



LEGA NAVALE ITALIANA  
Sezione di Napoli

## II<sup>a</sup> SELEZIONE ZONALE UNDER 16 OPTIMIST

Valido per l'Accesso al Campionato Italiano e Coppa del Presidente 2022

## II<sup>a</sup> SELEZIONE ZONALE UNDER 11 OPTIMIST

Valido per l'Accesso alla Coppa Primavella e Coppa Cadetti 2022

### Trofeo Challenge “ALBERTO CIAN”

VI<sup>a</sup> Tappa Campionato Zonale V ZONA

*Napoli, 2-3 luglio 2022*

## ISTRUZIONI DI REGATA

La notazione, in una regola delle Istruzioni di Regata:

<b>DP</b>	Regole per le quali le penalità sono a discrezione del Comitato delle Proteste. La penalità per una infrazione al punto 3.3 potrà essere del 10% massimo.
<b>NP</b>	Regole che non possono essere oggetto di protesta barca contro barca ( <i>questo modifica la RRS 60.1(a)</i> ).

Nelle presenti Istruzioni di Regata sono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

- CIS Codice internazionale dei segnali
- AUC Albo Ufficiale dei Comunicati
- CdR Comitato di Regata
- CdP Comitato delle Proteste
- CT Comitato Tecnico
- IdR Istruzioni di Regata
- DPG Dispositivo personale di Galleggiamento
- RRS Regole di Regata della Vela World Sailing (WS) 2021-2024, Regola
- SR Segreteria di Regata
- RCO Regole di Classe Optimist
- AO Autorità Organizzatrice, Circolo Organizzatore

## 1. AUTORITA' ORGANIZZATRICE

Su delega della Federazione Italiana Vela, l'Affiliato:

### **Lega Navale Italiana sez. Napoli**

Porticciolo del Molosiglio, Via Ammiraglio Ferdinando Acton - 80133 Napoli

Tel: 0815511806 – email: [segreteria@leganavalenapoli.it](mailto:segreteria@leganavalenapoli.it) – web: <https://leganavalenapoli.it>

## 2. REGOLE

Come da Bando di Regata al punto 2. REGOLE

## 3. COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI E MODIFICHE ALLE IDR

3.1. Eventuali modifiche alle IdR, apportate dal CdR, dal CT e/o CdP e ogni altro Comunicato ai concorrenti saranno pubblicati, come da BdR, sull'Albo Ufficiale della manifestazione:

<https://www.racingrulesofsailing.org/documents/4314/event>



3.2. È responsabilità dei regatanti avere un dispositivo elettronico con una connessione internet stabile che consenta di visualizzare sull'albo ufficiale eventuali comunicati e che permetta la visualizzazione del calendario delle udienze e l'invio di "Richieste di Udienza";

3.3. Come da preambolo dei Segnali da Regata, quando un segnale visivo è esposto sopra l'identificativo di una flotta, quel segnale si applica soltanto a quella flotta.

## 4. FORMATO E SVOLGIMENTO DELLE REGATE

4.1. Come da Bando al punto 8. LOCALITA' E PROGRAMMA;

4.2. Se la regata sarà svolta con il sistema a batterie si applicheranno le Regole aggiuntive descritte nell'ADDENDUM "A" di queste Istruzioni.

## 5. AMMISSIONE, TESSERAMENTI, ASSICURAZIONE

5.1. Come indicato nelle "Norme per l'Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia 2022 - Scheda Optimist" e nel BdR ai punti 2, 5, 9 e 16.

## 6. [DP] [NP] [SP] CERTIFICATI DI STAZZA E CONTROLLI

6.1. Come da BdR ai punti 9 e 10;

6.2. Scafo, vele, attrezzature ed equipaggiamento utilizzati durante la regata dovranno essere già stazzati.

## 7. SEGNALI DI PARTENZA

**Sabato 2 luglio 2022**, il segnale di Avviso per la prima prova sarà esposto alle **ore 11:25**. Tutte le segnalazioni visive verranno, possibilmente, appoggiate da segnalazioni sonore.

## PROCEDURA DI PARTENZA

	TEMPO	BANDIERA	SEGNALE
U16	0'	BANDIERA DI CLASSE <b>BIANCA</b>	AVVISO <b>U16</b>
	1'	ESPOSIZIONE <b>U</b> o <b>Bandiera Nera</b>	PREPARATORIO
	4'	AMMAINATA <b>U</b> o <b>Bandiera Nera</b>	ULTIMO MINUTO
	5'	AMMAINATA BANDIERA DI CLASSE	PARTENZA <b>U16</b>
U11	0'	BANDIERA DI CLASSE <b>GIALLA</b>	AVVISO <b>U11</b>
	1'	ESPOSIZIONE <b>U</b> o <b>Bandiera Nera</b>	PREPARATORIO
	4'	AMMAINATA <b>U</b> o <b>Bandiera Nera</b>	ULTIMO MINUTO
	5'	AMMAINATA BANDIERA DI CLASSE	PARTENZA <b>U11</b>

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

L'orario del segnale di Avviso della prima prova del giorno 3 luglio 2022 sarà oggetto di apposito comunicato come da punto 8.2 del BdR. In caso di mancata comunicazione dovrà ritenersi confermata l'ora fissata per il giorno precedente. **Si ricorda che nessun segnale di avviso sarà esposto dopo le ore 17,00 del giorno 3 luglio 2022.** Come da Normativa FIV qualora vi siano un numero di Cadetti inferiore o uguale a 30 (tassativo) potrà essere data una partenza unica. L'applicazione di ciò sarà oggetto di apposito comunicato ufficiale a cura del CdR ed esposto sull'Albo Ufficiale. La manifestazione sarà considerata valida anche con una sola prova disputata.

### 8. BANDIERE DI CLASSE

- 8.1. Il segnale di avviso sarà la bandiera identificativa del gruppo chiamato a partire ovvero logo Optimist su fondo bianco per gli U16 e logo Optimist su fondo giallo per gli U11;
- 8.2. La distinzione fra U16 e U11 potrà essere fatta con un nastro di colore rosso, fornito dal CO da fissare all'estremità superiore del picco, come da apposito comunicato del CO.

### 9. AREA DI REGATA

La regata si svolgerà nell'area indicata nella cartina dell'Appendice di queste IdR.

### 10. PERCORSO

- 10.1. Il disegno nell' Appendice 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. Mentre compiono il lato di poppa 3 (3S/3P), i concorrenti dovranno passare all'esterno della linea di arrivo. Il cancello (3S/3P) potrà essere sostituito da una Boa singola che dovrà essere lasciata a sinistra. Qualora sia posato un cancello e una boa del cancello manchi e non venga rimpiazzata come descritto nella RRS34, la boa restante dovrà essere lasciata a sinistra. Questo cambia la RRS 34.

**10.3. [NP]** Il CdR cercherà di ottenere una durata del percorso di circa 50 minuti. Una durata differente non potrà essere causa di richiesta di riparazione [a modifica delle RRS 60.1 (b) e 62.1 (a)].

**10.4.** A modifica della regola 32 RRS, il percorso potrà essere ridotto solo dopo il compimento del terzo lato. Questo ai sensi della regola 32.1 (d).

## 11. BOE

**11.1.** Le Boe 1, 2, 3S e 3P saranno cilindriche di colore giallo;

**11.2.** La boa di partenza sarà un'asta con bandiera arancione;

**11.3.** La boa di arrivo sarà un'asta con bandiera arancione.

## 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) un battello contro-starter recante un'asta con 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.** Il segnale di avviso sarà dato in conformità a quanto previsto al precedente punto 8;

**12.4.** Per avvisare le barche che una prova o una sequenza di prove inizieranno presto, sarà esposta la **BANDIERA ARANCIONE** che definisce l'estremo di dritta della linea di partenza, con un segnale sonoro, **almeno cinque minuti** prima che venga esposto il segnale di avviso;

**12.5.** A modifica della RRS 26, il Segnale Preparatorio sarà dato solo con la esposizione della Bandiera "U" o della Bandiera "Nera";

**12.6. [DP][NP]** Dopo l'esposizione del segnale di avviso della prima flotta le barche non in partenza dovranno attendere nell'area di attesa posta a non meno di 100 mt sottovento la linea di partenza. Le barche potranno avvicinarsi alla linea di partenza dopo il segnale di partenza valido della flotta precedente;

**12.7. [DP][NP]** Le barche non dovranno mai passare tra la boa filata a poppa del battello di partenza del CdR e il battello stesso.

## 13. CAMBIO SUCCESSIVO LATO DEL PERCORSO

**13.1.** Per cambiare il successivo lato del percorso, il CdR posizionerà una nuova boa (o riposiziona la linea d'arrivo) e rimuoverà la boa originale appena possibile;

**13.2.** Fatta eccezione per il cancello, le barche dovranno passare fra il battello Comitato che

segnala il cambio di percorso e la boa in prossimità dello stesso, da lasciare a sinistra. Ciò modifica la RRS 28.2.

#### 14. ARRIVO

- 14.1. La linea d'arrivo sarà costituita dalla congiungente fra l'asta con bandiera **BLU** posta sul battello arrivi, ed una boa posizionata ad adeguata distanza da lasciare a sinistra;
- 14.2. **[DP][NP]** Le barche arrivate dovranno tornare 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. [NP] [DP] SISTEMA DI PENALIZZAZIONE

- 15.1. Una barca che si sia autopenalizzata o ritirata in accordo con la RRS 44.1 dovrà compilare e inviare il relativo modulo disponibile sull'Albo Ufficiale della manifestazione

<https://www.racingrulesofsailing.org/documents/4314/event>



(scaricabile cliccando sul pulsante "+"), entro il tempo limite per le proteste;

- 15.2. La penalità per infrazioni alle RCO potrà essere anche meno della squalifica, ciò modifica la RRS 63.1;
- 15.3. Le IdR contrassegnate da **[DP]** possono essere meno della squalifica, se il CdP decide in tal senso.

#### 16. TEMPO LIMITE E TEMPO TARGET

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

TEMPO LIMITE REGATA	TEMPO LIMITE 1 <sup>a</sup> BOA	TEMPO TARGET	FINESTRA ARRIVI DOPO IL 1°
90 minuti	30 minuti	50 minuti	20 minuti

- 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 riparazione (RDG), questo modifica la RRS 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 per mezzo del modulo elettronico reperibile sull'Albo Ufficiale della manifestazione:

<https://www.racingrulesofsailing.org/documents/4314/event>



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.** Le richieste di udienza dovranno essere inoltrate, pena la loro irricevibilità, tramite il modulo online accessibile dall'Albo Ufficiale cliccando sul simbolo "+"; una volta inoltrata, questa apparirà subito sull'Albo Ufficiale. Qualora il sistema non fosse operativo, contattare la SR per l'autorizzazione all'inoltro con modalità alternative, fermo restando il rispetto della forma scritta su supporto cartaceo o digitale che sia. Ciò in conformità di quanto prescritto dalle RRS 61.2, 62.2 e 66.2 circa il requisito della forma scritta della richiesta;
- 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 l'albo online della manifestazione. In caso di mancata compilazione la penalità potrà anche essere considerata come non eseguita;
- 17.4.** 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;
- 17.5.** Entro 30 minuti dalla scadenza del tempo limite per le proteste saranno affissi i comunicati per informare gli interessati delle udienze nelle quali sono parti o nominati come testimoni. Resta fermo l'obbligo dei regatanti di consultare l'albo ufficiale della manifestazione per prendere visione delle eventuali proteste e/o richieste di riparazione consegnate entro il tempo limite. Le udienze saranno tenute nella sala per le proteste sita presso la sede della LNI-NA;
- 17.6.** Una lista delle barche penalizzate o squalificate in base alle regole dell'Appendice P per infrazioni alla Reg. 42 RRS sarà affissa all'albo ufficiale nella sezione apposita;
- 17.7.** Infrazioni delle IdR identificate dal simbolo **[NP]** non potranno essere oggetto di proteste barca contro barca. Questo modifica la RRS 60.1(a);
- 17.8.** 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

- 18.1. La classifica sarà stilata in base all'Appendice "A" RRS e alla Normativa FIV per l'Attività Sportiva vigente;
- 18.2. I premi verranno assegnati se sarà stata portata a termine almeno una prova;
- 18.3. Se la regata di svolge in un solo giorno non sono previsti scarti.

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

- 19.1. 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;
- 19.2. Una barca che si ritira dovrà informare il CdR o la SR appena possibile e compilare l'apposito modulo disponibile sull'Albo Ufficiale;
- 19.3. Le Persone di Supporto (allenatori o i team leader) dovranno segnalare alla SR, prima che la "D" sia esposta, i numeri velici delle barche che, pur avendo perfezionato l'iscrizione, non intendono regatare o scendere in acqua;
- 19.4. Prima di uscire ed immediatamente al rientro dal mare ogni allenatore, team leader, accompagnatore etc. dovrà compilare le rispettive liste di uscita ed entrata il cui modulo, in formato pdf editabile, è reperibile sull'Albo Ufficiale della manifestazione (nei documenti dell'evento) e inviarlo all'indirizzo email: [segreteria@leganavalenapoli.it](mailto:segreteria@leganavalenapoli.it)
- 19.5. Le Liste verranno consegnate alla Giuria allo scadere del termine fissato per la presentazione delle proteste. Tutti i membri del team potranno essere penalizzati senza udienza a discrezione del CdP per ogni regata del giorno in cui gli allenatori, team leader, accompagnatore etc. avranno disatteso questa regola. Ciò modifica la RRS 63.1 Il CdP potrà anche convocare in udienza l'allenatore, il team leader, l'accompagnatore etc., per prendere in esame la revoca dell'accreditamento;
- 19.6. 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 ritenuto 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 al fine di segnalare che l'equipaggio è stato tratto in salvo. Il CdR, a prescindere dalla richiesta, si riserva la facoltà di prestare assistenza ogniqualvolta, a suo giudizio, la stessa si renda necessaria. Ciò non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione e cambia la RRS 62.1(a);
- 19.7. Come da RRS 37, quando il CdR espone la lettera "V" del CIS con suoni ripetuti, tutte le

barche ufficiali e di supporto dovranno rimanere in ascolto del CdR sul canale VHF 74 per eventuali Istruzioni di ricerca e salvataggio dei concorrenti;

- 19.8.** Il punto di raduno in caso di emergenza è situato presso la banchina della LNI-NA. 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. Raffaele De Angelis al numero di telefono 3318786846** o la **SR al seguente numero di telefono: 081 5511806**;
- 19.9. [DP] [NP]** 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. Ciò modifica i segnali "Intelligenza su N" e "Intelligenza su H";
- 19.10. [DP] [NP]** E' fatto divieto di prendere il mare prima della esposizione a terra della lettera "D" del CIS: la SR informerà, con mezzi appropriati, gli affiliati napoletani della avvenuta esposizione.

## **20. SOSTITUZIONE MATERIALE DANNEGGIATO**

Premesso che per quanto riguarda il numero velico vale quanto prescritto dalla Normativa FIV per l'Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia Scheda Optimist, valgono anche i seguenti punti:

- 20.1.** La sostituzione di equipaggiamenti danneggiati o smarriti sarà consentita solo previa espressa autorizzazione del CT o in sua assenza del CdR, rilasciata a seguito di richiesta, debitamente motivata e provata, inoltrata alla prima ragionevole occasione. La richiesta di sostituzione dovrà essere inoltrata al CT o al CdR tramite modulo specifico presente sull'Albo Ufficiale (scaricabile cliccando sul pulsante "+"). Le eventuali autorizzazioni saranno trasmesse tramite lo stesso mezzo;
- 20.2.** 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;
- 20.3.** 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;
- 20.4.** 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 20 di queste IdR).

## **21. BARCHE UFFICIALI ACCREDITATE**

- 21.1.** Le barche ufficiali saranno identificate come segue:



BARCA	BANDIERA
Battello Comitato	Guidone LNI-NA
Battelli del CdR (posaboe etc.)	Bandiera con lettera "S"
Battelli CdP	Bandiera Gialla con "J" nera oppure lettera "J" del CIS
Battello Comitato Tecnico (se presente)	Bandiera Bianca con "M" nera
Barche di supporto	Bandiera di accreditamento con numero di identificazione

21.2. Altre barche accreditate saranno identificate come segue:

BARCA	BANDIERA
Stampa	Bandiera Bianca con "P" nera
Assistenza	Guidone LNI-NA

## 22. BARCHE DEL PERSONALE DI SUPPORTO [NP][DP]

22.1. Tutte le persone di supporto per navigare nell'Area di Regata, dovranno accreditarsi compilando il modulo di registrazione disponibile all'Albo Ufficiale nei Documenti dell'evento, dichiarando:

- a) le caratteristiche del proprio mezzo di assistenza;
- b) di avere a bordo un dispositivo VHF;
- c) l'accettazione delle "regole per il personale di supporto e barche di assistenza" descritte nell'ADDENDUM "B" di queste IdR;
- d) i numeri velici dei concorrenti accompagnati.

22.2. **[DP]** Le persone di supporto accreditate riceveranno un permesso scritto ed un segnale identificativo da esporre sui loro mezzi e saranno soggette alle direttive tecniche e disciplinari del CdR e della Giuria che, in caso di infrazione, potrà agire in base alla regola RRS 64.5;

22.3. **[NP]** In aggiunta a quanto previsto al precedente punto 22.1, Il Personale di Supporto dovrà rimanere all'esterno delle aree finché tutte le batterie in quella prova saranno 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 (rettangolo 50x100 mt. vedi disegno). 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;

- 22.4.** 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.

### **23. REGOLA ECOLOGICA**

Sottolineando il Principio Base delle RRS "Responsabilità Ambientale" e in base alla Reg.47 del RRS si invita a consegnare i rifiuti agli accompagnatori o ai battelli ufficiali.

### **24. ASSEGNAZIONE SPAZI A TERRA [NP][DP]**

Ove previsti le barche dovranno essere tenute nei posti loro assegnati nel parco barche concorrenti.

### **25. [DP] [NP] COMUNICAZIONI RADIO**

Una barca non dovrà né ricevere né trasmettere comunicazioni via radio che non siano disponibili a tutti i con-correnti, 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.

### **26. PREMI**

I premi verranno assegnati come previsto nel Bando di Regata.

### **27. RESPONSABILITA'**

Come da regola fondamentale 3, i partecipanti alla regata prendono parte alla stessa sotto 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. 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.

### **28. DIRITTI FOTOGRAFICI E/O TELEVISIVI**

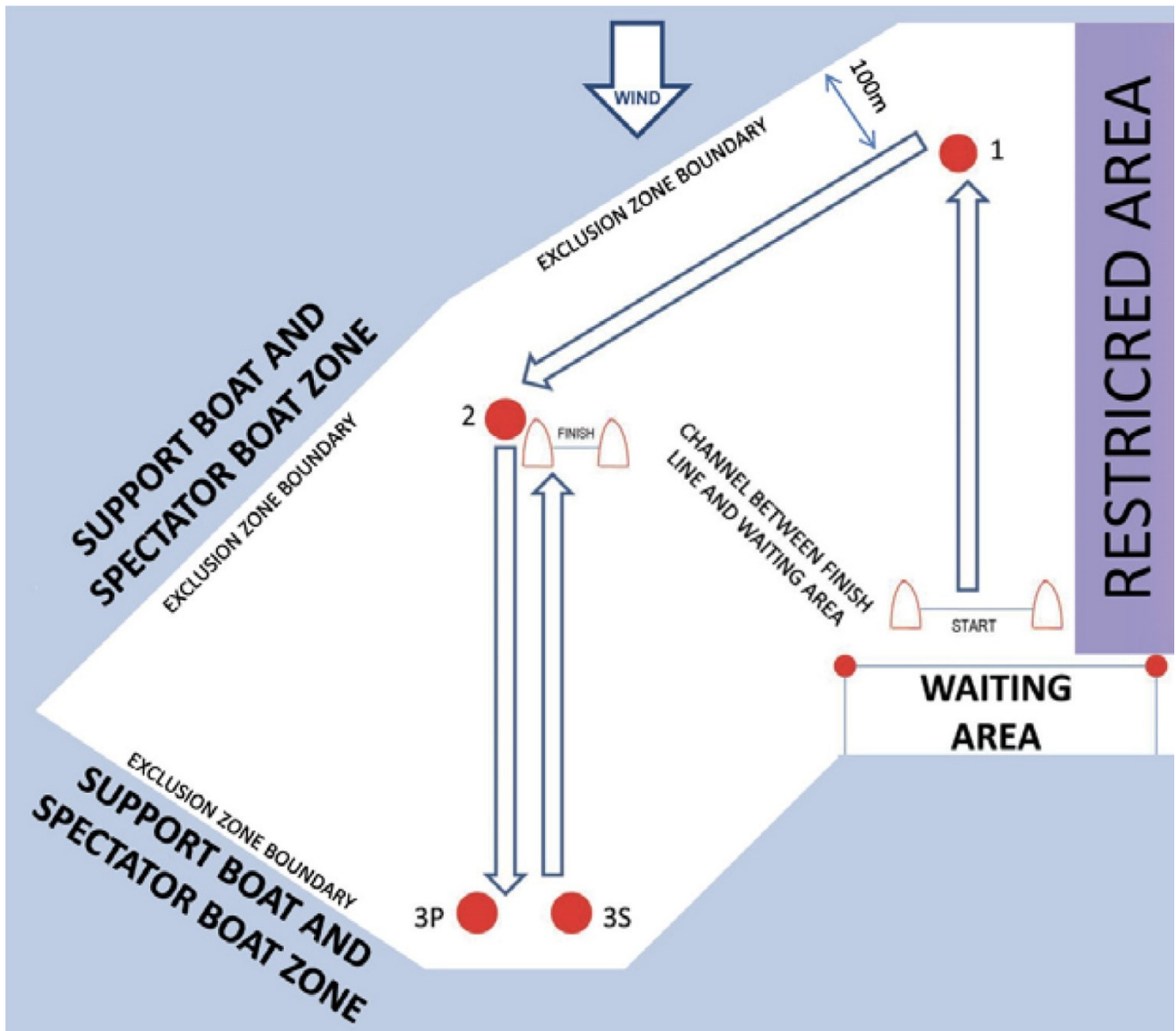
I concorrenti concedono pieno diritto e permesso alla AO di pubblicare e/o trasmettere tramite qualsiasi mezzo mediatico, ogni fotografia o ripresa filmata di persone o barche durante l'evento, inclusi, ma non limitati, a spot pubblicitari televisivi e tutto quanto possa essere usato per i propri scopi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

Napoli, 29 giugno 2022

Il Presidente del CdR  
**Maurizio Sergio Iovino**

**IL COMITATO ORGANIZZATORE**

## APPENDICE



### Sequenza del Percorso: START – 1 – 2 – 3S / 3P – FINISH

- Boe 1-2 da lasciare a sinistra
- Mentre compiono il lato di poppa 2 – 3S / 3P, i concorrenti dovranno passare all'esterno della linea di arrivo.
- Il cancello 3S / 3P, potrà essere sostituito da una boa singola che dovrà essere lasciata a sinistra.

\* La distanza tra il personale di supporto (parenti degli atleti inclusi) e tutte le barche in regata non dovrà mai essere inferiore a 100 mt.

# ADDENDUM – A

## Istruzioni Speciali per le Regate e Batterie

Quando la regata viene svolta con il sistema a batterie si applicano le seguenti IdR aggiuntive.

### A.1 SVOLGIMENTO

- La regata si svolgerà con il Sistema a batterie “A” (due colori) previsto dalla Normativa FIV.
- I concorrenti iscritti verranno suddivisi in due batterie a sorteggio (se i programmi, come ZW, hanno il sistema di suddivisione casuale questo è accettato come sorteggio).
- Il CdR assistito da Tecnici Federali o da Allenatori all’uopo nominati potrà spostare d’ufficio i concorrenti se il sistema porta ad una presenza squilibrata di atleti dello stesso Circolo o della stessa Zona o per qualsiasi altro motivo tecnico. Qualsiasi situazione originata da quanto precede non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione (modifica alla RRS 60.1(b)).
- Ai fini della classifica ogni prova è composta da due batterie. Perché la prova sia valida entrambe le batterie dovranno risultare con una regata regolarmente disputata e classificata. Se non fosse possibile completare una delle due batterie la prova verrà automaticamente interrotta anche per l’altra batteria. Ciò non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione (modifica alla RRS 60.1(b)).
- Le barche saranno ri-assegnate nei gruppi dopo ogni giorno di regata seguendo lo schema sotto descritto, usando la Classifica provvisoria disponibile alle ore 20.00, senza tener conto di proteste o richieste di riparazione decise o modificate dopo tale orario. Qualora il numero di prove non sia uguale, i gruppi verranno rifatti in base a una classifica provvisoria calcolata sino all’ultima prova completata da entrambi i gruppi.

GRUPPO	A	B
NASTRO	BLU	GIALLO
Classifica Provvisoria	1	
		2
		3
	4	
	5	
		6
		7
	8	
	9	10
		11
	12	
	e così via	

- In pratica le batterie saranno ri-ordinate assegnando il primo della classifica al gruppo A, il secondo al gruppo B, il terzo al gruppo B, il quarto ed il quinto al gruppo A, il sesto e settimo al gruppo B, e così via.
- Se il numero di regate per batteria non dovesse essere uguale, il giorno seguente si comincerà con il completare le regate mancanti recuperando la batteria in arretrato. Si continuerà poi con i nuovi gruppi cambiando i nastri in mare.

- In caso di una sola prova nella prima giornata, i concorrenti saranno riassegnati in modo casuale.
- Una imbarcazione dichiarata BFD in una prova non portata a termine, per qualsiasi ragione, non sarà ammessa a partire nella prova seguente anche qualora i colori venissero ri-assegnati.
- Qualora una batteria non concluda la serie, il giorno successivo sarà recuperata la prova della batteria mancante. Il recupero non è da considerarsi fra le tre prove in programma.

## A.2 SEGNALI DI PARTENZA

- Il segnale di AVVISO della 2a batteria (della prova) verrà issato appena possibile dopo la partenza valida della 1a batteria (della prova); le imbarcazioni partenti dovranno pertanto tenersi nelle vicinanze della zona di partenza.
- Si invita a prestare attenzione ai segnali perché il CdR potrà invertire l'ordine di partenza.

## A.3 BANDIERE DISTINTIVE DELLE BATTERIE (l'AO potrà cambiare i colori)

Le batterie saranno così contraddistinte:

### Gruppo "A"

- bandiera rettangolare **BLU** come Segnale di Avviso; nastro di colore **BLU** che dovrà essere applicato sulla parte posteriore del picco come identificativo della batteria.

### Gruppo "B"

- bandiera rettangolare **GIALLA** come Segnale di Avviso; nastro di colore **GIALLO** che dovrà essere applicato sulla parte posteriore del picco come identificativo della batteria.

## ADDENDUM – B

### REGOLE PER LE BARCHE DI ASSISTENZA DEL PERSONALE DI SUPPORTO

#### PREMESSA PER GLI ACCOMPAGNATORI DEI CONCORRENTI

#### PRINCIPIO DI BASE:

#### **Comportamento sportivo e le regole**

Nello sport della vela i concorrenti sono governati da un insieme di regole che ci si aspetta essi osservino e facciano rispettare. Un principio fondamentale di sportività è che quando una barca infrange una regola e non sia esonerata essa deve prontamente eseguire una penalità appropriata o una azione appropriata, che può essere anche il ritirarsi.

*Il principio di cui sopra è il primo insegnamento che deve essere trasmesso dagli educatori velici, qualunque sia la loro mansione specifica, ai propri discenti. Insegnarlo ai giovani è fondamentale!*

*In questa manifestazione, ancor prima che siano eventualmente intervenuti gli Ufficiali di Regata per sanzionare possibili infrazioni alle regole da parte dei partecipanti, dovranno tempestivamente intervenire gli accompagnatori (team-leader, allenatori, istruttori, ecc.) inducendo i propri partecipanti che siano incorsi nella violazione di una regola ad eseguire la penalità prevista, ovvero, secondo i casi, a ritirarsi dalla prova o dalla manifestazione avendo, anche e comunque, l'accortezza di non generalizzare il ritiro a tutti i propri accompagnati.*

**B.1** Il personale di supporto per ottenere il permesso di navigare nell'Area a loro riservata come da

Appendice delle IdR dovranno accreditarsi presso l'AO dichiarando a quali imbarcazioni sono collegati e l'accettazione delle regole che li riguardano. Essi riceveranno un permesso scritto ed un segnale identificativo da esporre sui loro mezzi. A partire dall'issata del segnale di avviso della prima batteria in partenza e durante le fasi delle partenze (cioè sino a quando tutte le batterie sono partite) i mezzi dovranno trovarsi nell'Area di Attesa ("Waiting Area") posta sottovento alla linea di partenza e delimitata da due boette come indicato nell'Appendice;

- B.2** Un comportamento irregolare in tale contesto potrà essere sanzionato con una **[DP]**;
- B.3 [DP]** In aggiunta a quanto previsto al precedente punto B.1, Il personale di supporto dovrà rimanere all'esterno della "Restricted Area" finchè tutte le batterie in quella prova sono arrivate o il CdR segnala un differimento o una interruzione. Per osservare le barche durante una prova, le barche appoggio possono spostarsi da sottovento al vento attraverso il lato di sinistra tenendosi ben al di fuori dal confine della "Restricted Area", ossia a circa 100 metri dall'area di regata. Le barche 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 (rettangolo 50x100 mt. - Vedi disegno). 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;
- B.4 [DP][NP]** I concorrenti, nell'intervallo tra l'arrivo di una prova e la partenza della successiva, potranno avvicinarsi esclusivamente a battelli accreditati (rif. il precedente punto 22.3);
- B.5** Tutti i mezzi accreditati devono aiutare le imbarcazioni dell'organizzazione nelle operazioni di sicurezza e prestare la massima assistenza a tutti i concorrenti;
- B.6** Gli allenatori sono invitati a disporre di un dispositivo VHF funzionante e registrare in segreteria il proprio numero di telefono per comunicazioni urgenti;
- B.7** Tutte le persone di supporto, sempre quando in acqua, devono indossare il PFD.