
FEDERAZIONE ITALIANA VELA

**LE
REGOLE DI
REGATA DELLA
VELA**

per il 2005–2008

International Sailing Federation

Pubbligate dall'ISAF (UK) Ltd., Southampton, UK
© International Sailing Federation, (IOM) Ltd.
Ottobre 2004

CONTENUTO

Segnali di Regata
Introduzione
Principio Fondamentale

PARTE 1 Regole Fondamentali
PARTE 2 Quando le Barche si Incontrano
PARTE 3 Conduzione di una Regata
PARTE 4 Altri Obblighi Quando si è in Regata
PARTE 5 Proteste, Riparazioni, Udienze, Cattiva Condotta e Appelli
PARTE 6 Iscrizione e Qualificazione
PARTE 7 Organizzazione della Regata

0

APPENDICI

A Punteggio
B Regole per le Tavole a Vela
C Regole del Match Racing
D Regole per le Regate a Squadre
E Regole per le Barche Radiocomandate
F Procedure di Appello
G Identificazioni sulle Vele
H Pesatura di Indumenti ed Equipaggiamento
J Bando di Regata e Istruzioni di Regata
K Guida per il Bando di Regata
L Guida per le Istruzioni di Regata
M Raccomandazioni per i Comitati per le Proteste
N Giurie Internazionali
P Penalità Immediate per Infrazioni alla Regola 42

Modulo di Protesta
Indice
Definizioni

INTRODUZIONE

Le *Regole di Regata della Vela* contengono 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 2005. Le modifiche di maggior rilievo alle Parti da 1 a 7 ed alle Definizioni, rispetto alla edizione 2001-2004, sono evidenziate da barre verticali a margine del testo. Non sono previste modifiche prima del 2009, 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).

Codici ISAF I Codici ISAF per la Eleggibilità, la Pubblicità, e l'Anti-doping, (Regulations 19, 20 e 21) sono oggetto di riferimento nella Definizione di *Regola*, ma non sono incluse in questa pubblicazione in quanto possono essere modificate in qualsiasi momento. Le relative nuove versioni saranno comunicate attraverso le autorità nazionali e pubblicate sul sito web dell'ISAF (www.sailing.org).

Casi e Chiamate L'ISAF pubblica le interpretazioni delle regole di regata, raccolte nel *Libro dei Casi per il 2005 - 2008* e li riconosce come interpretazione autentica ed una spiegazione delle regole stesse. L'ISAF pubblica anche il *Call Book for Match Racing 2005-2008* ed il *Call Book for Team Racing 2005-2008*, e li riconosce come interpretazione autentica limitatamente alle regate arbitrate 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*). Il termine "Barca" si riferisce ad una barca a vela con l'equipaggio a bordo. Il termine "Comitato di Regata" comprende ogni persona o comitato che svolgano funzioni proprie del comitato di regata. 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 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 Appendici I o 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 nella Regola 87.

La FIV stabilisce che in caso di divergenze di interpretazione, prevalga 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 essi sono tenuti ad osservare ed a far rispettare. Un principio fondamentale di comportamento sportivo è che, quando concorrenti hanno violato una *regola*, essi eseguiranno 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 naviglio in pericolo.

1.2 Mezzi salvagente e di galleggiamento personale

Una barca deve portare adeguate apparecchiature 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 mezzo di galleggiamento individuale 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 di regata 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 sorgente dalle *regole*; e
- (c) a non far ricorso ad una corte o a un tribunale sino a quando non sono stati esauriti tutti i provvedimenti interni disposti dall'ISAF o dalla Corte di Arbitrato per lo Sport, se la questione è una che non può essere determinata a norma delle *regole*.

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. DOPING

Un concorrente non deve assumere sostanze né usare metodi che siano messi al bando dal Codice Antidoping del Movimento Olimpico o dall'Agenzia Mondiale Antidoping e deve ottemperare alla Regulation 21 dell'ISAF, Codice Antidoping. Un'asserita o reale violazione della presente regola deve essere gestita 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 22.1. Se una barca che naviga in base a queste regole incontra un natante 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. Comunque una infrazione a tali norme non sarà motivo di **protesta**, se non da parte del Comitato di regata o del Comitato per le Proteste. 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**

- (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*, 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

17.1 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 *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*.

17.2 Tranne che su un lato di bolina, mentre una barca si trova a meno di due lunghezze del suo scafo da una barca *sottovento* o da una *barca libera dalla poppa* che segua una rotta *sottovento* ad essa, non deve navigare sotto la sua *giusta rotta*, a meno che abbatta.

Sezione C

ALLE BOE ED AGLI OSTACOLI

In caso di conflitto tra una regola della sezione C con una regola delle sezioni A o B, prevale la regola della sezione C.

18 GIRO E PASSAGGIO DI BOE ED OSTACOLI

Nella regola 18, per spazio si intende lo spazio occorrente ad una barca interna per girare o passare tra la barca esterna e una boa od ostacolo, compreso lo spazio per virare o abbattere quando una di queste azioni sia una normale parte della manovra.

18.1 Quando si applica questa regola

La regola 18 si applica quando le barche sono in procinto di girare o passare una *boa*, che esse devono lasciare dalla stessa parte, o un *ostacolo* dalla stessa parte, fino a quando lo hanno passato. Comunque essa non si applica:

- (a) ad una *boa* di partenza circondata da acque navigabili o al suo cavo di ancoraggio, dal momento in cui le barche si stanno avvicinando ad essi per *partire* fino a quando li hanno passati, o
- (b) mentre le barche sono su *mure* differenti sia su un lato di bolina sia quando *la giusta rotta* di una di esse, ma non di entrambe, per girare o passare la *boa* o *l'ostacolo* sia virare.

18.2 Dare spazio; tenersi discoste

- (a) INGAGGIATE – REGOLA BASE

Quando delle barche sono *ingaggiate* la barca esterna deve dare alla barca interna *spazio* per girare o passare la *boa* o *l'ostacolo* e, se la barca interna ha diritto di rotta, la barca esterna deve anche *tenersi discosta*. Altre parti della regola 18 contengono eccezioni a questa regola.

(b) INGAGGIATE ALL'INIZIO DELLA ZONA

Se le barche erano *ingaggiate* prima che una di esse raggiunga la *zona delle due lunghezze* e *l'ingaggio* si è interrotto dopo che una di esse ha raggiunto detta zona, la barca che si trovava all'esterno deve continuare a dare *spazio* all'altra barca. Se la barca esterna diviene *libera dalla poppa* o *ingaggiata* all'interno dell'altra, essa non ha diritto a *spazio* e deve *tenersi discosta*.

(c) NON INGAGGIATE ALL'INIZIO DELLA ZONA

Se una barca era *libera dalla prua* nel momento in cui essa raggiungeva la *zona delle due lunghezze*, la barca *libera dalla poppa* deve in seguito *tenersi discosta*. Se la barca *libera dalla poppa* diviene *ingaggiata* all'esterno dell'altra, essa deve anche dare *spazio* alla barca interna. Se la barca *libera dalla poppa* diviene *ingaggiata* all'interno dell'altra essa non ha diritto a *spazio*. Se la barca che era *libera dalla prua* oltrepassa la posizione di prora al vento, la regola 18.2(c) non si applica più e resta inapplicabile.

(d) MODIFICARE LA ROTTA PER GIRARE O PASSARE

Quando dopo il segnale di partenza la regola 18 si applica tra due barche e la barca con diritto di rotta sta modificando la rotta per girare o passare una *boa*, la regola 16 non si applica tra essa e l'altra barca.

(e) DIRITTI DERIVANTI DALL'INGAGGIO

Se vi è un ragionevole dubbio che una barca abbia stabilito oppure interrotto in tempo un *ingaggio*, si deve presumere che non l'abbia fatto. Se la barca esterna non è in grado di dare *spazio* al momento in cui inizia un *ingaggio*, non si applicano le regole 18.2(a) e 18.2(b)

18.3 Virare ad una boa

Se due barche si stavano avvicinando ad una *boa* su *mure* differenti ed una di esse completa una virata entro la *zona delle due lunghezze* mentre l'altra barca è in grado di raggiungere la *boa*, la regola 18.2 non si applica. La barca che ha virato

- (a) non deve costringere l'altra barca a navigare sopra la bolina stretta per evitarla, né impedire all'altra barca di passare la *boa*, e
- (b) deve dare *spazio* se l'altra barca diviene *ingaggiata* al suo interno, nel quale caso non si applica la regola 15.

18.4 Abbattere

Quando una barca con diritto di rotta *ingaggiata* all'interno deve abbattere alla *boa* o all'*ostacolo* per prendere la sua *giusta rotta*, essa non deve, sino a quando non ha abbattuto, navigare più distante dalla *boa* o dall'*ostacolo* di quanto occorra per seguire quella rotta.

18.5 Passaggio ad un ostacolo continuo

Mentre le barche stanno passando un *ostacolo* continuo, le regole 18.2(b) e 18.2(c) non si applicano. Una barca *libera dalla poppa* che ottiene un *ingaggio* all'interno, ha diritto di *spazio* per passare tra l'altra barca e *l'ostacolo* solo se al momento in cui *l'ingaggio* inizia c'è *spazio* per poterlo fare. In caso contrario, essa non ha diritto a *spazio* e si deve *tenere discosta*.

19 SPAZIO PER VIRARE AD UN OSTACOLO

19.1 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*. Ma in ogni caso essa non farà alcun richiamo a meno che motivi di sicurezza la costringano a fare una sostanziale modifica di rotta per evitare l'*ostacolo*. Prima di virare essa deve dare alla barca richiamata il tempo per rispondere. La barca richiamata deve rispondere rispettivamente:

- (a) virando al più presto possibile, nel qual caso anche la barca richiamante dovrà virare al più presto possibile; oppure
- (b) replicando immediatamente 'Vira tu', nel qual caso la barca richiamante deve virare appena possibile e la barca richiamata deve darle *spazio*, e non si applicano le regole 10 e 13.

19.2 La regola 19.1 non si applica né ad una *boa* di partenza circondata da acqua navigabile né al suo cavo di ancoraggio, dal momento in cui le barche si stanno avvicinando ad essi per *partire* fino a quando li hanno passati, né ad una *boa* che la barca richiamata può raggiungere. Quando si applica la regola 19.1 non è in vigore la regola 18.

Sezione D

ALTRE REGOLE

Quando tra due barche si applicano le regole 20 o 21 non sono in vigore le regole della Sezione A.

20 ERRORI DI PARTENZA; GIRI DI PENALITÀ; MUOVERSI ALL'INDIETRO

20.1 Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o 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.

20.2 Una barca che sta facendo giri di penalità deve *tenersi discosta* da una barca che non lo sta facendo.

20.3 Una barca che si muove all'indietro scontrando una vela deve *tenersi discosta* da una barca che non lo sta facendo.

21 BARCA ROVESCIAIA, ALL'ANCORA O INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO

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

22 INTERFERENZA CON UN'ALTRA BARCA

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

22.2 Una barca non deve cambiare rotta con l'unico scopo di interferire con una barca che sta facendo i giri di penalità, o con una che si trovi su un altro lato o giro del percorso.

PARTE 3 CONDUZIONE DI UNA REGATA

25 ISTRUZIONI DI REGATA E SEGNALI

Il bando di regata 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.

Segnale	Bandiera e segnale sonoro	Minuti mancanti
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 mezzi di galleggiamento personali (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 e può applicare la regola 30.

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 regata (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 ulteriore prova :
"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 la sua scia dalla *partenza* sino all'*arrivo* verrebbe, dopo tesato, a trovarsi dalla parte prescritta di ogni *boa* toccando ogni *boa* da girare. Una barca può

correggere ogni suo errore per conformarsi a questa regola. Dopo essere *arrivata*, una barca 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 dei suoi prolungamenti ed abbiano ottemperato alla regola 30.1, se essa è in vigore, ma non per più di quattro minuti dal segnale di partenza o sino ad un minuto prima di un qualche successivo segnale di partenza, quale che sia il periodo più breve .

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 del rientro attorno ad un estremo

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 dei suoi prolungamenti durante il minuto precedente il 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 penalità del 20%

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 il minuto precedente il suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola e viene identificata, essa riceverà, senza udienza, una penalizzazione del 20% sul punteggio, calcolata come previsto nella regola 44.3(c). Essa sarà penalizzata anche qualora la regata sia fatta ripartire, venga ripetuta o sia riprogrammata, ma non se a regata è *differita o interrotta* prima del segnale di partenza.

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 il minuto precedente il suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola e viene identificata, essa sarà squalificata, senza udienza, anche qualora la regata sia fatta ripartire, venga ripetuta o sia riprogrammata, ma non se la regata è *differita o annullata* prima del segnale di partenza. Qualora venga segnalato un richiamo generale o la regata 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 regata e qualora la regata 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. Quando si applica questa regola, non si applica la regola 29.1

31 TOCCARE UNA BOA

31.1 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*.

31.2 Una barca che ha violato la regola 31.1 può, dopo essersi resa ben libera dalle altre barche al più presto possibile, compiere una penalizzazione facendo prontamente un giro comprendente una virata e un'abbattuta. Quando una barca compie la penalizzazione dopo aver toccato una *boa* d'arrivo, essa deve tornare completamente sul lato di percorso della linea prima di *arrivare*. Ciò nonostante, se per aver toccato la *boa*, una barca ha ottenuto un significativo vantaggio nella regata o nella serie, la sua penalità sarà di ritirarsi.

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 regata (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 regate 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 regata senza averne attentamente valutato le conseguenze nei riguardi di tutte le barche nella regata o nella serie.

La FIV prescrive: nelle regate corse sotto la sua giurisdizione eventuali richieste di riparazione presentate per azioni o mancate azioni del Comitato di Regata nei limiti della Regola 32.1 non possono essere motivo di annullamento di una prova portata a termine.

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.

33 CAMBIAMENTO DEL LATO SUCCESSIVO DEL PERCORSO

Il comitato di regata può cambiare un lato del percorso che inizia ad una *boa* da girare, 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 viene cambiata la lunghezza del percorso, ciò sarà segnalato con l'esposizione della bandiera C, accompagnata da segnali sonori ripetuti, e da un "-" se il lato viene accorciato, o da un "+" se il lato viene allungato.

La FIV prescrive: i segni "-" o "+" di cui al precedente punto (b) devono essere esposti su supporto rigido

- (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 REGATE FATTE RIPARTIRE O RIPETUTE

Quando una regata viene fatta ripartire o viene ripetuta, un'infrazione ad una *regola* - che non sia la 30.3 - commessa nella regata 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 MEZZI DI GALLEGGIAMENTO INDIVIDUALE; TRAPEZI E IMBRAGATURE

- 40.1** Quando la bandiera “Y” con un segnale acustico viene esposta prima del segnale di avviso o assieme ad esso, i concorrenti devono indossare il giubbotto salvagente od altri adeguati mezzi di galleggiamento personale. Le mute da sommozzatore o le mute stagne non sono considerate adeguati mezzi di galleggiamento personale.
- 40.2** Un trapezio o imbragatura deve essere munito di un meccanismo che possa liberare il concorrente dalla barca in ogni momento durante il loro uso.

Nota: questa regola entra in vigore il 1 Gennaio 2006.

41 AIUTO DA PARTE DI TERZI

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

- (a) aiuto come previsto nella regola 1;
- (b) aiuto per un membro dell’equipaggio ammalato o abbia subito lesioni;
- (c) dopo una collisione, aiuto dall’equipaggio dell’altra barca al fine di liberare le barche;
- (d) aiuto nella forma di informazioni che sono liberamente disponibili a tutte le barche;
- (e) 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 agevolare 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.

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

La FIV prescrive; nelle regate svolte sotto la sua giurisdizione, qualora le regole di classe consentano modifiche alla Regola 42, vengano usati i seguenti segnali:

- *la lettera "O" C.I. esposta sul battello del Comitato di Regata prima o insieme al Segnale Preparatorio, oppure su un battello ufficiale in prossimità di una boa di percorso ed accompagnata da ripetuti segnali acustici, indica che la Regola 42 è modificata come da Regole di Classe;*
- *la lettera "R" C.I. esposta su un battello ufficiale in prossimità di una boa di percorso ed accompagnata da ripetuti segnali acustici indica che la Regola 42 viene ripristinata a partire dal lato che inizia da quella boa.*

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 fermapiedi 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 fermapiedi 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 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, che provvederà a protestare la barca del concorrente.
- 43.2** La regola 43.1 (b) non si applica a barche con l'obbligo di essere attrezzate con cavi corrimano.

44 PENALITA' PER INFRAZIONI A REGOLE DELLA PARTE 2

44.1 Eseguire una penalità

Una barca che mentre è *in regata* può aver violato una regola della Parte 2 può assoggettarsi ad una penalizzazione al momento dell'incidente. La sua penalizzazione sarà la Penalizzazione di Due-Giri, a meno che le istruzioni di regata prescrivano la applicazione di una Penalizzazione nel Punteggio o qualche altra penalità. Comunque, se ha causato una lesione o un danno grave o ha conseguito un notevole vantaggio nella regata o nella serie la sua penalizzazione sarà ritirarsi.

44.2 Penalizzazione dei Due-Giri

Dopo essersi ben allontanata da altre barche al più presto possibile dopo l'incidente, una barca effettua una Penalizzazione dei Due-Giri eseguendo prontamente nella stessa direzione due giri, comprendenti due virate e due abbattute. Quando una barca effettua la penalizzazione alla linea d'arrivo o nei suoi pressi, dovrà ritornare completamente nel lato di percorso della linea prima di *arrivare*.

44.3 Penalizzazione del Punteggio

- (a) Una barca effettua una Penalizzazione del Punteggio esponendo una bandiera gialla alla prima ragionevole possibilità dopo l'incidente, tenendola esposta fino all'*arrivo*, ed attirando l'attenzione del comitato di regata su di essa alla linea d'arrivo. In pari tempo dovrà anche informare il comitato di regata quale sia l'altra barca coinvolta nell'incidente. Se ciò non è attuabile dovrà farlo alla prima ragionevole occasione entro il tempo limite per le *proteste*.
- (b) Se una barca espone una bandiera gialla dovrà attenersi anche a tutte le altre prescrizioni della regola 44.3 (a).
- (c) Il punteggio di penalizzazione per la barca consisterà nel punteggio spettante al suo posto d'arrivo peggiorato nel numero di posti stabilito nelle istruzioni di regata, salvo che 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 numero delle barche iscritte. I punteggi delle altre barche non dovranno essere cambiati; pertanto due barche potranno ricevere il medesimo punteggio.

44.4 Limiti alle penalizzazioni

- (a) Se una barca intende compiere una penalizzazione come previsto nella regola 44.1 e nello stesso incidente ha toccato una *boa*, non occorre che compia la penalizzazione prevista nella regola 31.2.
- (b) Una barca che ha eseguito una penalizzazione non dovrà subire un'ulteriore penalizzazione per lo stesso incidente, a meno che abbia omesso di ritirarsi quando la regola 44.1 le prescrive di farlo.

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 fermapièdi 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 deve essere ben stivata, e non si devono muovere l'acqua, i pesi morti o la zavorra 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.

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 RIPARAZIONE 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 un rapporto di una *parte interessata*, o in seguito all'informazione contenuta in una *protesta* invalida o in una richiesta di riparazione;
- (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).

60.3 Un comitato per le proteste può

- (a) protestare una barca, ma non in seguito ad un rapporto di una *parte interessata*, o a seguito di informazioni contenute in una *protesta* invalida o in una richiesta di riparazione. 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 non oltre 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 entro 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.

La FIV prescrive : Nelle classi olimpiche , in quelle di interesse federale e nelle derive in genere non vi sia alcuna Tassa di Protesta; in tutte le altre classi la tassa di protesta è fissata in 25.00 € .= Detta disposizione si applica anche alle richieste di riparazione. La Tassa non è richiesta in caso di proteste degli organi ufficiali della regata.

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) una azione non corretta o da una omissione del comitato di regata, del comitato per le proteste o della autorità organizzatrice;
- (b) lesioni o danni materiali dovuti all'azione di una barca che stava violando una regola della Parte 2, o di un natante 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 fatta per iscritto entro il tempo limite della regola 61.3, o entro due ore dal relativo incidente, quale che sia il 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 regolarsi 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* dell'udienza non si presenta, il comitato per le proteste può ugualmente decidere la *protesta* o richiesta di riparazione. 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. 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.

La FIV prescrive che:

qualsiasi componente il Comitato per le Proteste che sia parente, sino al terzo grado o che svolga funzioni di membro di organismi elettivi e/o tecnici di una classe (con la sola eccezione del rappresentante di classe nel comitato di regata), istruttore, allenatore e/o tecnico presso il Circolo di una delle parti sarà considerato parte interessata e non dovrà prendere parte all'udienza. Parimenti, per analogia, le stesse disposizioni si applicano all'arbitraggio diretto delle regate a Match Race, Regate a squadre, Barche Radiocomandate ed al controllo della regola 42.

63.5 Validità della protesta o richiesta di riparazione

All'inizio dell'udienza il comitato per le proteste deve decidere se tutti i requisiti per la *protesta* o richiesta di riparazione siano stati rispettati, dopo avere anzitutto assunto ogni prova che ritenga necessaria. Se tutti i requisiti sono stati rispettati, la *protesta* o richiesta di riparazione è valida e l'udienza deve continuare. Se così non è, essa deve essere chiusa. Se la *protesta* è stata fatta in base alla regola 60.3(a)(1), il Comitato per le proteste deve anche determinare se ci sia stato o meno una lesione o danni seri 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 persona che fornisce prove. Dopo di che il comitato deve determinare i fatti e fondare su di essi la sua decisione.

La FIV prescrive che il Comitato per le Proteste, oltre ai compiti già prescritti dal Regolamento, debba: per ogni protesta o richiesta di riparazione:

- far completare, ove insufficientemente redatto, il modulo di protesta;
- compilare in ogni sua parte e far firmare ove richiesto l'apposito verbale guida redatto e fornito dalla FIV;
- redigere la decisione indicando i fatti accertati e le regole applicate, compilando la parte di competenza del modulo di protest e del verbale guida, conservando tutti i relativi documenti in apposita busta.

A conclusione della manifestazione:

- affidare tutta la documentazione relativa alla regata (iscrizioni, ordini di arrivo, verbali e decisioni dei Comitati di Stazza e di Regata) al Comitato Organizzatore che dovrà conservarli per un anno e trasmetterli in copia alle parti interessate, ed in originale alla Giuria d'Appello, entro otto giorni dalla eventuale richiesta.

63.7 Conflitto tra regole

Se vi è un conflitto tra una *regola* del bando di regata ed una delle istruzioni di regata, 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) 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.
- (c) 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 conseguenze 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.

La FIV prescrive che l'Autorità competente citata nella regola 64.3 è in prima istanza un tecnico FIV abilitato alle stazze per quella classe designato dalla FIV o dal Comitato di Regata o per le Proteste se nominato ed , in seconda istanza e solo su richiesta della Giuria d'Appello e del Gruppo di lavoro Stazze, del Settore Quadri Tecnici Federale. Il Comitato incaricherà, se necessario, il tecnico abilitato alle stazze sulla conformità alle regole di classe e ai controlli riguardanti :

- *la dimensione, la regolarità e la posizione dei numeri velici e delle lettere di nazionalità;*
- *la dimensione e la posizione delle scritte pubblicitarie di cui alle apposite norme contenute nel Codice ISAF per la Pubblicità e nella relativa Normativa FIV ;*
- *l'esistenza e la regolarità delle dotazioni di sicurezza (Offshore Special Regulations e assimilabili) ;*
- *l'esistenza e la regolarità delle sistemazioni interne ;*
- *il peso degli indumenti di cui alla regola 43.1 ed all'Appendice H del presente regolamento ;*
- *il peso delle persone quando richiesto dalle regole di classe o dalle istruzioni di regata*
- *l'entità di danni conseguenti all'incidente avvenuto nella manifestazione anche in relazione alla possibilità dell'imbarcazione a proseguire in sicurezza la manifestazione stessa..*

Il Comitato per le Proteste, sentito lo stazzatore, stabilirà un deposito cauzionale congruo rispetto alle operazioni da compiere e non inferiore a 100.00 € per barche appartenenti alle classi olimpiche o a classi di derive in genere o a 250.00 € per le altre classi (IMS, cabinati ecc.).

Il deposito potrà essere richiesto anche alla barca protestata, quando si rendano necessarie operazioni di alaggio e varo. Un rifiuto di versare tale deposito causerà la sospensione delle operazioni e la barca sarà squalificata. Il Comitato per le Proteste esaminerà, inoltre, il rapporto dello stazzatore e, se emergono elementi che a giudizio dello stazzatore rendano invalido il certificato di stazza o di rating dovrà, oltre ai provvedimenti di competenza, comunicare il rapporto dello stazzatore all'autorità competente (FIV) che adotterà i provvedimenti del caso. Qualora venga accertata una volontaria violazione, particolarmente in occasione di manifestazioni nelle quali siano stati effettuati controlli preventivi, è obbligatoria la procedura ai sensi delle reg. 2 e/o 69.

Gli organi ufficiali della manifestazione sono esentati dal versamento del deposito.

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* dell'udienza ha diritto di ricevere per iscritto le suddette informazioni, se lo richiede in forma scritta al comitato per le proteste entro sette giorni dalla comunicazione 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.

La FIV prescrive: nell'ultimo giorno in calendario, la richiesta di riapertura deve essere presentata entro 30 minuti dalla comunicazione della decisione (regola 66) assunta nell'udienza della quale si richiede la riapertura. Ogni richiesta di riapertura di casi decisi nel giorno precedente, non potrà essere consegnata dopo la scadenza del termine di presentazione delle proteste dell'ultimo giorno.

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.

La FIV prescrive: la regola 67 di cui sopra può essere applicata senza specifico richiamo nelle istruzioni di regata. Previo richiamo nelle istruzioni di regata, per le derive leggere o per le altre classi nelle quali si ritenga applicabile, potrà essere utilizzato il sistema progressivo di penalità descritto nell'appendice P con le relative disposizioni FIV.

68 DANNI

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

La FIV prescrive: I concorrenti e/o le barche devono essere muniti di idonea copertura assicurativa della responsabilità civile (R.C.) per danni a terzi (cose e persone) di importo non inferiore a quanto stabilito dalla vigente normativa federale: non inferiore a € 1.036.000,00.=. Per manifestazioni di Barche Radiocomandate tale massimale non può essere inferiore a € 50.000,00.=.

Al Comitato di Regata e/o al Comitato per le Proteste spetta l'accertamento dei fatti che hanno dato origine ai danni, ma essi non possono emettere decisioni in merito alle eventuali azioni di risarcimento dei danni di cui alla regola 68, o all'ammontare degli stessi.

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 sconveniente, e del tempo e luogo dell'udienza.
- (b) L'udienza deve essere tenuta, a norma delle regole 63.2, 63.3, 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.
- (d) Se per un giustificato motivo il concorrente non è in grado di essere presente all'udienza, il comitato per le proteste deve rinviarla. In ogni caso se il concorrente ha lasciato la manifestazione ed in conseguenza non può essere ragionevolmente prevista la sua comparizione in udienza, il comitato per le proteste non darà corso all'udienza, in sua vece dovrà raccogliere ogni prova disponibile e, se l'imputazione apparirà giustificata, fare rapporto alle autorità nazionali di competenza.
- (e) 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.

La FIV prescrive che vengano applicate le seguenti disposizioni:

- *tutti i provvedimenti, nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia di privacy e tutela dei minori, devono essere esposti all'Albo della manifestazione;*
- *gli atti dei procedimenti in esito a cui la Giuria della regata ha erogato le sanzioni previste alla Regole 69.1 (b) (2) o ha emesso i rapporti di cui alla Regola 69.1 (d), devono essere trasmessi alla FIV;*
- *la Segreteria Generale FIV trasmette detti atti al Giudice Disciplinare Sportivo;*
- *se non si tratta di una decisione inappellabile emessa dalla Giuria della regata ai sensi della regola 70.4, è possibile il ricorso alla Giuria d'Appello avverso i provvedimenti con cui detta Giuria ha inflitto una delle sanzioni previste alla Regola 69.1 (b) (2) per violazione delle regole di regata; di tale ricorso deve venire inviata copia al Giudice Disciplinare Sportivo il quale può sospendere il procedimento se ritiene rilevante ai fini disciplinari la decisione del ricorso da parte della Giuria d'Appello.*

69.2 Azione di un'autorità nazionale

- (a) Quando un'autorità nazionale riceve un rapporto a norma delle regole 69.1(c) o 69.1 (d), o un rapporto in merito ad una grave violazione d'una *regola*, delle buone maniere, o dello spirito sportivo, o un rapporto relativo ad una presunta condotta che può avere screditato lo sport, 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 Azione dell'ISAF

A seguito del ricevimento di un rapporto a sensi delle regole 69.2 (c) o della Regulation ISAF 19, 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; CONFERMA O RIFORMA DI DECISIONI; INTERPRETAZIONE DELLE REGOLE

70.1 Salvo che il diritto di appello non sia stato negato a norma della regola 70.4, una *parte* di una udienza può appellare una decisione di un comitato per le proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati, all'autorità nazionale del luogo.

La FIV prescrive : per i campionati italiani e le altre manifestazioni organizzate dalla F.I.V. a norma della regola 88.1(b) gli appelli dovranno essere inviati alla Giuria d'Appello Nazionale, anche se eventuali regole di classe possano prescrivere diversamente .

70.2 Un comitato per le proteste può chiedere la conferma o la correzione della sua decisione.

70.3 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.

70.4 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 prescriba per una particolare manifestazione aperta soltanto ad iscritti posti sotto la sua giurisdizione, o
- (c) un'autorità nazionale lo prescriba 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.

70.5 Gli appelli e le richieste devono essere conformi alla Appendice F .

La FIV prescrive : l'inappellabilità di cui al punto 70.4 deve essere approvata dalla FIV prima della sua inclusione nel Bando di Regata . Peraltro, per regate in cui la FIV stessa sia l'Ente Organizzatore, a norma della regola 88.1 (b), potranno esser nominate Giurie inappellabili senza alcuna preventiva richiesta da parte dei Circoli e senza l'obbligo di menzione nel Bando di Regata. Una Giuria inappellabile deve essere presieduta da un Giudice Internazionale salvo specifica deroga approvata dalla FIV

71 DECISIONI D'APPELLO

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..

La F.I.V. prescrive : per le iscrizioni si debbono seguire le procedure previste dalla Normativa Federale vigente ; i concorrenti devono comunque essere in regola con la Normativa Federale sul tesseramento per l'anno in corso ed i proprietari di imbarcazioni di classi riconosciute - comprese le classi d'Altura - devono essere tesserati per la F.I.V. anche se non fanno parte di equipaggi in regata.

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 ne precisino la ragione. 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 .

La FIV prescrive : Nelle regate corse in Italia o comunque sotto la giurisdizione FIV un concorrente e/o una barca devono essere in regola con le disposizioni del Regolamento FIV sull'Uso della Pubblicità. Comunque un concorrente od una barca non devono essere esclusi da una manifestazione perché il nome della sua barca o del suo sponsor sono in concorrenza con il nome o il marchio dello sponsor della manifestazione.

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.

La FIV prescrive : ogni barca delle Classi da essa stessa riconosciute deve essere in grado di presentare, in qualsiasi momento, il certificato di stazza o di conformità compilato secondo le Regole di Classe e/o le norme emanate dalla Federazione stessa. Tutte le vele usate in regata dovranno preventivamente essere stazzate, timbrate e siglate da un tecnico abilitato alle stazze. In regata potranno essere portate a bordo solo vele così marcate. Le classi per le quali non sia prevista operazione di stazza all'origine, certificato di stazza o misura delle vele sono - a seconda dei casi - parzialmente o totalmente esonerate dalle norme di cui sopra .

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 uno stazzone incaricato di una manifestazione conclude che una barca o un equipaggio personale non è conforme alle regole di classe, egli dovrà riferirne per iscritto al comitato di regata, il quale deve protestare la barca.

La FIV prescrive: la Commissione di Stazza nominata dalla FIV per le Manifestazioni Nazionali deve riferire per iscritto (sugli appositi moduli con allegato un rapporto tecnico) direttamente al Comitato di Regata per mani del Presidente della Commissione, o in sua assenza, di altro componente.

Il Presidente della Commissione di Stazza o un altro tecnico da lui delegato, dovrà rappresentare in udienza il Comitato di Regata. Lo stazzone che ha rilevato l'infrazione alla regola di stazza, dovrà, comunque, restare a disposizione del Comitato per le Proteste come testimone.

79 PUBBLICITA'

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

80 REGATE RIPROGRAMMATE

Quando una regata è stata riprogrammata si applica la regola 36 e tutte le barche iscritte nella regata originaria dovranno esserne informate ed avranno diritto a partecipare alla regata stessa, a meno che siano state squalificate a norma della regola 30.3. 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, 43.1, 43.2, 69, 70, 71, 75, 76.2 o 79; una regola di un'appendice che modifichi una di queste regole; le Appendici H o N; le Regulation ISAF 19, 20 o 21.
- (b) Le istruzioni di regata possono modificare una regola facendo specifico riferimento ad essa e precisandone la modifica, ma non la regola 76.1, l'Appendice F, o una regola elencata nella regola 86.1 (a).
- (c) Le regole di classe possono modificare soltanto le regole di regata 42, 49, 50, 51,52, 53 e 54.

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 modifich 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 di regata e nelle istruzioni di regata, e la lettera sarà affissa all'albo ufficiale della manifestazione.

86.3 Se una autorità nazionale lo prescrive, queste restrizioni 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 PRESCRIZIONI DI UNA AUTORITA' NAZIONALE

Una autorità nazionale può limitare le modifiche alle sue prescrizioni con una prescrizione a questa regola. Qualora essa lo faccia, quella prescrizione non potrà essere modificata o cancellata dalle istruzioni di regata.

La Fiv prescrive: non sono consentite modifiche o cancellazioni alle prescrizioni FIV contenute nei corsivi, senz preventiva richiesta scritta e motivata indirizzata alla FIV e relativa autorizzazione da esporre nell'Albo Ufficiale ed inserire ne bando e nelle istruzioni di regata della manifestazione cui si riferiscono.

Dovrà inoltre essere preventivamente autorizzata dalla FIV qualsiasi richiesta riguardante l'uso della nuova Appendice sperimentale Q "Arbitraggio nelle Regate di Flotta". Gli Ufficiali di Regata saranno nominati dalla FIV.

88 AUTORITA' ORGANIZZATRICE; BANDO DI REGATA; NOMINE DEGLI UFFICIALI DI REGATA

88.1 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.

La FIV prescrive : per tutte le regate organizzate in Italia, le autorità organizzatrici, i Comitati di Regata e le Giurie dovranno essere conformi alla Normativa federale, emanata in accordo alle disposizioni di legge vigenti e nel rispetto delle regole dell'ISAF.

88.2 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.

89 COMITATO DI REGATA; ISTRUZIONI DI REGATA; PUNTEGGIO

89.1 Comitato di regata

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

89.2 Istruzioni di regata

- (a) Il comitato di regata deve pubblicare delle istruzioni di regata scritte che siano conformi alla regola J2 :
- (b) Le istruzioni di regata per una manifestazione internazionale devono includere, in lingua inglese, le prescrizioni applicabili dell'autorità nazionale.
- (c) Le modifiche alle istruzioni di regata devono essere fatte in iscritto ed esposte all'albo ufficiale delle comunicazioni entro il tempo prescritto 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.

89.3 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.

90 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 88.2(b).

La FIV prescrive : quando l'Ente Organizzatore, sia esso la FIV o altro Ente, come da reg.88.1, nomina un organo indipendente dal Comitato di regata a norma della regola 90, tale organo - denominato "Giuria"- dovrà essere costituito ed operare come segue :

1. Costituzione

- 1.1 *La Giuria sarà costituita da almeno tre Ufficiali di Regata, di cui uno fungerà da Presidente.*
- 1.2 *La Giuria sarà separata e indipendente dal Comitato di Regata e non dovrà normalmente includere alcun membro del Comitato di Regata.*

2. Scelta

- 2.1 *Gli Ufficiali di Regata componenti la Giuria saranno scelti e nominati dall'Ente Organizzatore.*
- 2.2 *Gli Ufficiali di Regata italiani dovranno appartenere all'Albo Nazionale degli Ufficiali di Regata (categorie nazionale o zonale). Gli Ufficiali di Regata stranieri dovranno essere riconosciuti e autorizzati dalla propria Autorità Nazionale .*

3. Funzioni

Alla Giuria costituita e scelta come sopra, potranno essere assegnate tutte le funzioni, anche quelle facoltative, previste nella regola N2.1, N2.2 e N2.3, contenute nell'Appendice N.

4. Procedure e decisioni

Le decisioni della Giuria saranno prese a maggioranza semplice. Ciascun membro avrà diritto ad un voto. In caso di parità prevarrà il voto del Presidente.

5. Rapporti Comitato di Regata e Giuria

La Giuria non controllerà il Comitato di Regata, ma si raccomanda che , qualora si verificano condizioni di vento che non consentano il rispetto della regola 42 (Propulsione), il Comitato di Regata tenga in considerazione l'eventuale richiesta degli Ufficiali di Regata incaricati dell'applicazione della reg.42 di annullare la regata a norma della regola 32.1(c) o della regola 32.1(e).