



J/70 MEMBER'S CUP

Genova

7 - 8 novembre 2026

Bando e Istruzioni di Regata



YACHT CLUB ITALIANO

1. ORGANIZZAZIONE

L'Autorità Organizzatrice è la FIV che delega l'Affiliato: YACHT CLUB ITALIANO Associazione Sportiva Dilettantistica – Porticciolo Duca degli Abruzzi – 16128 Genova

2. LOCALITA'

Specchio acqueo antistante il Lido di Albaro e Boccadasse.

3. PROGRAMMA

Sabato	7 novembre 2026	Briefing presso Sede YCI ore 09.00
Sabato	7 novembre 2026	prima partenza ore 11.00
Domenica	8 novembre 2026	prima partenza ore 10.00

La regata sarà disputata sul numero di prove necessario per completare gli abbinamenti della Pairing List.

4. ASSEGNAZIONE DELLE BARCHE

- 4.1 Si usano imbarcazioni tipologia J70 della flotta sociale dello YCI con manovre fisse non modificabili.
- 4.2 Le barche saranno fornite con le seguenti vele: Fiocco, Randa, Gennaker.
- 4.3 Ogni equipaggio sarà composto da un minimo di 4 a un massimo di 5 componenti, compreso il timoniere, obbligatoriamente tutti Soci. Non è previsto limite di peso per l'equipaggio.
- 4.4 Se un membro dell'equipaggio registrato fosse impossibilitato a continuare nelle regate, il CdR potrà autorizzarne la sostituzione temporanea o definitiva.
- 4.5 Non sono ammessi né come timoniere né come equipaggio componenti Under 18.

5. ISCRIZIONI

Le iscrizioni dovranno pervenire alla Segreteria dello Yacht Club Italiano entro le **ore 16.00** di **mercoledì 4 novembre 2026**, completando il form di iscrizione al seguente indirizzo:

<https://forms.cloud.microsoft/e/6m9NjQAz36>

oppure inquadrando con lo smartphone il seguente QR Code:



6. REGOLE

La regata sarà disciplinata come segue:

- 6.1 dalle Regole come definite nelle Regole di Regata World Sailing (WS) vigenti inclusa l'Appendice UF riportata in appendice a questo Bando/IdR.
- 6.2 dalla Normativa FIV per l'Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia vigente.
- 6.3 Dal presente Bando/IdR, e dai successivi Comunicati Ufficiali del Comitato Organizzatore, del Comitato di Regata e del Comitato delle Proteste.
- 6.4 In caso di contrasto tra questi regolamenti prevarranno Il Bando/Istruzioni di Regata e i successivi Comunicati Ufficiali (Modifica RRS 63.5(c)(2)).
- 6.5 Come da RRS 40.1 e 40.2(a), se sulla barca del CdR viene esposta la bandiera "Y" non più tardi del segnale di avviso, tutti i membri dell'equipaggio dovranno indossare il dispositivo personale di galleggiamento mentre sono in regata.
- 6.6 La regola 48.2 del RR è integrata dalla seguente disposizione: *"Se un membro dell'equipaggio lascia accidentalmente la barca e viene soccorso da un battello ufficiale, questo battello resterà fermo, a meno che altri compiti pressanti lo impediscono, fino a quando la barca ritorni per raccogliere il membro dell'equipaggio per continuare la regata. L'intervento del battello ufficiale non è considerato aiuto esterno. Ciò modifica la regola 41 del RR."*

7. TESSERAMENTO F.I.V.

Tutti i componenti gli equipaggi dovranno essere tesserati FIV per l'anno in corso ed in regola con le disposizioni relative alla visita medica.

Almeno un membro dell'equipaggio deve essere in possesso di Tessera FIV PLUS

8. COMUNICATI AI CONCORRENTI

- 8.1 Gli eventuali successivi comunicati del Comitato Organizzatore, del Comitato di Regata e della Giuria, anche a modifica del Bando e delle Istruzioni di Regata saranno esposti all'Albo Ufficiale on line al link: <https://www.racingrulesofsailing.org/documents/16057/event> sino a un'ora prima dal segnale di avviso della prima prova in programma per la giornata.



Official Notice Board

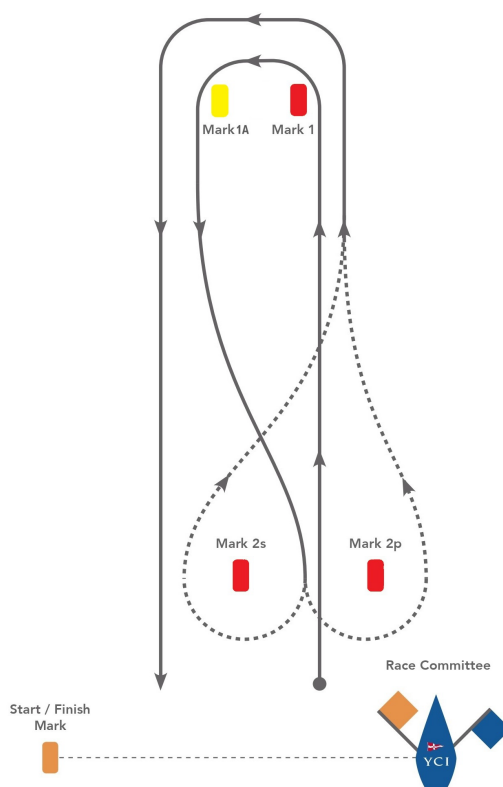
- 8.2 Sarà possibile effettuare dei comunicati ai concorrenti anche in mare verbalmente (RRS 90.2(c)) a patto che tutti siano informati prima dell'applicazione della modifica. Per informare gli equipaggi di un nuovo comunicato in mare sarà esposta la bandiera gialla sul battello dei

segnali del CdR; il comunicato sarà considerato ricevuto da tutti mediante trasmissione sul canale VHF della manifestazione. Un comunicato eseguito in base a questa IdR prevarrà su tutti i precedenti e non potrà dar luogo a riparazione; ciò modifica la Regola 61.4(b) del RRS.

9. PERCORSO E BOE

9.1 Il percorso sarà del tipo a bastone con disimpegno e cancello di poppa. Le boe dovranno essere lasciate a sinistra.

Start – Mark 1 – Mark 1A – Mark 2S/2P – Mark 1 – Mark 1A - Finish



9.2 Non è previsto cambio di percorso durante la regata.

9.3 Tutte le boe dovranno essere lasciate a SINISTRA ad esclusione delle boe "2S" e la boa di arrivo "A" che dovranno essere lasciate a DITTA. In caso di mancanza di una delle due boe del cancello 2, la boa rimanente dovrà essere lasciata a SINISTRA.

9.4 Il comitato potrà esporre "S" prima della boa n.1 per indicare che dovrà essere svolto 1 solo giro.

9.5 Le boe **Mark 1**, **Mark 2s** e **Mark 2p** saranno tetraedriche rosse.

9.6 La boa **Mark 1A**, sarà tetraedrica gialla.

9.7 La boa **Mark Start/Finish**, sarà tetraedrica arancione.

10. PARTENZA

- 10.1 **Linea di partenza** sarà identificata tra la bandiera arancione posta su un'asta sul battello del Comitato di Regata e la boa di partenza, START.
La barca Comitato potrà essere sostituita da una boa tetraedrica rossa. In questo caso la linea di partenza sarà tra la boa tetraedrica arancione (a sinistra) e la boa tetraedrica rossa (a destra).
- 10.2 La regola 26 del RR è modificata come segue: "Le prove partiranno usando i seguenti segnali. I tempi devono essere presi in base ai segnali visivi; la mancanza di un segnale sonoro deve essere ignorata."
- 10.3 Il comitato di regata potrà comunicare via radio i numeri delle imbarcazioni OCS, la mancata comunicazione non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione.
- 10.4 Prima dell'esposizione della bandiera "3 minuti" sarà esposto il segnale preparatorio (Papa/India/Nera)

TEMPO	BANDIERA	SUONO
- 3 minuti	Esposizione bandiera 3 minuti	1 suono
- 2 minuti	Esposizione bandiera 2 minuti Ammainata bandiera 3 minuti	1 suono
- 1 minuto	Esposizione bandiera 1 minuto Ammainata bandiera 2 minuti	1 suono
- 0	Ammainata bandiera 1 minuto	1 suono

11. LINEA DI ARRIVO

- 11.1 **La linea di arrivo** sarà la congiungente tra l'asta con la bandiera arancione posto sul battello del Comitato di Regata e la boa di arrivo, FINISH.
- 11.2 La barca Comitato potrà essere sostituita da una boa tetraedrica rossa. In questo caso la linea di arrivo sarà tra la boa tetraedrica arancione (a destra) e la boa tetraedrica rossa (a sinistra).

12. DURATA DELLE REGATE

- 12.1 La durata di ogni regata sarà di 15-20 minuti. Una durata diversa non potrà dare diritto a richieste di riparazione.
- 12.2 Il tempo limite di ogni prova sarà di 30 minuti dalla partenza.
- 12.3 Una barca che non finisca entro **7 minuti** dopo la prima arrivata sarà classificata DNF. Questo modifica la Regola 35 del Regolamento WS in vigore.

13. PUNTEGGIO E CLASSIFICA

- 13.1 Sarà adottato il "Sistema di punteggio minimo" previsto al punto A4 della Appendice A del Regolamento WS vigente.
- 13.2 La classifica sarà stabilita su tutte le prove valide disputate (stesso numero per tutte le imbarcazioni) in programma senza scarto.

13.3 Eventuali parità verranno risolte come da regola A8 del RR.

14. SISTEMA DI ARBITRAGGIO E DI PENALIZZAZIONE, UDIENZE

14.1 Verrà applicata l'Appendice UF come da allegato.

15. PREMI

15.1 Verranno premiati i primi tre equipaggi della classifica generale.

16. NORME DI COMPORTAMENTO

16.1 I concorrenti dovranno essere disponibili ad assecondare le richieste, se ragionevoli, degli Organizzatori, garantendo anche la loro presenza alle manifestazioni ufficiali.

16.2 Il loro comportamento dovrà in ogni modo essere tale da non recare danno all'immagine della manifestazione dl e del Club.

17. RESPONSABILITA' – CLAUSOLA DI MANLEVA

17.1 La RRS 3 cita: "La responsabilità della decisione di una barca di partecipare a una prova o di rimanere in regata è solo sua".

Pertanto, i partecipanti sono consapevoli che l'attività velica rientra tra quelle disciplinate dall'Art. 2050 del CC e che tutti i partecipanti dovranno essere muniti di un tesseramento federale valido che garantisce la copertura infortuni, ivi compresi caso morte ed invalidità permanente.

Partecipando a questo evento ogni regatante concorda e riconosce che la vela è un'attività potenzialmente pericolosa che comporta dei rischi. Questi rischi includono la possibilità di affrontare forti venti e mare mosso, improvvisi cambiamenti del meteo, guasti/danni alle attrezzature, errori di manovra della barca, scarsa marineria da parte di altre barche, perdita di equilibrio dovuta all'instabilità del mezzo e affaticamento con conseguente aumento del rischio di lesioni. **E' insito nello sport della vela il rischio di lesioni permanenti e gravi o la morte per annegamento, trauma, ipotermia o altre cause.** Il Comitato Organizzatore, il Comitato di Regata, il Comitato Tecnico, ove presente, la Giuria e quanti per qualsiasi ragione prendono parte all'organizzazione della manifestazione, declinano ogni e qualsiasi responsabilità per danni che possono subire persone e/o cose, sia a terra che in acqua, in conseguenza della loro partecipazione alla regata di cui al presente Bando. È competenza dei Concorrenti e delle loro Persone di Supporto decidere in base alle proprie capacità, alla forza del vento, allo stato del mare, alle previsioni meteorologiche ed a tutto quanto altro deve essere previsto e preso in considerazione da un buon marinaio, se uscire in mare e partecipare alla regata, se continuarla o se rinunciare.

17.2 Richiamando il Principio Base che cita: **"I partecipanti sono incoraggiati a minimizzare qualsiasi impatto ambientale negativo dello sport della vela"**, si raccomanda la massima attenzione per la salvaguardia ambientale in tutti i momenti che accompagnano la pratica dello sport della vela prima, durante e dopo la manifestazione. In particolare, si richiama l'attenzione alla RRS 47 –Smaltimento dei Rifiuti – che testualmente cita: "I concorrenti e le

persone di supporto non devono gettare deliberatamente rifiuti in acqua. Questa regola si applica sempre quando in acqua. La penalità per un'infrazione a questa regola può essere inferiore alla squalifica".

17.3 In seguito ad una grave infrazione in tema di comportamento o di spirito sportivo, Il Comitato potrà applicare altre sanzioni disciplinari.

18. DANNI ALLE IMBARCAZIONI

Ogni skipper/timoniere è responsabile dei danni accaduti all'imbarcazione di suo uso esclusivo se per uso inadeguato o incauto del mezzo e/o negligenza e ne dovrà rispondere direttamente al Club dopo sopralluogo del tecnico che ne quantificherà il danno.

19. DIRITTO DI USO DELLE IMMAGINI

Partecipando a questo evento i concorrenti concedono pieno diritto e permesso al Comitato Organizzatore e agli Sponsor 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.

20. RESPONSABILITA' AMBIENTALE

Richiamando il Principio Base che cita: **"I partecipanti sono incoraggiati a minimizzare qualsiasi impatto ambientale negativo dello sport della vela"**, si raccomanda la massima attenzione per la salvaguardia ambientale in tutti i momenti che accompagnano la pratica dello sport della vela prima, durante e dopo la manifestazione. In particolare, si richiama l'attenzione alla RRS 47 –Smaltimento dei Rifiuti – che testualmente cita: "I concorrenti e le persone di supporto non devono gettare deliberatamente rifiuti in acqua. Questa regola si applica sempre quando in acqua. La penalità per un'infrazione a questa regola può essere inferiore alla squalifica".

21. NORME PARTICOLARI PER LA NAVIGAZIONE NEL PORTO DI GENOVA

Le imbarcazioni in navigazione per uscire ed entrare nel Porto di Genova dovranno transitare (a motore) nello specchio acqueo compreso tra la costa e la congiungente il punto distante non più di 40 mt. a sud del fanale verde installato sulla testata del Molo Cagni ed il punto sito a 350 mt. al traverso di Punta Vagno.

OBBLIGHI DI USCITA E RIENTRO NEL PORTO DI GENOVA



E' VIETATO NAVIGARE NEL CANALE INDICATO IN ROSSO NELLA CARTINA SOPRASTANTE, PENA PENALIZZAZIONE IN PUNTEGGIO PER LA REGATA.

IL CANALE DI USCITA E RIENTRO DEL PORTO DI GENOVA E' DI 40 mt DAGLI SCOGLI ED IL MOLO LATO TERRA.

Appendice B Uso delle imbarcazioni

B1 Generale

Essendo stato fatto tutto il possibile per rendere uguali le barche, eventuali differenze non potranno essere motivo per richiesta di riparazione (a modifica della regola 60.1(b) del RR).

B2 Azioni proibite

Eccetto che in caso di emergenza oppure per evitare un danneggiamento o una lesione, oppure quando ordinato altrimenti da un arbitro, quanto sottoindicato è proibito:

- 2.1 Uscire in barca senza preventiva autorizzazione.
- 2.2 Portare la barca in maniera non marinaresca e tale che sia ragionevole prevedere che si possano verificare danni alle attrezzature, vele e sovrastrutture.
- 2.3 La sostituzione di una qualsiasi parte dell'equipaggiamento senza l'approvazione del AO.
- 2.4 L'uso di una qualsiasi parte dell'equipaggiamento per uno scopo diverso da quello inteso o specificatamente consentito.
- 2.5 Spostare l'equipaggiamento dalla sua normale posizione eccetto che per il tempo dell'uso o per fissarlo in maniera corretta.
- 2.6 Marcare lo scafo o il ponte o le vele con inchiostri indelebili. Forare le vele o aggiungere segnamento o altro alle vele.
- 2.7 Sbarcare il motore ausiliario in dotazione alla barca senza l'approvazione del AO.

B3 Ricevere e restituire le barche

- 3.1 Quando un team riceve una barca ha 3 minuti per controllare che la barca sia in ordine e deve comunicare, entro i 3 minuti, ogni possibile guasto o errore al CdR, alla persona incaricata della manutenzione o ad un arbitro utilizzando il VHF ed esponendo la bandiera apposita che sarà comunicata durante il primo briefing.

Dopo questo tempo, il CdR inizierà la procedura di partenza per la prossima partenza.

Informazioni o segnalazioni di danni o altro dopo il segnale di Avviso non saranno motivo per posticipare la partenza.

- 3.2 Il team che ha usato una barca deve riportare qualsiasi danno o problema prima di passare la barca al team successivo. La comunicazione potrà essere data alla barca per il cambio equipaggio o direttamente alla persona incaricata delle riparazioni.

B4 Posizione dell'equipaggio

- 4.1 Eccetto quando stia manovrando o regolando le vele o per riparazioni, l'equipaggio deve rimanere a poppavia dell'albero.
2. L'equipaggio non deve stare in piedi e all'esterno delle draglie o del paterazzo per favorire la virata con rollio, la strambata con rollio o per aumentare la leva.
3. L'equipaggio, mentre sta seduto in coperta, deve avere, per tutto il tempo, la base della colonna vertebrale sulla coperta e all'interno delle draglie.
4. Mentre si stramba o si vira, l'equipaggio non deve tenersi o spingere o tirare le sartie, l'albero, le draglie e i candelieri o ogni altra parte al fine di favorire la manovra.
5. Sulle barche con una sola draglia, un concorrente, seduto guardando fuoribordo e con il torso all'interno della draglia, può sporgere la parte superiore del torso a condizione che la C.4.3 sia soddisfatta.

B5 Alberatura, draglie e vele

- 5.1 La regolazione di sartie, strallo di prua e draglie **non può essere modificata** salvo diverse istruzioni del CdR o della persona incaricata delle riparazioni.
- 5.2 L'AO potrà dare indicazioni sulla tipologia della vela di prua da usare che è vincolante per gli equipaggi.

B6 Bompreso

1. Il bompreso può essere e restare esteso solo sul lato di poppa durante una manovra continua d'issata, conduzione, strambata e ammainata del gennaker.
2. Il bompreso deve rientrare subito dopo l'ammainata del gennaker, senza soluzione di continuità.
3. Un bompreso esteso non sarà considerato parte della barca per: stabilire un ingaggio, stabilire un diritto di rotta a meno che il gennaker sia issato.

Appendice UF
REGATE DI FLOTTA ARBITRATE
Edizione: J70 Member's Cup
07-08 novembre 2026

Versione: febbraio 2025

Le regate di flotta arbitrate saranno corse secondo le Regole di Regata così come modificate da questa appendice. Le regate dovranno essere arbitrate. Le modifiche alle regole nella sezione UF1 sono state approvate da World Sailing in base alla Regulation 20.3(d)(ii) a condizione che siano utilizzate solo le opzioni fornite e che la manifestazione o la tappa rispetti i seguenti limiti:

- 1. Dimensione massima della flotta di 25 barche.*
- 2. Massimo rapporto "battelli degli arbitri: barche" di 1:5, con rapporto raccomandato di 1:3, soprattutto quando si arbitra una flotta dalle prestazioni simili o quando il percorso costruito espande la flotta su un'ampia area.*
- 3. Se un'Autorità Organizzatrice desiderasse utilizzare l'arbitraggio di flotta quando la dimensione della flotta o il rapporto superano questi limiti, allora deve ottenere l'autorizzazione preventiva di World Sailing. Le richieste vanno inviate a: rules@sailing.org*

Questi limiti si applicano al numero di barche nella flotta all'inizio della manifestazione o della tappa. Un'Autorità Organizzatrice o un Comitato di Regata non dovranno manipolare intenzionalmente la manifestazione o la tappa per aggirare questi limiti.

Un'Autorità Organizzatrice la cui flotta supera questi limiti può optare per utilizzare l'"Osservazione Arbitrale". Il testo standard per le istruzioni di regata per tale opzione è disponibile (in inglese n.d.t.) da www.sailing.org/racingrules.

Questa appendice si applica solo quando è menzionata nel bando di regata e resa disponibile per tutti i concorrenti.

UF1 MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI, ALLE REGOLE DELLE PARTI 1 E 2 E ALLA REGOLA 70

- UF1.1** Aggiungere alla definizione di *Giusta Rotta*: "Una barca che sta eseguendo una penalità o sta manovrando per eseguire una penalità non sta navigando sulla *giusta rotta*".
- UF1.2** Aggiungere alla regola 2: "Mentre è *in regata* non è necessario che una barca esegua una penalità a meno che non le sia stato segnalato di farla da parte di un arbitro."

- UF1.3** Aggiungere una nuova regola 7 alla parte 1:

7 ULTIMO PUNTO DI CERTEZZA

Gli arbitri presumiranno che lo stato di una barca, o il suo rapporto con un'altra barca, non sia cambiato, fino a quando non saranno certi che sia cambiato.

- UF1.4** La regola 14 è modificata in:

14 EVITARE IL CONTATTO

- 14.1** Se ragionevolmente possibile, una barca

- a) deve evitare il contatto con un'altra barca,
- b) non deve causare il contatto tra barche, e
- c) non deve causare il contatto tra una barca e un oggetto che dovrebbe essere evitato.

Tuttavia, una barca con diritto di rotta, o una barca che naviga entro lo *spazio* o lo *spazio alla boa* cui ha diritto, non è necessario che agisca per evitare il contatto finché non è chiaro che l'altra barca non stia tenendosi *discosta* o dando *spazio* o *spazio alla boa*.

14.2 Quando vi è un contatto che causa danni, o gli arbitri decidono che una barca ha infranto la regola 14 e sono stati causati danni, essi possono, senza udienza, imporre una penalità sul punteggio a qualsiasi barca coinvolta nell'incidente. La sanzione minima da applicare in tal caso è di due punti.

14.3 Quando c'è contatto tra scafi, [bompressi, timoni, appendici o altre attrezzature fisse] gli arbitri possono, senza udienza, imporre una penalità sul punteggio di [un] punto ad una barca che è stata penalizzata nell'incidente. Inoltre, gli arbitri possono anche imporre una penalità sul punteggio di mezzo punto su altre barche se ritengono che queste abbiano contribuito al contatto.

UF1.5 Quando si applica la regola 20, oltre alle chiamate sono richiesti i seguenti segnali con il braccio:

- a) per “*Spazio per virare*”, chiare e ripetute indicazioni in direzione *sopravvento*; e
- b) per “*Vira tu*”, chiare e ripetute indicazioni verso l'altra barca e movimenti del braccio *sopravvento*.

UF1.6 La regola 70.1 è sostituita da: Una *parte* di una udienza può appellare all'autorità nazionale solo una decisione di un comitato delle proteste o le sue procedure, ma non i fatti accertati, in base alla regola 69, tranne quando si applica la regola 70.3

UF1.7 La regola 70.2 è cancellata.

UF2 MODIFICHE AD ALTRE REGOLE

UF2.1 La regola 28.2 è modificata in:

28 COMPIMENTO DELLA PROVA

28.2. Una barca può correggere qualsiasi errore nel *compiere il percorso*, a condizione che non abbia girato la boa successiva o abbia tagliato la linea di arrivo per *arrivare*.

oppure

UF2.2 La regola 31 è modificata in:

31 TOCCARE UNA BOA

Mentre *in regata*, né l'equipaggio né alcuna parte dello scafo di una barca o il suo bompresso devono 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*. Inoltre, mentre *in regata*, una barca non deve toccare una imbarcazione del comitato di regata che è anche una *boa*.

UF3 PROTESTE IN ACQUA E PENALITÀ

UF3.1 La regola 44.1 è modificata in: “Una barca può eseguire una penalità quando, in un incidente mentre è *in regata*, può aver infranto una o più regole della Parte 2 (ad eccezione della regola 14 quando ha causato lesioni o danni gravi), la regola 31 o la regola 42. Tuttavia,

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

UF3.2 Una penalità in base alla regola 44.2 è la “penalità di un giro.

UF3.3 Proteste in acqua da parte di una barca e penalità

- a) Mentre è *in regata*, una barca può protestare un'altra barca per una regola della parte 2 (tranne la regola 14) per un incidente in cui era coinvolta, per la regola 31, o per la regola esponendo in maniera chiaramente visibile una bandiera **Rossa** alla prima ragionevole occasione per ciascuna azione. Essa dovrà rimuovere la bandiera prima, o alla prima ragionevole occasione dopo che una barca coinvolta nell'incidente abbia eseguito una penalità volontariamente o a seguito della decisione di un arbitro.
- b) Una barca che protesta come da regola UF3.3(a) non ha diritto a un'udienza. Viceversa, una barca coinvolta nell'incidente può riconoscere di aver infranto una regola eseguendo volontariamente una penalità. Un arbitro può penalizzare qualsiasi barca che abbia infranto una regola e non sia esonerata, a meno che la barca non abbia eseguito volontariamente una penalità.

UF3.4 Penalità e proteste iniziate da un arbitro

- a) Quando una barca
 - 1) infrange la regola 31 e non esegue una penalità,
 - 2) infrange la regola 42,
 - 3) acquisisce un vantaggio pur avendo eseguito una penalità,
 - 4) commetta una violazione della sportività, o
 - 5) non rispetta la regola UF3.6un arbitro può penalizzarla senza una protesta da un'altra barca segnalando in conformità con la regola UF3.5(b), o con la regola UF3.5(c). Se una barca è penalizzata ai sensi della regola UF3.5(a)(5) per non aver eseguito una penalità o per aver eseguito una penalità in modo errato, la penalità originale è cancellata.
- b) Un arbitro che decide, sulla base della propria osservazione o di un rapporto ricevuto da qualsiasi fonte, che una barca può aver infranto una regola, tranne che la regola UF3.6 o la regola 28 o una regola elencata nella regola UF3.3(a), può informare il comitato delle proteste per azioni ai sensi della regola 60.3. Tuttavia, non informerà il comitato delle proteste di una presunta violazione della regola 14 a meno che non vi siano danni o lesioni.
- c) Quando una barca non rispetta la regola UF2.1 (regola 28.2) un arbitro dovrà squalificarla in base alla regola UF 3.5(c).

UF3.5 Segnalazioni arbitrali

Un arbitro segnerà una decisione come segue:

- a) Una bandiera verde e bianca accompagnata da un suono lungo significa "Nessuna penalità".
- b) Una bandiera rossa accompagnata da un suono lungo significa "una penalità è imposta o è ancora da eseguire". L'arbitro chiamerà o segnerà per identificare ciascuna di queste barche.
- c) Una bandiera nera accompagnata da un suono lungo significa "Una barca è squalificata". L'arbitro chiamerà o segnerà per identificare la barca squalificata.

UF3.6 Penalità imposte

- a) Una barca penalizzata ai sensi della regola UF3.5(b) deve eseguire una penalità.
- b) Una barca squalificata ai sensi della regola UF3.5(c) deve lasciare prontamente l'area di regata.

UF4 AZIONI DEL COMITATO DI REGATA

UF4.1 Dopo che le barche sono *arrivate*, il comitato di regata informerà i concorrenti sui risultati sul canale VHF che verrà comunicato al briefing. Fatto questo, il comitato di regata esporrà prontamente la bandiera B con un suono. La bandiera B rimarrà esposta per almeno due minuti e sarà di seguito rimossa con un suono. Se modificherà le informazioni sul punteggio fornite presso la linea di arrivo mentre la bandiera B è esposta, il comitato di regata esporrà la bandiera L con un suono. La bandiera B continuerà ad essere esposta per almeno due minuti dopo ogni modifica.

UF5 PROTESTE; RICHIESTE DI RIPARAZIONE O DI RIAPERTURA; APPELLI; ALTRI PROCEDIMENTI

UF5.1 Nessun procedimento di alcun tipo può essere intrapreso in relazione ad azioni o non azioni da parte di un arbitro.

UF5.2 Una barca che intenda

- a) protestare un'altra barca in base ad una regola diversa dalla regola UF3.6 o dalla regola 28 o ad una regola elencata nella UF3.3(a),
- b) protestare un'altra barca in base alla regola 14 se vi è stato un contatto che ha causato danni o lesioni, o
- c) chiedere riparazione

non dovrà esporre una bandiera come da UF3.3(a) e dovrà informare il comitato di regata nel modo seguente:

appena tagliato il traguardo via radio sul canale VHF comunicato al briefing, o a voce senza intralciare le altre imbarcazioni in regata.

UF5.3 Il comitato di regata informerà prontamente il comitato delle proteste e ciascuna barca protestata di tutte le proteste o richieste di riparazione presentate in base alla regola UF5.2.

UF5.4 Il comitato di regata non protesterà una barca

Il comitato delle proteste può protestare una barca in base alla regola 60.1. Tuttavia, non protesterà una barca per infrazioni alla regola UF 3.6 o alla regola 28, una regola elencata nella UF 3.3(a), o alla regola 14 – se non ci sono danni né lesioni.

UF5.5 Il comitato tecnico protesterà una barca ai sensi della regola 60.1 quando decide che una barca o un'attrezzatura personale non rispetta le regole di classe, la regola 50 o le regole della normativa della manifestazione sulle attrezzature.

UF5.6 Il tempo limite definito nella regola UF 5.2 si applica anche alle proteste presentate in base alle regole UF 5.4 e UF 5.5, quando queste proteste sono consentite. Il comitato delle proteste dovrà estendere il tempo limite se ci sono buone ragioni per farlo.

UF5.7 Udienze:

Ad eccezione di un'udienza ai sensi della regola 69.2

- a) Non è necessario che le proteste e le richieste di riparazione siano per iscritto.
- b) Il comitato delle proteste può informare le parti e programmare l'udienza in qualsiasi modo ritenga adeguato e può darne comunicazione orale.
- c) Il comitato delle proteste può raccogliere le prove e condurre l'udienza in qualsiasi modo ritenga adeguato e può comunicare la sua decisione oralmente.
- d) Le decisioni del comitato delle proteste che modificano il punteggio di una o più barche dovranno essere comunicate a tutte le barche.

- UF5.8** La regola 60.5 è cancellata e sostituita con: “Se il comitato delle proteste decide che una barca ha infranto una regola e non era esonerata, può imporre penalità diverse dalla squalifica (ivi inclusa l'imposizione di nessuna penalità). Se una barca ha infranto una regola mentre non era *in regata*, il comitato delle proteste deve decidere se applicare eventuali penalità alla prova corsa più vicina nel tempo a quello dell'incidente, o adottare qualche altro provvedimento.
- UF5.9** La regola 63.7 è modificata in “Una *parte* dell'udienza non può chiedere una riapertura”.
- UF 5.10** La regola 61.4(b)(1) è cancellata.



 **BANCA
PASSADORE & C.**

Institutional Partners

 **SIAD**


ROLEX

Official Timepiece

B&G

 **N
AUTICA**

Technical Partners

 **Veneziani** YACHTING