Bandiera bianca	Uno	Segnale Preparatorio
3	Bandiera rosa col numero 3	Bandiera blu	Uno	Tre minuti
2	Bandiera rossa col numero 2	Bandiera rosa	Uno	Due minuti
1	Bandiera gialla col numero 1	Bandiera Rossa	Un suono lungo	Un minuto
0	Bandiera verde	Bandiera gialla	Uno	Segnale di Partenza
+1		Bandiera verde e Bandiera di Classe. P, U o Nera e O/R	Nessun suono	

Sistema di partenza per IQFOIL, Formula Kite e medal race.

Minuti prima del segnale di partenza	Segnale visivo esposto	Segnale visivo ammainato	Segnale Sonoro	Significato
8+	Bandiera Arancione della linea di partenza		Uno	Segnale di attenzione, la prova partirà a breve
4	Bandiera di classe P o partenza con penalità se richiesto (U, o Nera) RRS 42 (Bandiera O se applicabile)			Classe in partenza e regole applicabili
3	Bandiera rosa col numero 3		Uno	Segnale d'Avviso
2	Bandiera rossa col numero 2	Bandiera rosa	Uno	Segnale Preparatorio
1	Bandiera gialla col numero 1	Bandiera rossa	Un suono lungo	Un minuto
0	Bandiera verde	Bandiera gialla	Uno	Segnale di Partenza
+1		Bandiera verde e Bandiera di Classe, P, U o Nera e O/R	Nessun suono	

World Sailing  
20 Eastbourne Terrace  
London, W2 6LG, UK  
[www.sailing.org](http://www.sailing.org)  
Tel: + 44 (0)2939 404 888  
[www.sailing.org](http://www.sailing.org)

sport / nature / technology



World Sailing