

---

**LE**  
**REGOLE DI REGATA**  
**DELLA**  
**VELA**

**Per il 2009–2012**

**International Sailing Federation**

Published by ISAF (UK) Ltd., Southampton, UK  
© International Sailing Federation, (IOM) Ltd.  
June 2008

# INDICE

---

	Segnali di Regata	<i>Entro la copertina</i>
	Introduzione	5
	Principio di Base	7
<b>Part 1</b>	Regole Fondamentali	7
<b>Part 2</b>	Quando le barche si incontrano	9
<b>Part 3</b>	Conduzione di una Regata	15
<b>Part 4</b>	Altri Obblighi quando si è in Regata	20
<b>Part 5</b>	Proteste, Riparazioni, Udienze, Cattiva Condotta, Appelli	27
<b>Part 6</b>	Iscrizioni e Qualificazione	37
<b>Part 7</b>	Organizzazione della Regata	39
	<b>Appendici</b>	
<b>A</b>	Punteggio	43
<b>B</b>	Regole di Regata del Windsurfing	47
<b>C</b>	Regole del Match Racing	61
<b>D</b>	Regole del Team Racing	72
<b>E</b>	Regole per Barche Radio-Comandate	77
<b>F</b>	Procedure per Appelli e Richieste	85
<b>G</b>	Identificazione sulle Vele	87
<b>H</b>	Pesatura Indumenti ed Equipaggiamenti	92
<b>J</b>	Bando ed Istruzioni di Regata	93
<b>K</b>	Guida per il Bando di Regata	98
<b>L</b>	Guida per le Istruzioni di Regata	106
<b>M</b>	Raccomandazioni per i Comitati per le Proteste	124
<b>N</b>	Giurie Internazionali	129
<b>P</b>	Procedure Speciali per la Regola 42	132

## INTRODUZIONE

Le *Regole di Regata della Vela* includono due sezioni principali. La prima sezione, Parti da 1 a 7, contiene regole che riguardano tutti i concorrenti. La seconda sezione, Appendici da A a P, contiene dettagli di regole, regole che si applicano a particolari tipi di regata, e regole che riguardano solamente un numero ridotto di concorrenti o ufficiali di regata.

**Revisione** Le regole di regata sono riviste e pubblicate ogni quattro anni dalla International Sailing Federation (ISAF), l'autorità internazionale per questo sport. La presente edizione entra in vigore il 1 Gennaio 2009, con l'eccezione che per una manifestazione iniziata nel 2008, detta data può essere posticipata dal bando e dalle istruzioni di regata. Le modifiche di maggior rilievo alle Parti da 1 a 7 ed alle Definizioni, rispetto alla edizione 2005-2008, sono evidenziate da barre verticali a margine del testo. Non sono previste modifiche prima del 2013, ma qualsiasi modifica ritenuta urgente prima di tale data, sarà resa nota attraverso le autorità nazionali e pubblicata sul sito web dell'ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)).

**Codici ISAF** I Codici ISAF per la Eleggibilità, la Pubblicità, l' Anti-doping ed il Codice per la classificazione dei velisti (Regulations 19, 20, 21 e 22) sono oggetto di riferimento nella Definizione di *Regola*, ma non sono incluse in questa pubblicazione in quanto possono essere modificate in qualsiasi momento. Le più recenti versioni dei Codici sono disponibili sul sito web dell'ISAF; nuove versioni saranno comunicate tramite le autorità nazionali.

**Casi e Chiamate** L'ISAF pubblica le interpretazioni delle regole di regata, raccolte nel *Libro dei Casi 2009 - 2012* e le riconosce come interpretazioni ufficiali e spiegazioni delle regole stesse. L'ISAF pubblica anche il *Call Book for Match Racing 2009 -2012* ed il *Call Book for Team Racing 2009-2012*, e li riconosce come interpretazioni ufficiali limitatamente ai match arbitrati o alle regate a squadre. Queste pubblicazioni sono disponibili sul sito web dell'ISAF.

**Terminologia** Un termine usato nel senso stabilito nelle Definizioni è stampato in corsivo o, nei preamboli, in corsivo neretto (per esempio, *in regata* e *in regata*). “Regola di regata” indica una regola de “ ***Le Regole di Regata della Vela***”. “Barca” si riferisce ad una barca a vela con il suo equipaggio a bordo. “Comitato di Regata” comprende ogni persona o comitato che svolge funzioni proprie del comitato di regata. Una “modifica” ad una *regola* comprende un'aggiunta o cancellazione di tutta o di parte di essa. “Autorità Nazionale” significa un' autorità nazionale membro dell'ISAF. Altre parole ed altri termini sono usati nel senso comunemente inteso nell'uso nautico o generale.

**Appendici** Quando si applicano le regole di un'appendice esse prevalgono su ogni regola delle Parti da 1 a 7 e le Definizioni in contrasto con esse. Ogni Appendice è identificata da una lettera. Un riferimento ad una regola di un'Appendice conterrà la lettera dell'Appendice e il numero della regola (ad es. 'regola A1'). Non esistono le Appendici I e O.

**Modifiche alle Regole** Le prescrizioni di un'autorità nazionale, le regole di classe o le istruzioni di regata possono modificare una regola soltanto per quanto consentito dalla regola 86.

**Modifiche alle Prescrizioni di una Autorità Nazionale** Un' Autorità Nazionale può limitare le modifiche alle proprie prescrizioni, come stabilito dalla Regola 88.2.

*La FIV stabilisce che in caso di divergenze di interpretazione, prevale il testo inglese.*

**Si ricorda inoltre che nelle regole:**

**“shall” significa “deve” ed indica una azione obbligatoria**

**“may” significa “può” ed indica una azione facoltativa.**

# PRINCIPIO DI BASE

## COMPORTAMENTO SPORTIVO E LE REGOLE

I concorrenti nello sport velico sono soggetti ad un insieme di *regole* che sono tenuti ad osservare ed a far rispettare. Un principio fondamentale di comportamento sportivo è che, quando concorrenti infrangono una *regola*, essi dovranno eseguire prontamente una penalità, che può essere il ritirarsi.

## PARTE 1

### REGOLE FONDAMENTALI

#### 1 SICUREZZA

##### 1.1 Aiutare Chi è in Pericolo

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

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

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

#### 2. CORRETTO NAVIGARE

Una barca ed il suo proprietario devono gareggiare nel rispetto dei principi riconosciuti di sportività e correttezza. Una barca può essere penalizzata a norma di questa regola soltanto se risulta chiaramente che detti principi sono stati violati. Una squalifica in base a questa regola non potrà essere scartata dai punteggi della serie di prove della barca.

#### 3. ACCETTAZIONE DELLE REGOLE

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

- (a) ad assoggettarsi alle presenti *regole*;

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

#### **4. DECISIONE DI PARTECIPARE ALLA REGATA**

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

#### **5. ANTI - DOPING**

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

## PARTE 2

# QUANDO LE BARCHE SI INCONTRANO

*Le regole della Parte 2 si applicano tra barche che stanno navigando nell'area di regata o nei suoi pressi ed intendono **regatare**, che sono **in regata**, o che sono state **in regata**. Comunque, una barca che non sia **in regata** non deve essere penalizzata per una violazione delle presenti regole, ad eccezione della regola 23.1.*

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

## SEZIONE A DIRITTO DI ROTTA

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

### 10 SU MURE DIFFERENTI

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

### 11 SULLE STESSE MURE, INGAGGIATE

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

### 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 STA VIRANDO

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



due barche sono soggette nello stesso tempo a questa regola, quella a sinistra dell'altra o quella a poppa deve *tenersi discosta*.

## **SEZIONE B**

### **LIMITAZIONI GENERALI**

#### **14 EVITARE CONTATTI**

Una barca deve evitare il contatto con un'altra barca se ciò è ragionevolmente possibile. Comunque una barca con diritto di rotta o avente diritto a *spazio* o a *spazio alla boa*

(a) non occorre che agisca per evitare un contatto fino a che non è chiaro che l'altra non si sta *tenendo discosta* o non sta dando *spazio* o *spazio alla boa*, e

(b) non deve essere penalizzata in forza di questa regola, salvo che vi sia un contatto che causi danni o lesioni.

#### **15 ACQUISIRE IL DIRITTO DI ROTTA**

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

#### **16 CAMBIAMENTO DI ROTTA**

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

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

#### **17 SULLE STESSE MURE; GIUSTA ROTTA**

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

## SEZIONE C

### ALLE BOE ED AGLI OSTACOLI

*Le regole della Sezione C non si applicano ad una **boa** di partenza circondata da acque navigabili o al suo cavo di ormeggio dal momento in cui le barche si stanno avvicinando ad essi per **partire** sino a quando li hanno passati. Quando si applica la regola 20, non si applicano le regole 18 e 19.*

#### 18 SPAZIO ALLA BOA

##### 18.1 Quando si applica la Regola 18

La regola 18 si applica tra barche quando esse sono obbligate a lasciare una *boa* dalla stessa parte ed almeno una di esse si trova nella *zona*. Comunque la regola non si applica

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

##### 18.2 Dare Spazio alla Boa

- (a) Quando le barche sono *ingaggiate* la barca esterna deve dare alla barca interna *spazio alla boa*, a meno che si applichi la regola 18.2(b).
- (b) Se le barche sono *ingaggiate* quando la prima di esse raggiunge la *zona*, la barca esterna in quel momento deve, da allora, dare alla barca interna *spazio alla boa*. Se una barca è *libera dalla prua* quando essa raggiunge la *zona*, la barca *libera dalla poppa* in quel momento deve, da allora, dare ad essa *spazio alla boa*.
- (c) Quando una barca è obbligata a dare *spazio alla boa* per la regola 18.2(b), essa deve continuare a farlo anche se in seguito l'*ingaggio* viene interrotto o inizia un nuovo *ingaggio*. Comunque, se una delle barche oltrepassa la posizione di prua al vento o se la barca con di-

ritto di *spazio alla boa* lascia la *zona*, cessa l'applicazione della regola 18.2(b).

- (d) Se vi è un ragionevole dubbio che una barca abbia ottenuto o interrotto un *ingaggio* in tempo, si dovrà presumere che non lo abbia fatto.
- (e) Se una barca da *libera dalla poppa* ottiene un *ingaggio* all'interno e, dal momento in cui l'*ingaggio* inizia, la barca esterna non ha potuto dare *spazio alla boa*, essa non è obbligata a darlo.

### 18.3 Virare Quando ci si Avvicina ad una Boa

Se due barche si stavano avvicinando ad una *boa* su *mure* opposte ed una di esse cambia *mure* divenendo, di conseguenza, soggetta alla regola 13 entro la *zona* mentre l'altra barca *sta raggiungendo* la *boa*, da quel momento, la regola 18.2 non si applica. La barca che ha cambiato *mure*

- (a) non deve costringere l'altra barca a navigare sopra la bolina stretta per evitarla, né impedire all'altra barca di passare la *boa* dalla parte prescritta, e
- (b) deve dare *spazio alla boa* se l'altra barca diviene *ingaggiata* al suo interno.

### 18.4 Abbatere

Quando una barca con diritto di rotta *ingaggiata* all'interno deve abbattere alla *boa* per prendere la sua *giusta rotta*, essa non deve, sino a quando non ha abbattuto, navigare più distante dalla *boa* di quanto occorra per seguire quella rotta. La Regola 18.4 non si applica ad una *boa* del cancello.

### 18.5 Esenzioni

Quando una barca sta usufruendo dello *spazio alla boa* cui ha diritto, essa sarà esentata

- (a) se essa infrange una regola della Sezione A, in conseguenza del fatto che l'altra barca ha mancato di darle *spazio alla boa*, o
- (b) se essa infrange una regola della Sezione A o la regola 15 o 16 mentre gira la *boa* sulla sua *giusta rotta*.

## 19 SPAZIO PER PASSARE UN OSTACOLO

### 19.1 Quando si Applica la Regola 19

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

### 19.2 Dare Spazio ad un Ostacolo

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

## 20 SPAZIO PER VIRARE AD UN OSTACOLO

### 20.1 Richiamare e Rispondere

Avvicinandosi ad un *ostacolo*, una barca che navighi di bolina stretta o oltre può chiamare *spazio* per virare ed evitare un'altra barca sulle stesse *mure*. Dopo che una barca ha fatto un richiamo essa deve dare alla barca richiamata il tempo per rispondere;

- (b) la barca richiamata deve rispondere o virando al più presto possibile, o replicando immediatamente "vira tu" e dare subito alla barca richiamante *spazio* per virare e per evitarla; e
- (c) quando la barca richiamata risponde, la barca richiamante deve virare al più presto possibile.

## **20.2 Esenzioni**

Quando una barca sta usufruendo dello *spazio* al quale essa ha diritto per la regola 20.1(b), essa sarà esentata se infrange una regola della Sezione A o la regola 15 o 16.

## **20.3 Quando non si Deve Richiamare**

Una barca non deve richiamare a meno che ragioni di sicurezza richiedano ad essa di fare una sostanziale modifica di rotta per evitare l'*ostacolo*. Inoltre, essa non deve richiamare se l'*ostacolo* è una *boa* che la barca richiamata sta *raggiungendo*.

## SEZIONE D

### ALTRE REGOLE

*Quando tra due barche si applica la regola 21 o 22 non sono in vigore le regole della Sezione A.*

#### **21 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; MUOVERSI ALL'INDIETRO**

- 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 adempiere alla regola 30.1 deve *tenersi discosta* da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.
- 21.2** Una barca che sta eseguendo una penalità deve *tenersi discosta* da una barca che non lo sta facendo.
- 21.3** Una barca che si muove all'indietro scontrando una vela deve *tenersi discosta* da una barca che non lo sta facendo.

#### **22 BARCA ROVESCIAIA, ALL'ANCORA O INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO**

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

#### **23 INTERFERENZA CON UN'ALTRA BARCA**

- 23.1** Se è ragionevolmente possibile, una barca che non è *in regata* non deve interferire con una barca che è *in regata*.
- 23.2** Eccetto quando sta navigando sulla sua *giusta rotta*, una barca non dovrà interferire con una barca che sta eseguendo una penalità o che sta navigando su un altro lato.

## PARTE 3

# CONDUZIONE DI UNA REGATA

### 25 ISTRUZIONI DI REGATA E SEGNALI

Il bando e le istruzioni di regata devono essere messe a disposizione di ogni barca prima dell'inizio di una regata. Il significato dei segnali, visivi ed acustici, elencati nei Segnali di Regata non può essere modificato se non a norma della regola 86.1(b). Il significato di qualsiasi altro segnale che possa essere usato deve essere incluso nelle istruzioni di regata.

### 26 PARTENZA DELLE REGATE

Le regate devono essere fatte partire usando i segnali seguenti. I tempi devono essere presi dai segnali visivi; non si deve tener conto della mancanza d'un segnale acustico.

<i>Segnale</i>	<i>Bandiera e segnale sonoro</i>	<i>Minuti mancanti</i>
Avviso	Bandiera di classe, 1 suono	5 (*)
Preparatorio	P, I, Z, Z con I o bandiera nera 1 suono	4
Un Minuto	Ammainata del segnale preparatorio 1 suono lungo	1
Partenza	Ammainata della bandiera di classe 1 suono	0

(\*) o come previsto nelle Istruzioni di Regata

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

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

**27.1** Non più tardi del segnale di avviso, il comitato di regata deve segnalare o indicare in altro modo il percorso da compiere qualora non sia stato stabilito dalle istruzioni di regata, e può sostituire un segnale di percorso con un altro, e segnalare che è richiesto di indossare i dispositivi personali di galleggiamento (esponendo la bandiera Y con un segnale acustico).

**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 l'Intelligenza, Intelligenza su H, Intelligenza su A, con due segnali acustici) o *annullare* la prova (esponendo bandiera N su H, o N su A, con tre segnali acustici).

*La FIV prescrive che vengano usati anche i seguenti segnali :*

- Lettera "G" C.I. - Effettuazione di una prova addizionale o di recupero:  
"Dopo la regata in corso, verrà disputata un'altra prova. Il nuovo segnale di avviso verrà esposto 1 minuto dopo l'ammainata della Lettera "G" C.I."
- "N" sopra "Intelligenza" , segnale di pericolo : esposto da qualsiasi mezzo del Comitato di Regata ed appoggiato da 3 segnali acustici, significa: "Tutte le regate iniziate sono annullate e quelle da iniziare sono differite. Raggiungere immediatamente il porto o il ridosso più vicino." Il Comitato di Regata potrà far disputare o ripetere la prova, alzando la lettera "L" del C.I.

## **28 COMPIMENTO DEL PERCORSO**

**28.1** Una barca deve *partire*, lasciare nell'ordine esatto ogni *boa* dalla parte prescritta, ed *arrivare*, in modo che un filo rappresentante il suo percorso dopo la *partenza* e sino all'*arrivo* quando tesato

- (a) passi ogni *boa* dalla parte prescritta
- (b) tocchi ogni *boa* da girare e
- (c) passi tra le *boe* di un cancello dalla direzione della *boa* precedente

Essa può correggere ogni errore per conformarsi a questa regola. Dopo essere *arrivata*, non è obbligata ad attraversare completamente la linea d'arrivo.

**28.2** Una barca può lasciare da qualsiasi parte una *boa* che non inizi, delimiti o termini il lato sul quale essa si trova. Essa deve, comunque, lasciare una *boa* di partenza dalla parte prescritta quando la barca si sta avvicinando alla linea di partenza dal suo lato di *pre-partenza* per *partire*.

## **29 RICHIAMI**

### **29.1 Richiamo individuale**

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



gnale di partenza o sino ad un minuto prima di un qualche successivo segnale di partenza, quale che sia il periodo più breve. Questa regola non si applica se si applica la regola 30.3.

## **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 è stato un errore nella procedura di partenza, il comitato di regata può segnalare un richiamo generale (esponendo il Primo Ripetitore con due segnali acustici). Il segnale di avviso per una nuova partenza per la classe richiamata deve essere dato un minuto dopo l'ammainata del Primo Ripetitore (un segnale acustico), e le partenze di ogni successiva classe, dovranno seguire la nuova partenza .

## **30 PENALITA' ALLA PARTENZA**

### **30.1 Regola della Lettera I**

Se è stata esposta la bandiera "I", e qualsiasi parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura di una barca si trova nel lato di percorso della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza, essa dovrà, successivamente, navigare dal lato di percorso al lato di pre-partenza attraverso un prolungamento della linea, prima di *partire*

### **30.2 Regola della Lettera Z**

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

### **30.3 Regola della bandiera nera**

Se è stata esposta una bandiera nera, nessuna parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura di una barca deve trovarsi nel triangolo formato dagli

estremi della linea di partenza e dalla prima *boa* durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola e viene identificata, essa sarà squalificata, senza udienza, anche qualora la prova sia fatta ripartire, o venga ripetuta, ma non se la prova è *differita o annullata* prima del segnale di partenza. Qualora venga segnalato un richiamo generale o la prova venga *annullata* dopo il segnale di partenza, il comitato di regata dovrà esporre il numero velico della barca squalificata prima del prossimo segnale di avviso di quella prova e qualora la prova venga fatta ripartire o venga ripetuta essa non potrà prendervi parte. Se lo fa la sua squalifica non potrà essere scartata dal calcolo del punteggio totale della serie.

### **31 TOCCARE UNA BOA**

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

### **32 RIDUZIONE DEL PERCORSO O ANNULLAMENTO DOPO LA PARTENZA**

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

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

oppure potrà ridurre il percorso in modo che le altre prove in programma possano essere corse. Comunque, dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è *arrivata* entro il tempo limite qualora sia previsto, il comitato di regata non dovrà *annullare* la prova senza averne attentamente valutato le conseguenze nei riguardi di tutte le barche nella prova o nella serie.

**32.2** Se il comitato di regata segnala una riduzione di percorso (esponendo la bandiera S con due segnali acustici), la linea di arrivo dovrà essere

- (a) ad una *boa* da girare: tra la *boa* ed un'asta recante la bandiera S;
- (b) ad una linea che le barche sono tenute ad attraversare al termine di ogni giro, quella linea;
- (c) ad un cancello: tra le *boe* del cancello.

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

### **33 CAMBIAMENTO DEL LATO SUCCESSIVO DEL PERCORSO**

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 già in posizione.

- (a) Se sarà cambiata la direzione del lato di percorso, il segnale sarà l'esposizione della bandiera C, accompagnata da ripetuti segnali sonori e da:
  - (1) l'esposizione dei nuovi gradi bussola, o
  - (2) una bandiera o tabella triangolare verde se il cambio è verso dritta, o una bandiera o tabella rettangolare rossa se il cambio è verso sinistra.
- (b) Se verrà cambiata la lunghezza del lato, ciò dovrà essere segnalato con l'esposizione della bandiera C, accompagnata da segnali sonori ripetuti, e da un “-“ se la lunghezza verrà diminuita, o da un “+” se verrà aumentata.
- (c) Al fine di mantenere la configurazione del percorso, i lati successivi potranno essere cambiati senza bisogno di ulteriori segnali.

### **34 BOA MANCANTE**

Quando una *boa* è mancante o fuori posizione il comitato di regata dovrà, se possibile,

- (a) rimpiazzarla nella sua corretta posizione o sostituirla con una nuova di aspetto simile; o
- (b) sostituirla con un oggetto che esponga la bandiera M emettendo ripetuti segnali acustici.

### **35 TEMPO LIMITE E PUNTEGGI**

Se una barca compie il percorso come prescritto dalla regola 28.1 ed *arriva* entro il tempo limite, se stabilito, tutte le barche che *arrivano* devono essere classificate nella loro posizione di arrivo a meno che la regata venga *annullata*. Se nessuna barca *arriva* entro il tempo limite, il comitato di regata deve *annullare* la regata.

### **36 PROVE FATTE RIPARTIRE O RIPETUTE**

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

## **PARTE 4**

# **ALTRI OBBLIGHI QUANDO IN REGATA**

*Le regole della Parte 4 si applicano solamente alle barche che sono **in regata**.*

### **40 DISPOSITIVI PERSONALI DI GALLEGGIAMENTO**

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

### **41 AIUTO DA PARTE DI TERZI**

Una barca non deve ricevere aiuto da una fonte esterna, ad eccezione di:

- (a) aiuto per un membro dell’equipaggio ammalato o abbia subito lesioni;
- (b) dopo una collisione, aiuto dall’equipaggio dell’altra barca al fine di liberare le barche;
- (c) aiuto nella forma di informazioni che sono liberamente disponibili a tutte le barche;
- (d) informazioni non richieste da una fonte disinteressata, che può anche essere un’altra barca nella medesima regata.

### **42 PROPULSIONE**

#### **42.1 Regola fondamentale**

Tranne quand’è permesso dalla regola 42.3 o dalla regola 45, una barca deve competere soltanto usando il vento e l’acqua per aumentare, mantenere o diminuire la sua velocità. Il suo equipaggio può regolare l’assetto delle vele e dello scafo e compiere altre azioni d’arte marinaresca, ma non deve muovere il corpo in altro modo per dare propulsione alla barca.

#### **42.2 Azioni vietate**

Senza limitare l’applicazione della regola 42.1 sono proibite le seguenti azioni:

- (a) pompaggio: ripetuti sventagliamenti di qualsiasi vela sia mediante cazzate e allascate della vela sia mediante un movimento del corpo verticale o trasversale allo scafo.
- (b) rollio: ripetute rollate della barca ottenute:
  - (1) dal movimento del corpo;
  - (2) da ripetuti aggiustamenti delle vele o della deriva, o
  - (3) dal governo della barca;
- (c) spinta: improvviso movimento del corpo in avanti, interrotto bruscamente;
- (d) timonare: movimento ripetuto del timone che sia fatto con forza, o che serva a far avanzare la barca, o ne impedisca il movimento all'indietro;
- (e) ripetute virate o abbattute non correlate a cambiamenti del vento o a ragioni tattiche.

### **42.3 Eccezioni**

- (a) Una barca può essere fatta rollare al fine di agevolarne il governo;
- (b) L'equipaggio d'una barca può muovere i propri corpi per esagerare il rollio che facilita il governo della barca durante una virata o un'abbattuta, a condizione che, appena completata la virata o l'abbattuta, la velocità della barca non risulti maggiore di quella che sarebbe stata in mancanza della virata o dell'abbattuta.
- (c) Tranne quando si è di bolina ed è possibile il "surfing" (rapida accelerazione scendendo sul lato sottovento di un'onda) o la planata, l'equipaggio della barca può cazzare la scotta e la ritenuta di qualsiasi vela allo scopo di dare inizio al surfing o alla planata, ma soltanto una volta per ogni onda o raffica di vento.
- (d) Quando una barca è più all'orza rispetto alla bolina stretta, ed è ferma o si muove lentamente, essa potrà timonare per portarsi su di una rotta di bolina stretta.
- (e) Una barca può ridurre la sua velocità muovendo ripetutamente il timone.

- (f) Qualsiasi mezzo di propulsione può essere usato per dare aiuto a una persona o ad un altro naviglio in pericolo.
- (g) Per liberarsi da un incagliamento o da una collisione con un'altra barca od oggetto, una barca può usare la forza applicata dall'equipaggio dell'una o dell'altra barca ed ogni congegno che non sia un motore per la propulsione.
- (h) Le Istruzioni di Regata possono, in circostanze specificate, consentire propulsione utilizzando un motore o qualunque altro metodo a condizione che la barca non ottenga un significativo vantaggio nella prova.

*Nota: Le Interpretazioni della regola 42 sono disponibili sul sito web dell'ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) o possono essere richieste per posta.*

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

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

## 44 PENALITA' AL MOMENTO DI UN INCIDENTE

### 44.1 Eseguire una penalità

Una barca può eseguire una Penalità di Due Giri quando essa può aver infranto una regola della Parte 2 mentre è *in regata* o una Penalità di Un Giro quando essa può aver infranto la regola 31. Le Istruzioni di Regata possono specificare l'uso di Penalizzazioni nel Punteggio o qualche altra penalità. Comunque,

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

### 44.2 Penalità di Un giro e Due-Giri

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

### 44.3 Penalizzazione sul Punteggio

- (a) Una barca prende una Penalizzazione sul Punteggio esponendo una bandiera gialla alla prima ragionevole possibilità dopo l'incidente,
- (b) Quando una barca ha preso una Penalizzazione sul Punteggio essa deve tenere la bandiera gialla esposta sino all'*arrivo* e richiamare alla linea di arrivo l'attenzione del comitato di regata su di essa. In quel momento essa deve anche informare il comitato di regata dell'identità dell'altra barca coinvolta nell'incidente. Se ciò non fosse possibile, essa deve farlo alla prima ragionevole occasione ed entro il tempo limite per le *proteste*.
- (c) Il punteggio della prova per una barca che prende una Penalizzazione sul Punteggio deve essere il punteggio che avrebbe ricevuto senza quella penalizzazione, peggiorato del numero di posti stabilito dalle istruzioni di regata. Comunque, essa non potrà essere classificata peggio di 'Non Arrivato' (DNF). Quando le Istruzioni di Regata non stabiliscono il numero di posti, esso sarà il numero intero (arrotondato allo 0,5 superiore) più vicino al 20% del nume-



ro delle barche iscritte. I punteggi delle altre barche non dovranno essere cambiati; pertanto due barche potranno ricevere il medesimo punteggio.

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

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

## **46 PERSONA RESPONSABILE**

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

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

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

47.2 Nessuna persona che sia a bordo deve lasciare volontariamente la barca, a meno che sia ammalata o abbia subito lesioni o debba prestare aiuto ad una persona o a un natante in pericolo, o per nuotare. Una persona che lascia la barca accidentalmente o per nuotare deve ritornare a bordo prima che la barca continui a regatare.

## **48 SEGNALI DA NEBBIA E FANALI**

Quand'è richiesto da motivi di sicurezza, una barca deve emettere i segnali acustici da nebbia ed esporre i fanali prescritti dalle *Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare* o da vigenti regole governative.

## **49 POSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO**

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

49.2 Quando le regole di classe o le istruzioni di regata richiedono i cavi corrimano, essi devono essere ben tesi e i concorrenti non debbono tenere fuori da essi nessuna parte del torso, a meno che ciò sia necessario per breve tempo al fine di effettuare un compito indispensabile. Su barche equipaggiate con cavo corrimano superiore ed inferiore, un concorrente

seduto in coperta con la faccia fuori bordo e la cintola all'interno del cavo inferiore può avere la parte superiore del suo corpo fuori dal cavo superiore.

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

### **50.1 Cambio di vele**

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

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

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

### **50.3 Uso di buttafuori**

- (a) Nessuna vela deve essere bordata sopra o mediante un buttafuori, tranne per quanto permesso dalla regola 50.3 (b) o 50.3 (c). Per buttafuori s'intende ogni attrezzatura od altro dispositivo collocato in modo da poter esercitare una spinta verso l'esterno su di una scotta o vela in un punto dal quale, con la barca dritta, una linea verticale verrebbe a cadere all'esterno dello scafo o del piano di coperta. Ai fini della presente regola non sono parti dello scafo o del piano di coperta le impavesate, le falchette e i bottazzi, e non sono buttafuori: un bompreso usato per fissare la mura d'una vela bordata, un buttafuori poppiero usato per bordare il boma d'una vela bordata, o il boma d'una vela di prua bomata che non richiede alcun aggiustamento durante la virata.
- (b) Ogni vela può essere bordata ad un boma o guidata sopra un boma che sia normalmente usato per una vela bordata e sia permanentemente fissato all'albero al quale è fissata la penna della vela bordata.
- (c) Una vela di prua può essere bordata o fissata col suo punto di scotta ad un tangone di spinnaker o ad un asta fuoribordo, purché lo spinnaker non sia armato.

## **50.4 Vele di prua**

La differenza tra una vela di prua e uno spinnaker sta nel fatto che la larghezza mediana d'una vela di prua, misurata tra i punti a metà della sua inferitura e della sua balumina, non supera il 50% della lunghezza della sua base, e che nessun'altra sua larghezza intermedia supera nella stessa proporzione percentuale la sua distanza dal punto di penna della vela. Una vela murata a poppavia dell'albero più a prua non è una vela di prua.

## **51 ZAVORRA MOBILE**

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

## **52 FORZA MANUALE**

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

## **53 RESISTENZA D'ATTRITO**

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

## **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.

# **PARTE 5**

## **PROTESTE, RIPARAZIONI, UDIENZE,**

## **CATTIVA CONDOTTA ED APPELLI**

### **Sezione A**

## **PROTESTE; RIPARAZIONI; AZIONI PER LA REGOLA 69**

### **60 DIRITTO DI PROTESTARE; DIRITTO DI CHIEDERE RIPARA- ZIONE O AZIONI PER LA REGOLA 69**

#### **60.1 Una barca può**

- (a) protestare un'altra barca, ma non per un'asserita violazione di una regola della Parte 2 salvo che essa sia stata coinvolta nell'incidente o l'abbia visto; o
- (b) chiedere riparazione.

#### **60.2 Un comitato di regata può**

- (a) protestare una barca, ma non in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione o da una *protesta* invalida, o da un rapporto di una *parte interessata* diversa dal rappresentante della barca stessa;
- (b) richiedere riparazione per una barca, o
- (c) fare rapporto al comitato per le proteste richiedendo una azione a norma della regola 69.1 (a).

Comunque, quando il comitato di regata riceve un rapporto a norma della regola 43.1(c) o 78.3 deve protestare la barca

#### **60.3 Un comitato per le proteste può**

- (a) protestare una barca, ma non in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione o da una *protesta* invalida, o da un rapporto da una *parte interessata* diversa dal rappresentante della barca stessa. Peraltro esso può protestare una barca

- (1) se ha notizia di un incidente che l'ha coinvolta, che potrebbe aver provocato lesioni o danni gravi o
  - (2) se nel corso dell'udienza di una *protesta* valida ha notizia che la barca, sebbene non sia *parte* nell'udienza, era coinvolta nell'incidente e possa aver infranto una *regola*;
- (b) convocare un'udienza per prendere in considerazione una riparazione; o
  - (c) agire a norma della regola 69.1 (a).

## 61 REQUISITI DELLA PROTESTA

### 61.1 Informare il protestato

- (a) Una barca che intende protestare deve informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione. Se la sua *protesta* riguarda un incidente avvenuto nell'area di regata, che la vede coinvolta o che essa ha visto, deve gridare 'Protesto!' ed esporre in maniera visibile una bandiera rossa alla prima ragionevole occasione per ciascuna azione. La barca terrà la bandiera esposta sino a quando essa non è più *in regata*. Comunque,
  - (1) se l'altra barca non si trova a portata di voce, la barca protestante non ha l'obbligo di richiamare, ma deve informare l'altra barca alla prima ragionevole occasione;
  - (2) se la lunghezza dello scafo della barca protestante è inferiore a 6 metri, la barca non ha l'obbligo di esporre una bandiera rossa;
  - (3) se dall'incidente derivano danni o lesioni che sono evidenti per le barche coinvolte nell'incidente medesimo, ed una di esse intende protestare, le prescrizioni di questa regola non le si applicano, ma essa dovrà adoperarsi per informare l'altra barca entro il tempo limite della regola 61.3.
- (b) Un comitato di regata o un comitato per le proteste che intende protestare una barca deve informarla alla prima ragionevole occasione. In ogni caso, se la *protesta* riguarda un incidente che il comitato ha osservato nell'area di regata, esso deve informare la barca dopo la fine della regata, entro il tempo limite della regola 61.3.

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

## 61.2 Contenuto della protesta

Una *protesta* deve essere fatta in iscritto e deve identificare

- (a) il protestante e il protestato;
- (b) l'incidente, includendo dove e quando sia avvenuto;
- (c) ogni *regola* che il protestante ritenga sia stata violata; e
- (c) il nome del rappresentante della barca protestante.

Comunque, se il requisito (b) è rispettato, il requisito (a) può essere regolarizzato in qualsiasi momento prima dell'udienza, ed i requisiti (c) e (d) possono essere regolarizzati prima o durante l'udienza.

## 61.3 Tempo limite per la protesta

Una *protesta* d'una barca, o del comitato di regata o del comitato per le proteste per un incidente che il comitato osserva nell'area di regata, deve essere consegnata all'ufficio di regata entro il tempo limite stabilito nelle istruzioni di regata. Se non è stato stabilito, il tempo limite è di due ore dopo l'*arrivo* dell'ultima barca in regata. Altre *proteste* del comitato di regata o del comitato per le proteste devono essere consegnate all'ufficio di regata non oltre due ore dopo che il comitato ha ricevuto la relativa informazione. Il comitato per le proteste deve estendere il tempo se vi è una buona ragione per farlo.

## 62 RIPARAZIONE

**62.1** Una richiesta di riparazione o una decisione del comitato per le proteste di prendere in considerazione una riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca in una regata o in una serie di regate è stato, non per sua colpa, significativamente peggiorato da:

- (a) un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, del comitato per le proteste o dell'autorità organizzatrice, ma non a

seguito di una decisione del comitato per le proteste, quando la barca era *parte* dell'udienza;

- (b) lesioni o danni materiali dovuti all'azione di una barca che stava violando una regola della Parte 2, o di un mezzo non *in regata* che era obbligato a tenersi discosto;
- (c) prestare aiuto (tranne che a sé stessa o al suo equipaggio) in attuazione della regola 1.1; o
- (d) una barca contro la quale sia stata imposta una penalità a norma della regola 2 o sia stato preso un provvedimento disciplinare a norma della regola 69.1 (b).

**62.2** La richiesta deve essere per iscritto e consegnata all'ufficio di regata non più tardi del tempo limite per le proteste o di due ore dopo l'incidente, quale che sia il termine più tardivo. Il comitato per le proteste deve estendere il tempo se vi è una buona ragione per farlo. Non è richiesta la bandiera rossa.

## **SEZIONE B**

### **UDIENZE E DECISIONI**

#### **63 UDIENZE**

##### **63.1 Requisiti di un'udienza**

Una barca o un concorrente non devono essere penalizzati senza udienza tranne per quanto previsto dalle regole 30.2, 30.3, 67, 69, A5 e P2. Una decisione in tema di riparazione non deve essere decisa senza udienza. Il comitato per le proteste deve ascoltare tutte le *proteste* e richieste di riparazione che sono state consegnate all'ufficio di regata, a meno che consenta di ritirare la *protesta* o richiesta di riparazione.

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

A tutte le parti di un'udienza devono essere notificati il tempo e luogo dell'udienza, devono essere messe a loro disposizione la *protesta* o la domanda di riparazione e va loro concesso un tempo ragionevole per prepararsi all'udienza.

### 63.3 Diritto di essere presenti

- (a) Le *parti* di un'udienza o un rappresentante per ciascuna di esse hanno il diritto di essere presenti durante l'audizione di tutte le deposizioni. Quando una *protesta* riguarda infrazioni di una regola della Parte 2, 3 o 4, i rappresentanti delle barche devono essere stati a bordo al tempo dell'incidente, a meno che il comitato per le proteste non abbia una buona ragione per regularsi altrimenti. Tranne quando fa la sua deposizione, qualsiasi testimone, che non sia membro del comitato per le proteste, deve essere escluso dall'udienza.
- (b) Se una *parte* nell'udienza di una *protesta* o richiesta di riparazione non si presenta, il comitato per le proteste può ugualmente decidere la *protesta* o richiesta. Se la *parte* era assente per motivi inevitabili, il comitato può riaprire l'udienza.

### 63.4 Parte interessata

Un membro d'un comitato per le proteste che sia una *parte interessata* non deve prendere ulteriormente parte all'udienza, ma può comparire in qualità di testimone. I membri del comitato per le proteste devono dichiarare ogni possibile interesse personale appena essi ne vengono a conoscenza. Una *parte* dell'udienza la quale ritenga che un membro del comitato per le proteste sia una *parte interessata* deve ricusarlo al più presto possibile.

### 63.5 Validità della protesta o richiesta di riparazione

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

### 63.6 Assunzione delle prove e accertamento dei fatti

Il comitato per le proteste deve ricevere le deposizioni delle *parti* dell'udienza e dei loro testimoni, e le altre prove che ritiene necessarie. Un membro del comitato per le proteste che abbia visto l'incidente può testimoniare. Una *parte* dell'udienza può rivolgere domande ad ogni per-



sona che fornisce prove. Dopo di che il comitato deve determinare i fatti e fondare su di essi la sua decisione.

### **63.7 Conflitto tra Bando e Istruzioni di Regata**

Se tra una regola del bando ed una delle istruzioni di regata vi è un conflitto che debba essere risolto prima che il comitato per le proteste possa decidere una *protesta* o una richiesta di riparazione, il comitato deve adottare la regola che esso ritenga darà il risultato più equo per tutte le barche coinvolte.

### **63.8 Proteste tra barche in differenti regate**

Una *protesta* tra barche concorrenti in regate differenti condotte da autorità organizzatrici differenti deve essere esaminata da un comitato per le proteste accettabile per quelle autorità.

## **64 DECISIONI**

### **64.1 Penalità ed esenzioni**

- (a) Quando il comitato per le proteste decide che una barca che è *parte* di una udienza di protesta ha violato una *regola*, essa deve essere squalificata a meno che sia applicabile qualche altra penalizzazione. Una penalizzazione deve essere inflitta sia che la *regola* applicabile sia stata menzionata o no nella *protesta*.
- (b) Se una barca ha eseguito una penalità applicabile, essa non è soggetta alla regola 64.1(a), a meno che la penalizzazione per la *regola* che essa ha infranto sia una squalifica non scartabile dal suo punteggio nella serie.
- (c) Quando a causa della violazione di una *regola* una barca ha costretto un'altra barca a violare una *regola*, a questa altra barca non si applicherà la *regola* 64.1 (a) e quest'ultima sarà esente da penalità.
- (d) Se una barca ha violato una *regola* quando non era *in regata*, la penalizzazione prevista le sarà inflitta nella regata disputata più prossima nel tempo a quello dell'incidente.

### **64.2 Decisioni in tema di riparazione**

Quando il comitato per le proteste decide che una barca è meritevole di riparazione a norma della regola 62, deve adottare un provvedimento che sia il più equo possibile per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione. Ciò può consistere nell'aggiustare i punteggi (si veda, per alcuni esempi, la regola A10) o i tempi d'arrivo delle barche, nell'*annullare* la regata, nel lasciarne validi i risultati o nell'adottare altri accomodamenti. In caso di dubbio in merito ai fatti o sulle probabili con-

sequenze di qualche accomodamento per la regata o serie, specialmente prima di *annullare* la regata, il comitato per le proteste dovrà attingere prove da fonti appropriate.

### 64.3 Decisioni in tema di stazza

- (a) Quando il comitato per le proteste accerta che delle deviazioni in eccesso rispetto alle tolleranze specificate nelle regole di classe sono state causate da danneggiamento o da normale usura e non migliorano le prestazioni della barca, non la penalizzerà. Comunque la barca non dovrà continuare a *regatare* finché le deviazioni non sono state corrette, a meno che il comitato decida che non visia o on vi sia stata una ragionevole possibilità per farlo.
- (b) Se il comitato per le proteste è in dubbio sul significato d'una regola di stazza, deve sottoporre i suoi problemi, assieme ai fatti attinenti, ad un'autorità responsabile in tema d'interpretazione della regola. Nel prendere la sua decisione il comitato è vincolato dal parere di detta autorità
- (c) Quando una barca squalificata per una regola di stazza dichiara per iscritto che intende presentare appello, essa può partecipare alle regate successive senza modifiche alla barca, ma sarà squalificata se mancherà di appellare o se l'esito dell'appello le sarà sfavorevole.
- (d) Le spese di stazza derivanti da una *protesta* riguardante una regola di stazza devono essere pagate dalla *parte* soccombente, a meno che il comitato per le proteste decida altrimenti.

## 65 COMUNICAZIONI ALLE PARTI E AD ALTRI

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

**65.2** Una *parte* nell'udienza ha diritto di ricevere per iscritto le suddette informazioni, se lo richiede in forma scritta al comitato per le proteste non più tardi di sette giorni dopo essere stata informata della decisione. Il comitato deve allora prontamente fornire tali informazioni insieme, quando è relativo, ad un diagramma dell'incidente preparato o confermato dal comitato.

**65.3** Quando il comitato per le proteste penalizza una barca per una regola di stazza, esso deve inviare le suddette informazioni alle competenti autorità di stazza.

## **66 RIAPERTURA DI UN'UDIENZA**

Il comitato per le proteste può riaprire un'udienza quando decide che può avere commesso un errore significativo, o quando entro un tempo ragionevole si rendano disponibili nuove significative prove. Esso deve riaprire un'udienza quando lo richiede l'autorità nazionale norma della regola F5. Una *parte* dell'udienza può chiedere la riapertura non oltre 24 ore dopo esser stato informata della decisione. Quando si riapre un'udienza la maggioranza dei membri del comitato per le proteste deve, ove possibile, essere composta da membri del comitato per le proteste originario.

## **67 REGOLA 42 E REQUISITI DELL'UDIENZA**

Se è previsto nelle istruzioni di regata, il comitato per le proteste può penalizzare senza udienza una barca che abbia violato la regola 42, purché l'incidente sia stato visto da un membro del comitato o da un osservatore da esso designato, e una squalifica in base a questa regola non potrà essere scartata dai punteggi della serie della barca. Una barca penalizzata in tal modo dovrà esserne informata mediante notificazione nei risultati di regata.

## **68 DANNI**

La materia riguardante i danni derivanti da una infrazione a qualsiasi *regola* è disciplinata dalle eventuali prescrizioni dell'Autorità Nazionale.

## **Sezione C**

### **COMPORTAMENTO GRAVEMENTE SCONVENIENTE**

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

##### **69.1 Azione da parte di un comitato per le proteste**

- (a) Quando un comitato per le proteste, in base a sua osservazione diretta o ad un rapporto pervenutogli da qualsiasi fonte, ritiene che un concorrente possa aver commesso una grave violazione d'una regola o delle buone maniere o dello spirito sportivo, o abbia screditato lo sport, può aprire un'udienza. Il comitato per le proteste deve informare prontamente il concorrente per iscritto dell'asserita condotta scon-

veniente, e del tempo e luogo dell'udienza. Se il concorrente fornisce valide ragioni per non essere in grado di presenziare all'udienza, il comitato per le proteste deve riprogrammarla.

- (b) L'udienza deve essere tenuta, seguendo le procedure delle regole 63.2, 63.3(a), 63.4 e 63.6, da un comitato per le proteste composto da almeno tre membri. Se esso decide che il concorrente ha tenuto l'asserita condotta sconveniente, deve alternativamente :
- (1) richiamare il concorrente, o
  - (2) infliggere una penalizzazione escludendo il concorrente e, se del caso, squalificando una barca dalla regata, o dalle rimanenti regate della serie o dall'intera serie, oppure nell'avviare un'altra azione nell'ambito della propria giurisdizione. Una squalifica a norma di questa regola non deve essere scartata dai punteggi della serie della barca.
- (c) Il comitato per le proteste deve riferire prontamente la penalizzazione, ma non un richiamo, alle autorità nazionali del luogo di svolgimento della manifestazione, del concorrente e del proprietario della barca. Se il comitato per le proteste è una giuria internazionale nominata dall'ISAF a norma della regola 89.2(b), deve inviare all'ISAF copia del rapporto.
- (d) Se il concorrente non fornisce valide ragioni per non essere in grado di presenziare all'udienza e non si presenta, il comitato per le proteste può condurla in assenza del concorrente. Se il comitato lo fa e penalizza il concorrente, ciò deve essere incluso nel rapporto, redatto a norma della regola 69.1(c) con i fatti accertati, la decisione e le relative motivazioni.
- (e) Se il comitato per le proteste sceglie di non condurre l'udienza in assenza del concorrente o se l'udienza non può essere fissata in tempo e luogo che permettano ragionevolmente al concorrente di presenziare, il comitato per le proteste deve raccogliere tutte le informazioni disponibili e, se l'imputazione sembra giustificata, fare un rapporto alla competente autorità nazionale. Se il comitato per le proteste è una giuria internazionale nominata dall'ISAF a norma della regola 89.2(b), deve inviare all'ISAF una copia del rapporto.
- (f) Quando il comitato per le proteste ha lasciato la manifestazione e viene ricevuto un rapporto in merito ad un comportamento sconveniente, il comitato di regata o l'autorità organizzatrice può nominare

un nuovo comitato per le proteste che proceda a norma della presente regola.

## **69.2 Azione di un'autorità nazionale o Azione Iniziale da parte dell'ISAF**

- (a) Quando un'autorità nazionale o l'ISAF riceve un rapporto in merito ad una grave violazione d'una *regola*, delle buone maniere, o dello spirito sportivo, un rapporto relativo ad una presunta condotta che può avere screditato lo sport, o un rapporto richiesto dalla regola 69.1(c) o 69.1(e), può disporre un'indagine e, se del caso, deve disporre un'udienza. Può quindi disporre entro la sua giurisdizione qualsiasi azione disciplinare ritenga appropriata nei confronti del concorrente o barca, o di altra persona implicata, ivi inclusa la sospensione dell'eleggibilità, permanentemente o per uno specifico periodo di tempo, per prender parte ad ogni competizione organizzata nella sua giurisdizione, e la sospensione dell'eleggibilità ISAF in conformità alla Regulation 19 dell'ISAF.
- (b) L'autorità nazionale di un concorrente deve anche sospendere l'eleggibilità ISAF del concorrente come richiesto dalla Regulation 19 dell'ISAF.
- (c) L'autorità nazionale deve riferire prontamente una sospensione dell'eleggibilità a norma della regola 69.2 (a) all'ISAF, e alle autorità nazionali della persona o del proprietario della barca sospesi se essi non sono membri dell'autorità nazionale che ha inflitto la sospensione.

## **69.3 Conseguente Azione dell'ISAF**

A seguito del ricevimento di un rapporto a sensi delle regole 69.2 (c) o della Regulation ISAF 19, o a seguito di una propria azione a norma della regola 69.2(a), l'ISAF deve informare tutte le autorità nazionali, che potranno anche sospendere l'eleggibilità per manifestazioni svolte sotto la propria giurisdizione. Il Comitato Esecutivo dell'ISAF deve sospendere l'eleggibilità ISAF del concorrente in conformità alla Regulation 19 ISAF se non lo fa l'autorità nazionale del concorrente.

*La FIV stabilisce che, automaticamente e senza alcuna procedura, tutti i concorrenti sospesi da altre Autorità Nazionali o dall'ISAF siano interdetti dal partecipare a regate organizzate in Italia sotto la sua giurisdizione per tutto il periodo nel quale sono sottoposti a detta sanzione.*

## Sezione D

### Appelli

#### 70 – APPELLI E RICHIESTE AD UNA AUTORITA' NAZIONALE

- 70.1** Salvo che il diritto di appello non sia stato negato a norma della regola 70.5, una *parte* di una udienza può appellare una decisione di un comitato per le proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati,.
- 70.2** Un comitato per le proteste può chiedere la conferma o la correzione della sua decisione.
- 70.3** Un appello a norma della regola 70.1 o una richiesta da parte di un comitato per le proteste a norma della regola 70.2 devono essere inviati all'autorità nazionale con la quale l'autorità organizzatrice è associata a norma della regola 89.1. Comunque, se le barche attraverseranno le acque di più di un'autorità nazionale mentre sono *in regata*, le istruzioni di regata devono identificare l'autorità nazionale alla quale devono essere inviati gli appelli o le richieste.
- 70.4** Un circolo o un'altra organizzazione affiliata ad una autorità nazionale può chiedere un'interpretazione delle *regole*, purché non riguardi una *protesta* o una richiesta di riparazione che possa essere appellata. L'interpretazione non deve essere usata per cambiare una precedente decisione di un comitato per le proteste.
- 70.5** Non sono appellabili le decisioni d'una giuria internazionale costituita in conformità all'Appendice N . Inoltre, se il bando di regata e le istruzioni di regata lo stabiliscono, il diritto d'appello può essere escluso purché:
- (a) sia essenziale definire prontamente il risultato d'una regata che qualifichi una barca a partecipare ad uno stadio successivo d'una manifestazione o ad una manifestazione successiva (un'autorità nazionale può prescrivere che per tale procedura sia richiesta la sua approvazione).
  - (b) un'autorità nazionale lo prescriva per una particolare manifestazione aperta soltanto ad iscritti posti sotto la sua giurisdizione, o
  - (c) un'autorità nazionale lo prescriva per una particolare manifestazione, dopo essersi consultata con l'ISAF, purché il comitato per le proteste sia costituito a norma dell'Appendice N , con l'eccezione che sarà sufficiente che solo due membri della giuria siano Giudici Internazionali.
- 70.6** Gli appelli e le richieste devono essere conformi alla Appendice F .

## **71 DECISIONI DELL'AUTORITA' NAZIONALE**

- 71.1** Una *parte interessata* o un membro del comitato per le proteste non devono prendere alcuna parte nella discussione o decisione d'un appello o d'una richiesta di conferma o correzione.
- 71.2** L'autorità nazionale può confermare, modificare o riformare la decisione del comitato per le proteste, dichiarare la non validità della *protesta* o della richiesta di riparazione, o rinviare la *protesta* o la richiesta per la riapertura dell'udienza o per una nuova udienza e decisione, davanti allo stesso o ad altro comitato per le proteste
- 71.3** Quando l'autorità nazionale decide che in base ai fatti accertati dal comitato per le proteste una barca che era *parte* nell'udienza di una protesta ha violato una *regola*, deve penalizzarla, sia che quella barca o quella *regola* fossero menzionate o meno nella decisione del comitato per le proteste.
- 71.4** La decisione dell'autorità nazionale è definitiva. L'autorità nazionale deve inviare per iscritto la sua decisione a tutte le *parti* dell'udienza e al comitato per le proteste, che dovranno attenersi ad essa.

## **PARTE 6**

# **ISCRIZIONE E QUALIFICAZIONE**

### **75 ISCRIZIONE A UNA REGATA**

**75.1** Per iscriversi ad una regata una barca deve attenersi a quanto richiesto dall'autorità organizzatrice della regata. Essa può essere iscritta da:

(a) un membro d'un circolo o di un'altra organizzazione affiliata ad un'autorità nazionale membro dell'ISAF

(b) un circolo od un'organizzazione di cui sopra, o

(c) un membro di un'autorità nazionale membro dell'ISAF.

**75.2** I concorrenti devono attenersi alla Regulation 19 dell'ISAF, Codice di Eleggibilità..

### **76 ESCLUSIONE DI BARCHE O CONCORRENTI**

**76.1** L'autorità organizzatrice o il comitato di regata possono, respingere o annullare l'iscrizione d'una barca o escludere un concorrente, subordinatamente alla regola 76.2, purché sia fatto prima della partenza della prima prova e se ne precisino le ragioni. Per altro, l'autorità organizzatrice o il comitato di regata non può respingere od annullare l'iscrizione di una barca o escludere un concorrente a causa di pubblicità, a condizione che la barca o il concorrente rispetti la Regulation 20 dell'ISAF, Codice della Pubblicità .

**76.2** Nei campionati mondiali o continentali una iscrizione che rientri nelle quote stabilite non deve essere respinta o annullata senza aver prima ottenuto l'approvazione della relativa associazione di classe internazionale (o dell'Offshore Racing Council) oppure dell'ISAF.

### **77 IDENTIFICAZIONE SULLE VELE**

Una barca deve attenersi ai requisiti dell'Appendice G in tema di simboli di classe, lettere nazionali e numeri sulle vele.



## **78 CONFORMITA' ALLE REGOLE DI CLASSE; CERTIFICATI**

**78.1** Il proprietario di una barca ed altra persona responsabile deve fare in modo che la barca sia mantenuta conforme alle regole della sua classe e che il suo eventuale certificato di stazza o rating rimanga valido.

**78.2** Quando una *regola* richiede che il certificato sia prodotto prima che la barca sia *in regata*, e questo non viene presentato, la barca può essere *in regata* purché rilasci al comitato di regata una dichiarazione, sottoscritta dalla persona responsabile, che esiste un certificato valido e che esso sarà consegnato al comitato di regata prima della fine della manifestazione. Se il certificato non perverrà in tempo, la barca sarà squalificata in tutte le regate della manifestazione.

**78.3** Quando un ispettore di equipaggiamenti o uno stazzatore incaricato di una manifestazione conclude che una barca o un equipaggiamento personale non è conforme alle regole di classe, egli dovrà riferirne per iscritto al comitato di regata.

## **79 CLASSIFICAZIONE**

Se il bando di regata o le regole di classe stabiliscono che alcuni o tutti i concorrenti devono soddisfare i requisiti di classificazione, la stessa deve essere realizzata come descritto nella Regulation 22 dell'ISAF, Codice di Classificazione dei Velisti.

## **80 PUBBLICITA'**

Una barca e il suo equipaggio devono attenersi alla Regulation 20 ISAF, Codice per la Pubblicità.

## **81 REGATE RIPROGRAMMATE**

Quando una regata è stata riprogrammata tutte le barche iscritte nella regata originaria dovranno esserne informate. A discrezione del comitato di regata si potranno accettare nuove iscrizioni che siano conformi ai requisiti di iscrizione della regata originaria.

## PARTE 7

# ORGANIZZAZIONE DELLA REGATA

### 85 REGOLE VIGENTI

L'autorità organizzatrice, il comitato di regata e il comitato per le proteste sono soggetti alle *regole* nel condurre e giudicare le regate.

### 86 MODIFICHE ALLE REGOLE

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

- (a) Prescrizioni di un'autorità nazionale possono modificare una regola di regata, ma non le Definizioni, una regola dell'Introduzione, il Principio del "Comportamento Sportivo e le Regole", le Parti 1,2 o 7; le regole 42, 43, 69, 70, 71, 75, 76.2, 79 o 80; una regola di un'appendice che modifichi una di queste regole; le Appendici H o N; le Regulation ISAF 19, 20, 21 o 22.
- (b) Le istruzioni di regata possono modificare una regola, ma non la regola 76.1, l'Appendice F, o una regola elencata nella regola 86.1 (a). Comunque, le istruzioni di regata possono modificare a "due" o "quattro" il numero delle lunghezze di scafo che determinano la *zona* attorno alle *boe*, a condizione che il numero sia lo stesso per tutte le *boe* e tutte le barche che usano quelle *boe*. Se le istruzioni di regata modificano una regola o quella definizione, esse devono riferirsi specificatamente alla regola o definizione e precisare la modifica.
- (c) Le regole di classe possono modificare soltanto le regole di regata 42, 49, 50, 51,52, 53 e 54. Le suddette modifiche devono riferirsi specificatamente alla regola e precisare la modifica.

*Nota: il secondo paragrafo di questa regola sarà in vigore dal 1 gennaio 2011.*

**86.2** In deroga alla regola 86.1, l'ISAF ha facoltà in alcune limitate circostanze (vedi la Regulation ISAF 31.1.3) di autorizzare modifiche alle regole di regata per una specifica manifestazione internazionale. L'autorizzazione sarà contenuta nella lettera di approvazione all'ente organizzatore della manifestazione e nel bando e nelle istruzioni di regata, e la lettera sarà affissa all'albo ufficiale della manifestazione.

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

*La FIV prescrive : una autorità organizzatrice che desideri modificare una delle regole di cui alla 86.1, allo scopo di sperimentare nuove regole in regate locali, dovrà inoltrare preventiva richiesta di autorizzazione alla FIV e trasmettere un resoconto al termine della prova.*

## **87 MODIFICHE ALLE REGOLE DI CLASSE**

Le istruzioni di regata possono modificare una regola di classe solo se le regole di classe lo permettono, o se è esposta all'albo ufficiale dei comunicati la specifica autorizzazione scritta della classe.

## **88 PRESCRIZIONI NAZIONALI**

**88.1** Le prescrizioni che si applicano ad un evento sono le prescrizioni dell'autorità nazionale con la quale l'autorità organizzatrice è associata a norma della regola 89.1. Comunque, se le barche attraversano le acque di più di un'autorità nazionale mentre sono in regata, le istruzioni di regata devono identificare ogni altra prescrizione che sarà applicata e quando esse saranno applicate.

**88.2** Le istruzioni di regata possono modificare una prescrizione. Comunque, un'autorità nazionale può limitare le modifiche alle sue prescrizioni con una prescrizione a questa regola, a condizione che l'ISAF approvi la sua richiesta di farlo. Le prescrizioni con tale restrizione non devono essere modificate dalle istruzioni di regata.

*La Fiv prescrive:*

*Dovrà essere preventivamente autorizzata dalla FIV qualsiasi richiesta riguardante l'uso della nuova Appendice sperimentale Q "Arbitraggio nelle Regate di Flotta". La composizione del team arbitrale dovrà essere approvata dalla FIV.*

## **89 AUTORITA' ORGANIZZATRICE; BANDO DI REGATA; NOMINE DEGLI UFFICIALI DI REGATA**

### **89.1 Autorità organizzatrice**

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

- (a) l' ISAF;
- (b) un'autorità nazionale membro dell'ISAF;
- (c) un circolo o un'altra organizzazione affiliata ad un'autorità nazionale;
- (d) un'associazione di classe, sia con l'approvazione di un'autorità nazionale sia congiuntamente ad un circolo affiliato;

- (e) 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
- (f) un ente non affiliato congiuntamente ad un circolo affiliato, laddove l'ente non affiliato non appartenga e non sia controllato dal circolo, previa autorizzazione dell'ISAF e della autorità nazionale del club.

## **89.2 Bando di regata; Nomina degli Ufficiali di Regata**

- (a) L'autorità organizzatrice deve pubblicare un bando di regata che sia conforme alla regola J1. Il bando di regata può essere modificato, a condizione che ne venga data tempestiva notizia.
- (b) L'autorità organizzatrice deve nominare un comitato di regata e, se del caso, nominare un comitato per le proteste e gli arbitri. In ogni caso, il comitato di regata, una giuria internazionale e gli arbitri potranno essere nominati dall'ISAF come previsto dalle ISAF Regulations.

## **90 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA; PUNTEGGIO**

### **90.1 Comitato di regata**

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

### **90.2 Istruzioni di regata**

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

### **90.3 Punteggio**

- (a) Il comitato di regata deve classificare una regata o una serie come prescritto nell'Appendice A usando il Punteggio Minimo, salvo che le istruzioni di regata prescrivano l'uso del punteggio "Bonus Point" o di un altro sistema. Una regata avrà una classifica, se non è stata *annullata* e se una barca ha compiuto il percorso, in conformità alla regola 28.1, ed è *arrivata* entro il tempo limite, se applicabile, anche se si ritira dopo essere *arrivata* o viene squalificata

- (b) Quando un sistema di punteggio prevede lo scarto di una o più prove dalla serie dei punteggi di una barca, non può essere scartato il punteggio per una squalifica in base alla regola 2, alla penultima frase della regola 30.3, alla regola 42 se si applicano le regole 67, P2.2, o P2.3, o alla regola 69.1(b)(2). Al suo posto deve essere invece scartato il prossimo peggior punteggio.

## **91 COMITATO PER LE PROTESTE**

Un comitato per le proteste deve essere:

- (a) un comitato nominato dall' autorità organizzatrice o dal comitato di regata, o
- (b) una giuria internazionale nominata dall' autorità organizzatrice o come prescritto nelle ISAF Regulation e che risponda ai requisiti di cui all' Appendice N . Un' autorità nazionale può prescrivere che sia richiesta la sua approvazione per la nomina di giurie internazionali per regate entro la sua giurisdizione, eccetto per gli eventi dell' ISAF o quando giurie internazionali sono nominate dall' ISAF a norma della regola 89.2(b).