TROFEO BURATTI
"REGATA DEL NOSTROMO"

ILCA 4, ILCA 6, ILCA 7, Cat A, HOBIE CAT 16
20 agosto 2023

ABBREVIAZIONI

AO	Autorità Organizzatrice		
CI	Codice Internazionale dei Segnali	IdR	Istruzioni di Regata
CT	Comitato Tecnico	RRS	Reg. di Regata WS 2021-2024
CdR	Comitato di Regata	SR	Segreteria di Regata
CdP	Comitato delle Proteste - Giuria		

SP	Regole per le quali una penalità standard può essere applicata dal Comitato di Regata senza tenere un'udienza (questo modifica la RRS 63.1 e A5)
DP	Regole per le quali le penalità sono a discrezione del Comitato delle Proteste
NP	Regole che non possono essere oggetto di protesta barca contro barca (questo modifica la RRS 60.1(a)

REGOLE E ORGANIZZAZIONE

1.1. La regata è organizzata sotto l'autorità della Compagnia della Vela Forte dei Marmi a.s.d. su delega della FIV

1.2 La manifestazione sarà governata dalle "Regole" così come definite nelle Regole di Regata WS 2021/2024 (RRS).

1.3 Le "Norme per l'Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia in vigore" della FIV sono da considerarsi *regola*, così come le prescrizioni FIV alle RRS;

La RRS 61.1 'Informare il Protestato' è modificata come segue:

1.3.a Aggiungere alla RRS 61.1 (a) 'La barca protestante **dovrà** informare il CdR riguardo la barca/barche che intende protestare sulla linea d'arrivo immediatamente dopo essere arrivata.

1.4 La RRS 40 e il preambolo alla Parte 4 sono modificate come segue:

1.4.a La prima frase della RRS 40 è cancellata e sostituita da: "Ogni concorrente dovrà indossare sempre quando è in acqua un dispositivo personale di galleggiamento (PDF) in accordo con la RCO 4.2 (a), eccetto per breve tempo mentre stia cambiando o sistemando indumenti o equipaggiamenti personali. Le mute da sommozzatore o le mute stagne non sono dispositivi personali di galleggiamento"
1.4. b Aggiungere al preambolo della Parte 4 dopo "in regata": "eccettuata la RRS 40 come modificata dall'istruzione 1.4.a"

2 COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI E MODIFICHE DELLE IDR

2.1 Eventuali modifiche alle IdR, apportate dal CdR e/o CdP ed altri Comunicati per i concorrenti saranno esposti all'albo ufficiale dei comunicati, applicazione Racing Rules of Sailing. Tali modifiche costituiranno comunicato ufficiale per tutti i concorrenti, i quali hanno l'onere di prenderne visione

2.2 Quando un segnale visivo è esposto sopra l'identificativo di una flotta/e, quel segnale si applica soltanto a quella flotta/e. Questo cambia il preambolo Segnali di regata.

3 SEGNALI A TERRA E SVOLGIMENTO DELLE REGATE

3.1. I segnali fatti a terra saranno esposti all'albero dei segnali nei pressi della battigia.

3.2. Quando il pennello dell'intelligenza viene esposto a terra, "un minuto" è sostituito dalle parole "non meno di 45 minuti" nel segnale di regata Intelligenza

3.3. (DP) La Bandiera D esposta con un segnale acustico significa: "il segnale di avviso sarà esposto non meno di 45 minuti dopo l'esposizione della D". Le barche non devono lasciare i posti loro assegnati prima che venga dato questo segnale.

4. FORMATO E SVOLGIMENTO DELLE REGATE

4.1. Potranno essere corse un massimo di tre (3) prove per tutti i concorrenti.

5. AMMISSIONE, TESSERAMENTI E ASSICURAZIONE

5.1 Come indicato nelle "Norme per l'Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia attualmente in vigore delle varie classi".

5.2 Le imbarcazioni dovranno essere assicurate per la responsabilità civile per danni a terzi secondo quanto previsto al punto "D.1 ASSICURAZIONI" della Normativa FIV per l'Attività Sportiva Organizzata in Italia, con massimale minimo pari a **€ 1.500.000,00**. La polizza assicurativa o valido documento sostitutivo dovrà essere consegnata alla SR all'atto del perfezionamento dell'iscrizione. La polizza assicurativa potrà essere sostituita dalla Tessera FIV Derive Plus

6 CERTIFICATO DI STAZZA E CONTROLLI (NP) (DP) (SP)

6.1 Tutte le imbarcazioni dovranno essere conformi alle regole di Stazza.

Scafo, vele, attrezzature ed equipaggiamento utilizzati durante la regata dovranno essere conformi alle regole di stazza. Tutte le barche dovranno regatare con il proprio numero velico o identificativo. Eventuali cambiamenti dovranno essere preventivamente autorizzati da un Comitato Tecnico, se nominato, o dal CdR.

7 LOCALITÀ E PROGRAMMA DELLE REGATE

Località: Forte dei Marmi, nelle acque antistanti il Pontile Caricatore

Data: 20 agosto 2023

Segnale di Avviso per la prima prova ore 13.00.

Tutte le segnalazioni visive verranno, possibilmente, accompagnate da segnalazioni sonore

1° partenza Cat A e Hobiecat '16

Issata bandiera di classe CAT A	5'
Issata lettera "U" o "NERA" (preparatorio)	4'
Ammainata lettera "U" o "NERA" (ultimo minuto)	1'
Ammainata bandiera K (partenza)	0'

2° partenza per ILCA 4, ILCA 6 e ILCA 7

Issata bandiera "K"	5'
Issata lettera "U" o "NERA" (preparatorio)	4'
Ammainata lettera "U" o "NERA" (ultimo minuto)	1'
Ammainata bandiera di classe (partenza)	0'

Le operazioni di partenza della prova successiva inizieranno appena possibile dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente entro il tempo limite della prova precedente.

Una barca sarà considerata "non partita" se non attraversa la linea di partenza entro 4 minuti dal suo segnale di partenza.

La manifestazione sarà considerata valida anche con una sola prova disputata.

Nessun segnale di avviso sarà dato dopo le ore 17.00

8.BANDIERE DI CLASSE

8.1 Il segnale di avviso per la Classe Cat A sarà la bandiera di classe CAT A, per le Classi ILCA 4, ILCA 6 e ILCA 7 sarà la bandiera "K"

9. AREA DI REGATA

9.1 La regata si svolgerà nelle acque antistanti il pontile di Forte dei Marmi

10. PERCORSO

10.1 Il disegno nell'appendice 1 di queste IdR mostra il percorso con l'ordine in cui dovranno essere girate le Boe ed il lato obbligatorio di ogni Boa.

10.2 Il CdR cercherà di ottenere una durata del percorso di circa 50'). Una durata differente non potrà essere causa di richiesta di riparazione (a modifica delle reg. 60.1 (b) e 62.1 (a) RRS).

10.3 A parziale modifica della regola 32 RRS: il percorso potrà essere ridotto ma solo al compimento del terzo lato. Questo ai sensi della regola 32.1 (d).

11. BOE

11.1 Le Boe 1, 2, 3 saranno cilindriche di colore giallo.

11.2 La Boa 1 bis sarà di colore arancione

11.3 La boa di partenza (P) sarà cilindrica di colore giallo.

11.4 Le boe di arrivo saranno un siluro di colore arancio scuro.

12. PARTENZA

12.1 La linea di partenza sarà costituita dalla congiungente tra l'asta con bandiera ARANCIONE posta sul battello del CdR all'estremità destra della linea e:

a) la boa di partenza, descritta al punto 11.2 delle IdR, posta all'estremità di sinistra oppure
b) da un battello contro-starter recante un'asta ed una bandiera Arancione. In questo caso la linea sarà la congiungente fra le due aste con bandiera Arancione.

12.2 Una barca che parta più tardi di 4 minuti dopo il proprio segnale di partenza, sarà classificata come DNS senza udienza (ciò modifica le reg. 63.1, A4 e A5 RRS).

12.3 Per avvisare gli equipaggi che a breve inizieranno le procedure di partenza il segnale di avviso della prima prova non verrà dato prima di 5 minuti dall'esposizione della Bandiera Arancione.

Il segnale di avviso sarà dato in conformità a quanto previsto al precedente punto 7.

12.4 A modifica della Regola 26 il Segnale Preparatorio potrà essere solo la Bandiera "U" o la Bandiera "Nera.

13 CAMBIO DEL PERCORSO

13.1 Non è previsto alcun cambio di percorso una volta che la singola prova abbia avuto inizio.

14 ARRIVO

14.1 La linea d'arrivo sarà costituita dalla congiungente fra l'asta con bandiera BLU posta sul battello destinato all'arrivo, e la boa di arrivo.

14.2 [DP] Le barche che sono arrivate dovranno ritornare direttamente nell'area di attesa o a terra, tenendosi ben discoste dalle barche in regata o da quelle per le quali sia stato esposto il segnale di avviso.

15 SISTEMA DI PENALIZZAZIONE [NP] [DP]

15.1 Una barca che si sia auto penalizzata o ritirata in accordo con la RRS 44.1 dovrà compilare e consegnare alla SR il relativo modulo entro il tempo limite per le proteste.

15.2 La penalità per infrazioni alle RCO sarà una penalità standard (DP), il che cambia la RRS 63.1, e può anche costituire meno della squalifica.

15.3 Le IdR contrassegnate da [DP] possono essere meno della squalifica se il CdP decide così.

16 TEMPO LIMITE E TEMPO TARGET

16.1 Il tempo limite ed il target in minuti sono i seguenti:

	Tempo limite	Tempo limite boa 1	Tempo Target
ILCA	90’	25’	50’
CAT A	90’	35’	50’

16.2 Se il primo concorrente non passa la boa 1 entro il tempo limite della boa 1 la prova sarà annullata. Errori nella misurazione del tempo limite o che non ne consentano il raggiungimento non danno diritto a RDG, questo modifica la regola 62.1(a).

16.3 Le imbarcazioni che non arrivano entro 20 minuti dall’arrivo della prima imbarcazione saranno classificate DNF senza udienza. Questo modifica le Regole 35, A4 e A5.

16.4 Al fine della valutazione dei tempi limite saranno considerate le sole barche che non abbiano infranto la RRS 30 e la Definizione di Partenza. Questo modifica la RRS 35.

17 PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

17.1 Le richieste di correzione per asseriti errori nella compilazione delle classifiche pubblicate andranno presentate dai concorrenti direttamente al CdR mediante l’apposito modulo reperibile nella SR. In base alla Reg. 90.3(c) gli errori materiali di registrazione e/o trascrizione dei risultati saranno verificati e corretti dal CdR.

17.2 I moduli di protesta sono disponibili presso la SR. Le proteste e richieste di riparazione o di riapertura dovranno essere consegnate entro l’appropriato tempo limite.

17.3 Qualsiasi concorrente che abbia compiuto una penalità a norma delle RRS 44.1, che si sia ritirato per aver commesso una infrazione alle regole, che desideri essere considerato come ritirato (RET) dopo aver tagliato la linea di arrivo o che non sia riuscito materialmente a ritirarsi per aver ricevuto una penalità a norma delle regole P2.2 o P2.3 (seconda o ulteriori penalità per infrazioni alla regola 42), dovrà compilare il modulo a disposizione presso la SR. In caso di mancata compilazione la penalità potrà anche essere considerata come non eseguita.

Il tempo limite per la presentazione delle proteste e/o del modulo di cui al punto precedente è di 60 minuti dopo l’arrivo dell’ultima barca nell’ultima prova della giornata o dal segnale del CdR indicante che nella giornata non si correranno altre regate, quale che sia il termine più tardivo. Il CdR o il CdP potranno adempiere alla formalità di informare la barca da protestare ai sensi della reg. 61.1(b) RRS sia verbalmente che mediante avviso pubblicato all’albo ufficiale dei comunicati.

Possibilmente entro 30 minuti dalla scadenza del tempo limite per le proteste saranno pubblicati sull’albo dei comunicati per informare gli interessati delle udienze nelle quali sono parte o nominati come testimoni. Le udienze saranno tenute nella sala per le proteste sita presso l’aula proteste. Nessuna udienza inizierà dopo le ore 21:00

Infrazioni delle IdR identificate dal simbolo (NP) non potranno essere oggetto di proteste barca contro barca. Questo modifica la RRS 60.1(a).

Una richiesta di riparazione basata su una decisione del CdP dovrà essere consegnata non più tardi di 30 minuti dopo che la decisione è stata pubblicata all'albo. Ciò modifica la regola RRS 62.2

18. PUNTEGGIO

La classifica sarà stilata in base all'Appendice "A" RRS e alla Normativa FIV per l'Attività Sportiva vigente. I premi verranno assegnati se sarà stata portata a termine almeno una prova.

19. PRESCRIZIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA [NP] [DP] [SP]

Come prescritto al precedente punto 1.4.a, quando sono in acqua, i concorrenti devono indossare sempre i 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.

Una barca che si ritira dovrà informare il CdR o la SR appena possibile e compilare l'apposito modulo disponibile presso la SR.

Le Persone di Supporto (allenatori o i team leaders) dovranno segnalare alla SR, prima che la "D" sia esposta, i numeri velici delle barche che abbiano perfezionato l'iscrizione e che non intendono regatare o scendere in acqua.

Tutti i membri del team possono essere penalizzati a discrezione del CdP per ogni regata del giorno in cui gli allenatori, team leader, accompagnatore etc. non abbiano rispettato questa IdR. Questo cambia la RRS 63.1 Il CdP potrà anche convocare un'udienza con l'allenatore, il team leader, accompagnatore etc. e revocargli l'accreditamento

I concorrenti che richiedono assistenza da parte delle barche di soccorso devono fischiare per richiamare l'attenzione e agitare un braccio con la mano aperta. Se l'assistenza non viene richiesta, il braccio deve essere agitato con le dita della mano chiusa a pugno. Se considerato necessario, può essere imposto al concorrente di abbandonare la barca e salire sul mezzo di soccorso. In questo caso si applicherà un nastro bianco e rosso alla barca abbandonata in modo che si sappia che l'equipaggio è stato comunque salvato. Il CdR si riserva il diritto di assistere i concorrenti che a suo giudizio necessitano di assistenza, indipendentemente dal fatto che ciò sia stato richiesto dal concorrente. Ciò non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione e cambia la RRS 62.1(a).

Quando il CdR espone la lettera "V" del CS con suoni ripetuti, tutte le barche ufficiali e di supporto dovranno rimanere in ascolto del CdR sul canale 73 per eventuali Istruzioni di ricerca e salvataggio dei concorrenti.

Il punto di raduno in caso di emergenza è situato c/o le tende sulla riva della concessione demaniale di levante della Compagnia della Vela Forte dei Marmi. Se per qualsiasi ragione le imbarcazioni dovessero prendere terra in un punto differente rispetto all'area prevista dovranno immediatamente informare il Coordinatore/Responsabile della Sicurezza in mare, Sig. Barberi Lorenzo al numero 335.6171125 o la SR al seguente numero di telefono: 0584.89771.

Qualora vengano esposti in acqua i segnali “Intelligenza su H” o “N su H”, tutte le barche dovranno rientrare a terra ed attendere istruzioni prima di ritornare in acqua.

20. SOSTITUZIONE DI MATERIALE DANNEGGIATO

Premesso che per quanto riguarda il numero velico vale quanto prescritto dalla Normativa FIV per l’Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia delle varie classi, valgono anche i seguenti punti:

La sostituzione di equipaggiamenti danneggiati o smarriti potrà essere consentita solo dietro richiesta, presentata in forma scritta e debitamente motivata e approvata per iscritto dal CT o, in sua assenza dal CdR. Le richieste di sostituzione dovranno essere presentate al CT o al CdR alla prima ragionevole occasione. La sostituzione di materiale danneggiato può essere permessa a patto che sia il materiale danneggiato che l’elemento sostitutivo sia stato esaminato da un membro del CT o, in sua assenza, da un membro del CdR. Se la sostituzione dovesse avvenire fra una prova e l’altra si dovrà informare il CdR o il CdP in acqua; sia il materiale danneggiato che quello in sostituzione dovrà essere presentato al Comitato Tecnico incaricato, se presente, o al CdR entro il termine della presentazione delle proteste della giornata. In questo caso la sostituzione è soggetta all’approvazione del CdR in forma retroattiva. Lo scafo potrà essere sostituito solo a seguito di danni non riparabili che ne pregiudichino la sicurezza della navigazione (si dovrà in ogni caso seguire quanto previsto nel punto regola 21 di queste IdR).

21. BARCHE DEL PERSONALE DI SUPPORTO [NP][DP]

Tutti i membri del Personale di Supporto per ottenere il permesso di navigare nell’Area di Regata dovranno accreditarsi presso l’AO dichiarando a quali imbarcazioni sono collegati, l’accettazione delle regole che li riguardano come scritte in queste IdR.

21.1 Un comportamento irregolare potrà portare o a un richiamo verbale notificato immediatamente in acqua e, al rientro a terra, all'albo ufficiale dei Comunicati o al ritiro del contrassegno con conseguente divieto di andare in acqua o all’applicazione della Reg. 64 RRS.

21.2 In aggiunta a quanto previsto al precedente punto 20.1, Il Personale di Supporto dovrà rimanere all'esterno delle aree finché tutte le batterie in quella prova sono arrivate o il CdR segnala un rinvio o un annullamento. Per osservare una prova, le barche appoggio possono spostarsi da sottovento al vento attraverso il lato di sinistra tenendosi ben al di fuori dal confine della zona di esclusione, ossia circa 100 metri dall'area di regata. Le barche di supporto possono, dopo l'ultima partenza dell’ultima batteria, spostarsi tra l'area di attesa e le aree poste presso l'arrivo attraversando il canale centrale. Le barche di supporto non devono transitare e sostare né sopravvento alla linea di arrivo né all’interno dell’area di ispezione e di sosta. Quando un membro del CdR o membro del CdP segnala a una barca appoggio di spostarsi più lontano dall'area di regata, questa barca dovrà farlo immediatamente. Questo non si applica ove sussista l’esigenza di prestare assistenza o soccorso ad una barca in difficoltà.

21.3 Le imbarcazioni associate con coloro che infrangono queste istruzioni potranno essere squalificate o subire altre sanzioni a discrezione del CdP in accordo con quanto previsto dalla reg. 64.4(b). I concorrenti non dovranno avvicinarsi a nessun battello che non sia un battello ufficiale dal loro primo segnale d’avviso della

giornata e finché non siano arrivati nell'ultima prova della giornata o il CdR abbia segnalato che non si effettueranno altre prove in quel giorno, quale che sia il termine più tardivo.

21.4 Ad integrazione del corsivo FIV "N sopra Intelligenza": "Tutti i mezzi accreditati devono aiutare le imbarcazioni dell'organizzazione nelle operazioni di sicurezza e prestare la massima assistenza a tutti i concorrenti".

Le Persone di Supporto sono invitate a disporre di un dispositivo VHF funzionante

22. REGOLA ECOLOGICA

Sottolineando il Principio Base delle RRS "Responsabilità Ambientale" e in base alla Reg.55 del RRS si invita a consegnare i rifiuti agli accompagnatori o ai battelli ufficiali.

23. ASSEGNAZIONE SPAZI A TERRA

Le barche dovranno essere tenute nei posti loro assegnati nel parco barche concorrenti.

24. COMUNICAZIONI RADIO.

Una barca non dovrà né ricevere né trasmettere comunicazioni via radio che non siano disponibili a tutti i concorrenti, tranne che in condizioni di emergenza o quando utilizza apparecchiature messe a disposizione dal CR. Questa restrizione si applica anche ai telefoni cellulari e agli smartphones. Un'infrazione alla presente regola potrà determinare una procedura secondo la RRS 69 per comportamento gravemente sconveniente.

25. PREMI

I premi verranno assegnati come previsto nel Bando di Regata.

26. RESPONSABILITA'

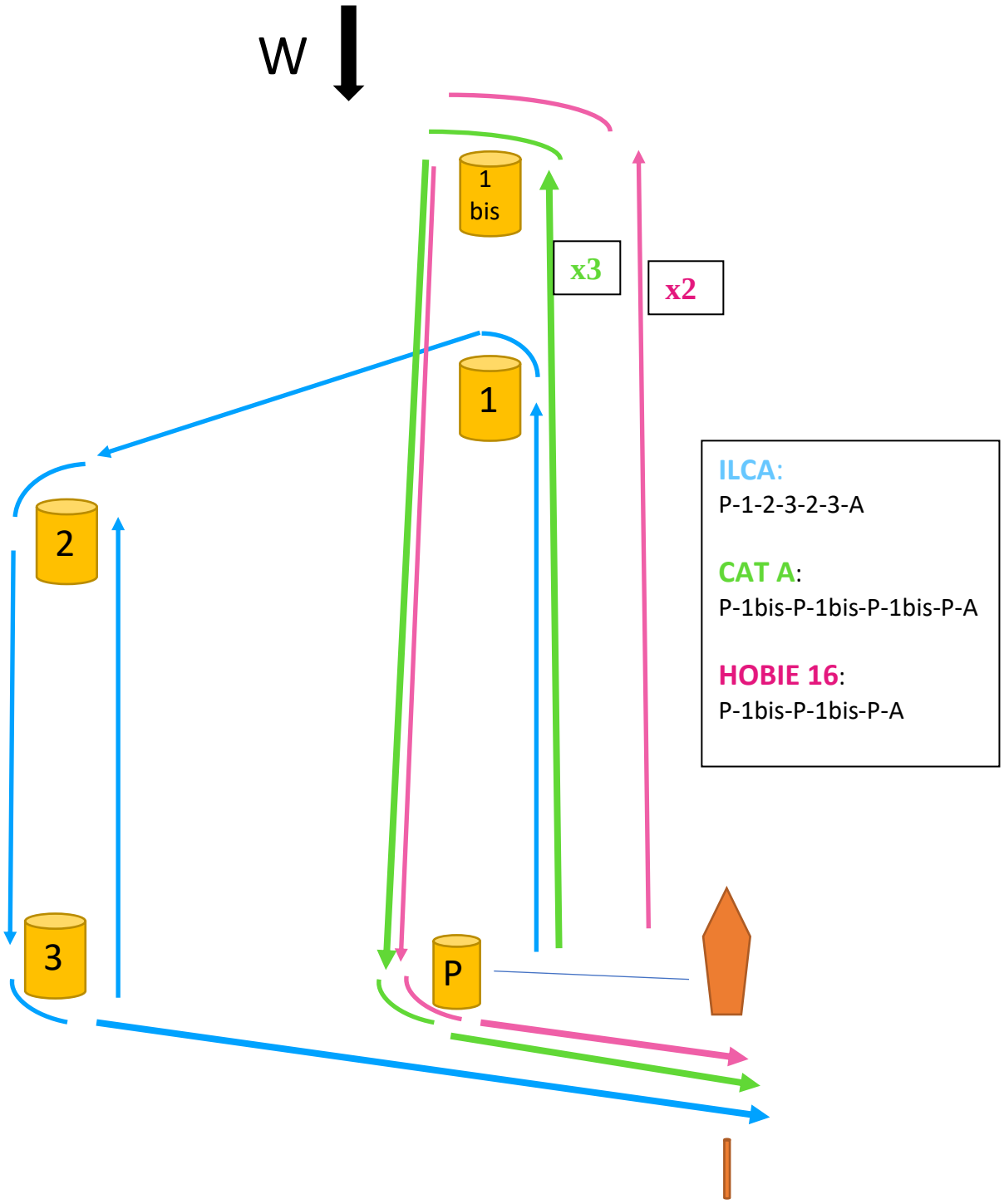
Come da regola fondamentale 4 i partecipanti alla regata di cui al presente Bando prendono parte alla stessa sono la loro piena ed esclusiva responsabilità, i Concorrenti e le loro Persone di Supporto sono gli unici responsabili per la decisione di prendere parte o di continuare la regata. Gli Organizzatori declinano ogni e qualsiasi responsabilità per danni che possono subire persone e/o cose, sia in terra che in acqua, in conseguenza della loro partecipazione alla regata di cui al presente Bando di Regata. E' competenza dei Concorrenti e delle loro Persone di Supporto decidere in base alle loro capacità, alla forza del vento, allo stato del mare, alle previsioni meteorologiche ed a tutto quanto altro deve essere previsto da un buon marinaio, se uscire in mare e partecipare alla regata, di continuarla ovvero di rinunciare.

27. DIRITTI FOTOGRAFICI E/O TELEVISIVI.

I concorrenti concedono pieno diritto e permesso alla AO di pubblicare e/o trasmettere tramite qualsiasi mezzo mediatico, ogni fotografia o ripresa filmata di persone o barche durante l'evento, inclusi ma non limitati a, spot pubblicitari televisivi e tutto quanto possa essere usato per i propri scopi editoriali o pubblicitari o per informazioni stampate.

Il Comitato di Regata

Appendice 1


W
1
bis
x3
x2
1
2
3
P
ILCA:
P-1-2-3-2-3-A
CAT A:
P-1bis-P-1bis-P-1bis-P-A
HOBIE 16:
P-1bis-P-1bis-P-A