



dovranno monitorare il canale VHF indicato nelle istruzioni di regata, ed eseguire eventuali istruzioni richieste dal CdR per ricerca e soccorso. (Modifica della RRS 37).

- 3.4 Le barche che, per qualsiasi motivo dovessero arrivare a terra lontano dalla rispettiva base nautica e che non fossero in grado di raggiungere i posti loro assegnati, devono informare appena possibile l'AO ai seguenti numeri di telefono: **CELL. 3381225841**
- 3.5 **[SP]** Nel caso in cui, al rientro, fosse esposta la bandiera "B" del CIS, gli allenatori accreditati dovranno, entro il tempo limite delle proteste, firmare il rientro di tutti i propri atleti mediante l'applicazione disponibile al seguente link: <https://www.racingrulesofsailing.org/launches/14113/event>  
Se la compilazione del modulo va a buon fine il sistema mostrerà il messaggio "Abbiamo registrato la comunicazione di uscita o rientro."  
Nel caso in cui una barca non sia presente negli elenchi delle dichiarazioni di rientro, questa riceverà una penalità del 5% nella prova più prossima all'infrazione calcolata come da RRS 44.3(c).
- 3.6 **[DP][NP]** Qualora siano esposti in acqua i segnali "Intelligenza su H" o "N su H", tutte le barche dovranno rientrare a terra al più presto ed attendere istruzioni e l'esposizione della bandiera "D" prima di ritornare in acqua. Nel caso di non rientro o rientro ritardato la barca responsabile potrà essere penalizzata.
- 3.7 Qualora sia previsto l'utilizzo di dispositivi elettronici di rilevamento, tale dispositivo dovrà essere portato dal concorrente.

### 3.8 **[DP][NP] RICHIESTA DI ASSISTENZA DA PARTE DELLE BARCHE**

I concorrenti che richiedono assistenza da parte delle imbarcazioni ufficiali e accreditate, devono agitare un braccio con la mano aperta. Se non è richiesta assistenza, il braccio deve essere posto sopra la testa 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.

## 4. MODIFICHE ALLE ISTRUZIONI DI REGATA

- 4.1 Qualsiasi modifica al formato o al programma delle prove dovrà essere pubblicata entro le ore 20.00, del giorno precedente a quello in cui avrà effetto e ogni altra modifica alle IdR dovrà essere esposta entro le ore 09.00 del giorno in cui avrà effetto.
- 4.2 Qualsiasi riassegnazione di classi o flotte alle aree di regata dovrà essere pubblicata prima delle ore 09.00 del giorno in cui avrà effetto. Se il segnale "Intelligenza" viene esposto a terra, il limite per la riassegnazione sarà 45 minuti prima che l'Intelligenza per quella classe o flotta sia ammainata.

## 5. SEGNALI A TERRA

- 5.1 I segnali a terra saranno esposti presso l'**albero dei segnali nei pressi dello scivolo**
- 5.2 Quando il Segnale di Regata "Intelligenza" è esposto a terra le parole "1 minuto" sono sostituite con "non meno di 45 minuti" (modifica i segnali di regata).
- 5.3 **[DP][NP]** Nei giorni della manifestazione in cui sono in programma delle prove, le barche non dovranno lasciare l'Area loro assegnata finché non sarà esposta la bandiera "D" (Delta del Codice Internazionale dei Segnali - CIS). Se la bandiera "D" viene esposta con l'identificativo di una batteria, solo le barche di quella batteria potranno lasciare i posti loro assegnati e andare in acqua. Il segnale di avviso o un altro segnale in acqua, sarà esposto non prima di 45 minuti dall'esposizione della bandiera "D" e comunque non prima dell'orario programmato o differito. (Modifica i Segnali di Regata).

## 6. BANDIERE DI CLASSE

- 6.1 Il segnale di avviso, in caso di regata di flotta, sarà la bandiera identificativa del gruppo chiamato a partire ovvero logo Optimist su fondo bianco per Divisione A, logo Optimist su fondo giallo per Divisione B.

## 7 .DESCRIZIONE DELLE BOE

BOE	BOA DI PARTENZA	BOE DI ARRIVO
1,2, 3s/3p		
Colore GIALLO	Colore GIALLO	PIN GIALLO

## 8. PARTENZA

- 8.1 Le prove saranno fatte partire come da RRS 26, con il segnale di avviso esposto 5 minuti prima del segnale di partenza, con la seguente modifica: il segnale preparatorio potrà solamente essere la bandiera "U" o la Bandiera Nera.
- 8.2 Per informare le barche che una prova o una serie di prove inizierà a breve, la bandiera arancione, che delimita l'estremo di dritta della linea di partenza, sarà esposta con un suono almeno cinque minuti prima che sia esposto il segnale di avviso (modifica dei Segnali di Regata").
- 8.3 La linea di partenza sarà la congiungente fra un'asta con bandiera arancione posta sull'imbarcazione CdR e il lato del percorso di una boa ancorata sul lato sinistro della linea.
- 8.4 **[DP]** Un galleggiante potrà essere fissato sulla catena o cima d'ormeggio o filato a poppa dell'imbarcazione di partenza del CdR. Le barche non dovranno mai passare fra questo galleggiante e l'imbarcazione di partenza del CdR.
- 8.5 **[DP]** Quando è in corso una sequenza dei segnali di partenza, le barche il cui segnale di avviso non è ancora stato esposto dovranno liberare l'area di partenza. Per area di partenza si intende il rettangolo che si estende circa 50 metri dalla linea di partenza in tutte le direzioni. Il CdR a sua discrezione, previo comunicato, potrà posizionare delle boe per identificare una waiting area nella quale le barche non in partenza e le imbarcazioni di supporto dovranno sostare durante le procedure.
- 8.6 Partenza con bandiera nera: La RRS 30.4 è così modificata: i numeri velici saranno esposti per almeno 3 minuti. Sarà fatto un lungo segnale acustico all'esposizione dei numeri velici delle barche BFD.
- 8.7 Una barca che parta più di 4 minuti dopo il suo segnale di partenza sarà classificata DNS senza udienza (modifica le RRS 35, A4 e A5).
- 8.8 **[DP]** Le barche che sono arrivate dovranno ritornare direttamente nell'Area di Attesa o a terra.
- 8.9 Il limite minimo di vento per dare la partenza è di 5 nodi.

## 9. CAMBIO DEL PERCORSO

- 9.1 Non sono previsti cambi di percorso

## 10. ARRIVO

La linea d'arrivo sarà costituita dalla congiungente fra l'asta con bandiera BLU posta sull'imbarcazione Arrivi, e la boa di arrivo.

## 11. TEMPO LIMITE E TEMPO TARGET

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

Tempo Limite	Tempo limite boa 1	Tempo target	Finestra di Arrivo
90 minuti	30 minuti	50 minuti	20 minuti

- 11.2 Se nessuna barca avrà girato la Boa 1 entro il tempo limite della Boa 1, la regata sarà interrotta.
- 11.3 Il mancato rispetto dei tempi target non potrà essere motivo di richiesta di riparazione da parte di una barca e il CdP non sarà tenuto a discutere una protesta presentata in tal senso (modifica le RRS 61.1(a) e 63.2(a)).
- 11.4 Le barche che non finiscono la prova entro il limite di tempo stabilito nella "Finestra d'arrivo" dopo che il primo concorrente ha compiuto il percorso e arriva, saranno classificate DNF e riceveranno un punteggio corrispondente al numero di barche iscritte, più uno.

## 12. PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

- 12.1 Le richieste di reinserimento in classifica o le eventuali domande al CdP/CdR, comprese le richieste di udienza dovranno essere inviate **ESCLUSIVAMENTE** tramite il modulo OnLine accessibile cliccando il simbolo "+" al link: [https://www.racingrulesofsailing.org/protests/new?event\\_id=14113](https://www.racingrulesofsailing.org/protests/new?event_id=14113).  
**Il richiedente dovrà verificare la corretta registrazione della propria richiesta.**  
Qualora il sistema non fosse operativo, contattare la SR per ricevere l'autorizzazione ad inviare la richiesta tramite altra modalità che sarà comunicata.
- 12.2 Il tempo limite per la presentazione di una richiesta di udienza per ogni flotta è di 60 minuti dopo l'arrivo dell'ultima barca di ciascuna flotta nell'ultima prova di giornata o dopo un segnale del CdR (es. Intelligenza su A), quale che sia il termine più tardivo.
- 12.3 Il calendario delle udienze sarà pubblicato entro 30 minuti prima della scadenza del tempo limite delle proteste per informare i concorrenti delle udienze in cui essi sono parti. Le udienze si terranno nella sala giuria presso il circolo.
- 12.4 Le udienze possono essere programmate per iniziare fino a 30 minuti prima dello scadere del tempo limite per le proteste se la/le parte/i sarà/saranno disponibile/i.
- 12.5 L'elenco delle barche penalizzate per infrazioni della RRS 42 sarà pubblicato al seguente link: <https://www.racingrulesofsailing.org/penalties/14113/event>
- 12.6 **[NP][DP]** Qualsiasi concorrente che abbia compiuto una penalità in base alla 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 in base alle RRS P2.2 o P2.3 (seconda o ulteriori penalità per infrazioni alla regola 42), dovrà compilare il modulo online disponibile cliccando il simbolo "+" al link: [https://www.racingrulesofsailing.org/retirements/new?event\\_id=14113](https://www.racingrulesofsailing.org/retirements/new?event_id=14113) In caso di mancata compilazione la penalità potrà essere considerata come non eseguita. La dichiarazione non è necessaria se la penalità è stata segnalata dai membri del CdP in base all'Appendice P. Un concorrente può accettare una penalità post-regata prima di un'udienza e riguardante lo stesso incidente compilando medesimo modulo.
- 12.7 Per infrazioni ad una regola contrassegnata con **[SP]**, o elencata nell'elenco delle Penalità Standard, il CT e/o il CdR potranno applicare la penalità standard senza udienza. Tuttavia, il CdR o il CT può protestare una barca quando ritiene inappropriata la penalità standard (modifica RRS 60.5(b) e A5).
- 12.8 Le penalità discrezionali saranno applicate solo dal CdP con udienza. L'elenco delle Penalità Discrezionali sarà pubblicato all'AUC.
- 12.9 Una barca che è stata penalizzata con una penalità standard non potrà né essere protestata da un'altra barca per lo stesso incidente né un'altra barca potrà richiedere riparazione per questa azione di un Comitato (modifica le RRS 60.1 e 61.1(a)).
- 12.10 Per tutte le Flotte, nell'ultimo giorno in cui sono in programma prove della Serie di Qualificazione/della Serie Finale, o nell'ultimo giorno di regata, una richiesta di riparazione basata su una decisione del CdP o una richiesta di riapertura di un'udienza, dovrà essere inviata non oltre 30 minuti dal momento dell'esposizione della decisione (modifica la RRS 63.7(b)).

## 13 CONTROLLI DI STAZZA [NP]

Non sono previsti controlli di stazza.

## 14 SOSTITUZIONE DI MATERIALE DANNEGGIATO

- 14.1 La sostituzione di equipaggiamenti danneggiati o smarriti potrà essere consentita solo mediante richiesta debitamente motivata al CT o al CdR presentata alla SR. Le richieste di sostituzione dovranno essere presentate alla prima ragionevole occasione.
- 14.2 La sostituzione di materiale danneggiato può essere consentita a patto che sia il materiale danneggiato e che l'elemento sostitutivo sia stato esaminato dal CT o dal CdR.

14.3 Se la richiesta di sostituzione dovesse avvenire fra una prova e l'altra il CT/CdR dovrà essere informato in acqua; sia il materiale danneggiato che quello in sostituzione dovrà essere presentato al CT o al CdR entro il tempo limite per la presentazione delle richieste di udienza della giornata per la verifica (vedasi punto 12.2 delle IdR). In questo caso la sostituzione è consentita dal CT/CdR in forma retroattiva.

## 15 IMBARCAZIONI UFFICIALI E ACCREDITATE

Le imbarcazioni ufficiali saranno identificate come segue:

Imbarcazione arrivi	Bandiera blu
Gommoni CdP, osservatori RRS 42	Bandiera Gialla con "J" nera o lettera "J" del CIS
Mezzi assistenza dell'organizzazione	Bandiera del Circolo
Mezzo del Delegato Tecnico di Classe	Bandiera AICO oppure Bandiera Club organizzatore

## 16 REGOLA ECOLOGICA [NP][DP]

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

## 17 ASSEGNAZIONE SPAZI A TERRA [NP][DP]

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

## 18 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 CdR/AO. Questa restrizione si applica anche ai telefoni cellulari e agli smartphones.

# ADDENDUM – 1

## PENALITA' STANDARD

### B3.4

#### (RRS per BPS)

Alla prima infrazione al punto B3.4 dell'Addendum B, (RRS per BPS – Normativa Attività Sportiva 2026) seguirà un richiamo. Alla seconda infrazione, la Persona di supporto, dovrà dirigersi presso l'Area di Attesa e stazionare presso la stessa durante lo svolgimento delle prove del giorno. Alla terza infrazione l'obbligo di stazionamento nell'Area di Attesa area sarà esteso a tutti i giorni di regata durante lo svolgimento delle prove.

## Penalità Discrezionali 2026 per la Classe Optimist per Circuito Zonale

Quando il Comitato per le Proteste ha la discrezione per decidere la penalità più adeguata per un'infrazione, le penalità possono variare in un range che va da nessuna penalità alla squalifica. Tuttavia la FIV stabilisce che, in accordo con le "guidelines IODA", devono essere seguite le seguenti linee di condotta nell'assegnare le penalità. Se il Comitato per le Proteste (CdP) decide che possa essere applicabile una penalità superiore al DSQ, allora potrà prendere in considerazione di iniziare un'azione per infrazione della RRS 2 o 69.

Le penalità per le regate di flotta sono suddivise in quattro fasce:

Fascia 1 - valore di riferimento 5% della flotta

Fascia 2 - valore di riferimento 10% della flotta

Fascia 3 - valore di riferimento 30% della flotta

Fascia 4 - DSQ

Si comincia usando il presente documento per stabilire quale fascia si applica all'infrazione.

Le domande da considerare quando si decide in che fascia inserire inizialmente la penalità includono:

- 1(a) L'infrazione ha compromesso la sicurezza degli altri concorrenti o degli organizzatori?
- 1(b) La barca coinvolta ha ottenuto un vantaggio competitivo grazie all'infrazione?
- 1(c) L'infrazione potrebbe aver messo in discredito lo sport della vela o l'organizzazione?
- 1(d) L'infrazione ha provocato danni o lesioni?
- 1(e) L'infrazione ha provocato disagio a qualcuno?

Porsi quindi le seguenti domande per determinare se è il caso di passare alla fascia superiore o inferiore o massimizzare o minimizzare la penalità all'interno della fascia.

- 2(a) L'infrazione era deliberata? Aumentare la fascia almeno di un livello e considerare se applicare la RRS 2.
- 2(b) C'era una ragione valida o giustificazione per l'infrazione? Considerare di non applicare penalità nel caso sussista una buona ragione a supporto di questa ipotesi.
- 2(c) C'è stato un qualche tentativo per nascondere l'infrazione? Aumentare la fascia almeno di un livello e considerare se applicare la RRS 2.
- 2(d) L'infrazione era dovuta a indifferenza o a un disinvolto disprezzo delle regole? Incrementare al massimo della fascia o di un livello.
- 2(e) L'infrazione è stata segnalata dal concorrente? Può giustificare l'applicazione del minimo della fascia o l'applicazione della fascia inferiore.

Per applicare la penalità devono essere usati i seguenti principi.

- Utilizzando le domande da 1(a) a 1(e) in connessione con la guida di cui alla tabella seguente, determinare la fascia "di partenza" ed il valore di riferimento.
- Utilizzando le domande da 2(a) a 2(e), decidere se il valore di riferimento è appropriato o se la penalità dovrebbe essere incrementata o decrementata. Una modifica verso la parte più alta o più bassa dovrebbe essere effettuata solamente nel caso di circostanze eccezionali.

- Qualsiasi penalità deve eccedere ogni probabile guadagno.
- Una penalità discrezionale non dovrebbe normalmente rendere il punteggio della barca peggiore del ritiro o di una squalifica.
- **Le penalità percentuali sono calcolate come incremento del punteggio ipotizzando che la regata sia svolta a in batterie con un numero massimo di circa 80 partecipanti per ciascuna batteria.**
- Quando l'infrazione riguarda più di una prova in una giornata ma risulta appropriato penalizzare la barca per una sola prova, la penalità dovrebbe essere applicata o alla prima prova del giorno o alla prova più vicina nel tempo all'incidente.

Quando i concorrenti si rendono conto di aver infranto una regola soggetta a penalità discrezionali, essi dovrebbero riferire al Comitato per le Proteste e quindi da questa essere invitati a compilare un modulo in cui si descrive l'incidente. Il Comitato per le Proteste proporrà quindi una penalità che la barca può accettare senza udienza.

### Applicazione dell'Appendice P alla categoria Optimist Divisione B

Le seguenti penalità sono quelle suggerite come guida e punto di partenza per assegnare qualsiasi penalità prima di considerare le domande da 1(a) ad (e) e da 2(a) a (e).

<b>A - REGATE DI FLOTTA</b>
<b>PENALITA' TECNICHE MINORI -5% della flotta</b>
Mancata segnalazione del danno alla barca charter– nel caso di Eventi IODA (mondiali/europei)
Mancato rispetto dell'obbligo di denunciare l'esecuzione di una penalità o il ritiro o di non scendere in acqua
Mancata esposizione del nastro colorato che identifica la batteria
Violazioni delle prescrizioni relative alla fotocamera
Violazione delle norme di sicurezza in caso non vi sia una situazione di pericolo (Comunicato 1)
Violazioni relative alla sistemazione nei posti assegnati
<b>INFRAZIONI ALLE REGOLE DI CLASSE PER LE QUALI LA PENALITÀ PUÒ ESSERE 0 PUNTI</b>
Raggio di raccordo fondo/fiancate, prua, poppa (RC 3.2.2.12)
Cassa della deriva (RC 3.2.3.2 (d))
Costruzione della deriva (RC 3.3.1.3)
<b>MINORI INFRAZIONI DELLE REGOLE DI CLASSE - 10% della flotta</b>
Sassola non attaccata allo scafo (Class Rules -CR- 4.3 (a))
Pagaia non fissata allo scafo (CR 4.3 (c))
Deriva non attaccata allo scafo (CR 3.3.4)
Cima di traino non fissata alla base dell'albero (CR 4.3 (b))
Fischietto non attaccato al dispositivo di galleggiamento personale (CR 4.2 (a))

Uno stroppetto di fissaggio della vela 5 mm o più oltre il consentito (CR 6.6.3.4)
Due stroppetti di fissaggio della vela 3 mm o più oltre il consentito (CR 6.6.3.4)
Perdita accidentale di uno stroppetto di fissaggio (CR 6.6.3.3 e 6.6.3.4)
Navigare attraverso una prova in corso prima di iniziare o dopo aver terminato (11.6)
Fuori dall'area di attesa (11.7)
Violazioni delle imbarcazioni di supporto (SI 21)
Distanza tra boma e archetto compresa tra 101 mm e 115 mm (CR 3.5.3.8)
Anello (i) della scotta liberi di scorrere sull'archetto (CR 3.5.3.8)
<b>INFRAZIONI INTERMEDIE DELLE REGOLE DI CLASSE -30% della flotta</b>
Sassola, pagaia o cima di traino non a bordo(CR 4.3)
Assenza del fischietto(CR 4.2 (a))
Assenza del cordino, sistema di fissaggio o altro dispositivo utilizzato per fissare l'albero allo scafo (CR 3.5.2.11)
Vela oltre i limiti delle bandedi stazza(CR 6.6.3.1)
Due stroppetti 5 mm o più oltre il consentito (CR 6.6.3.4)
Tre o più stroppetti 3 mm or più oltre il consentito (CR 6.6.3.4)
Distanza tra boma e archetto superiore a 115 mm (CR 3.5.3.8)
Occhiello nell'angolo di gola, mura o scotta di 3 mm o più oltre il consentito (CR 6.6.3.4)
Ripetizione della violazione di penalità minore
<b>PENALITA' PER INFRAZIONI MAGGIORI DELLE REGOLE DI CLASSE - Penalità DSQ</b>
Tutte le infrazioni delle RRS con eccezione di quelle qui citate
Tutte le infrazioni delle IdR con eccezione di quelle qui citate
Uso di attrezzatura non controllata
Uso di accessori non approvati
Ripetizione della violazione di infrazioni intermedie delle regole di classe

I punti calcolati dalle percentuali verranno arrotondati per difetto

**NB: Le penalità evidenziate in giallo sono quelle dove le barche possono essere costruite da cantieri diversi**