

CONI
ASSOLASER

ISAF
CLASSE SKIP
Club Nautico Rimini
Zonale Laser 2004
Zonale Dinghy
Interzonale Contender

FIV
CLASSE CONTENDER

Rimini 2-3 Ottobre 2004

ISTRUZIONI DI REGATA

1) Località e data delle regate

Specchio acqueo antistante il porto canale di Rimini (Rn)

2 ottobre 2004 ore 12,55 segnale di avviso prova classe Contender, altre eventuali a seguire

3 ottobre 2004 ore 12,55 segnale di avviso prova classe Contender, in sequenza le altre classi in regata

Le manifestazione sarà considerata valida con qualsiasi numero di prove effettuate.

Possibilmente saranno corse 5 prove per la classe Contender (con più di 4 prove ci sarà uno scarto.), 3 prove per la classe Laser e 3 per la classe Dinghy.

Nella giornata del 3 ottobre 2004 non saranno esposti segnali di avviso oltre le ore 16.00

2) COMITATO DI REGATA

La Commissione sportiva del Club Nautico Rimini

3) AMMISSIONE E TESSERAMENTO

3.1 Un'imbarcazione ammessa alle regate, per risultare iscritta, dovrà regolarizzare la propria iscrizione presso il Comitato Organizzatore due ore prima dell'inizio della prima prova.

3.2 Gli iscritti, per prendere parte alle regate, dovranno essere in possesso della tessera FIV dell'anno in corso validata per la parte sanitaria ed essere in regola con l'iscrizione alle rispettive Classi ed essere in possesso di assicurazione come previsto dalla normativa vigente. Tali tessere dovranno essere consegnate alla Segreteria della Regata al momento del perfezionamento dell'iscrizione.

4) REGOLAMENTI

Le regate saranno disputate applicando:

4.1 Le Regole così come definite dal Regolamento di Regata.

4.2 I regolamenti di classe per quanto non in contrasto con le presenti istruzioni di regata

4.6 Ai fini della pubblicità la manifestazione è classificata di Categoria C a norma dell'Appendice 1 del Regolamento di Regata (Codice Isaf per la pubblicità)

4.7 In caso di contrasto fra i predetti Regolamenti prevarranno le Istruzioni di Regata ed i Comunicati Ufficiali

5) CERTIFICATO DI STAZZA

Le imbarcazioni non potranno correre con un numero velico diverso da quello risultante sul Certificato salvo autorizzazione scritta del Comitato di Regata o Giuria.

6) CONTROLLI DI STAZZA

6.1 Non sono previsti controlli preventivi di stazza.

6.2 Potranno essere effettuati controlli di stazza sugli equipaggiamenti, le attrezzature e gli indumenti, prima, durante o dopo le regate a giudizio insindacabile del Comitato di Regata o Giuria.

7) COMUNICAZIONI PER I CONCORRENTI

7.1 Modifiche alle Istruzioni di Regata, approvate dal Comitato di Regata o Giuria ed altri avvisi per i concorrenti saranno affissi all'ALBO UFFICIALE dei Comunicati e delle Notificazioni situato nel salone del Circolo Organizzatore, almeno un'ora prima dell'orario di partenza previsto per la prima prova della giornata.

7.2 Tutte le modifiche o gli avvisi costituiranno Comunicato Ufficiale per tutti i concorrenti.

7.3 In caso di necessità il Comitato di Regata potrà dare variazioni verbali alle Istruzioni di Regata anche in acqua, esponendo il " III Ripetitore " del CIS, accompagnato da segnali acustici.

8) SEGNALI A TERRA

8.1 I segnali a terra verranno dati con l'esposizione di bandiere del CIS sull'albero dei segnali posto presso la sede del Circolo Organizzatore, di fronte alla Segreteria di Regata.

8.2 In aggiunta ai segnali di regata ISAF potranno essere usati anche i seguenti segnali:

- lettera "V" del CIS: la navigazione è pericolosa, pertanto nessun concorrente è autorizzato a scendere in mare fintanto che questo segnale rimane a riva. Il segnale di avviso non sarà dato prima di 30 minuti dall'ammainata del presente segnale.

- "Intelligenza" la regata è differita, il segnale di avviso non sarà dato prima di 30 minuti dall'ammainata del presente segnale.

9) PERCORSO

9.1 Il Comitato di Regata potrà fare disputare le prove adottando uno dei seguenti percorsi:

- a) triangolo e bastone per classe Contender
- b) bastone per classe Laser e classe Dinghy

9.2 I diagrammi allegati (allegato A) mostrano i percorsi, gli angoli approssimativi tra i lati e l'ordine in cui le boe devono essere passate. Le boe devono essere lasciate a sinistra.

9.3 La lunghezza del percorso sarà definita in maniera tale che venga compiuto in circa 60 minuti. Una durata diversa non potrà essere motivo di richiesta di riparazione.

10) BOE

Le boe di percorso e partenza saranno costituite da cilindri gonfiabili di colore arancione, mentre le boe di partenza, arrivo e cambio di percorso, saranno di dimensioni minori di colore giallo.

11) LINEA DI PARTENZA

11.1 Sarà costituita dalla congiungente fra un'asta con bandiera arancio posta sul battello del Comitato di Regata e la boa di partenza.

Il battello del Comitato di Regata dovrà essere lasciato a dritta e la boa di partenza a sinistra.

11.2 Un Componente del Comitato di Regata o Giuria, a bordo di un battello ancorato e allineato con la linea di partenza, potrà svolgere tutte le funzioni relative al rilevamento di imbarcazioni OCS.

12) SEGNALI DI PARTENZA

12.1 La sequenza dei segnali di partenza sarà data come da Regola 26.

12.2 Le imbarcazioni dovranno partire entro 4 minuti dal loro segnale di partenza, altrimenti, a seconda dei casi verranno classificate rispettivamente DNC o DNS, a modifica delle regole 35 e A4

12.3 La rotta approssimativa del lato al vento verrà esposta sul battello del Comitato di Regata non più tardi del segnale preparatorio.

12.4 segnali di Avviso:

- bandiera "O" del C.I.S. per la classe Contender
- bandiera di classe per i Laser,
- la lettera "K" del C.I.S. per Dinghy 12 p

13) LINEA DI ARRIVO

13.1 Sarà costituita dalla congiungente fra un'asta con bandiera arancio posta sul battello ufficiale e la boa d'arrivo.

13.2 La definizione di arrivo viene sostituita dalla seguente:

" Un'imbarcazione arriva quando qualsiasi parte del suo scafo, equipaggio od attrezzature in posizione normale taglia la linea di arrivo in direzione del percorso provenendo dall'ultima boa dopo aver compiuto qualsiasi penalità che essa abbia accettato o che le sia stata segnalata prima di arrivare"

14) TEMPO MASSIMO

Non viene previsto un tempo massimo per il primo arri

Le imbarcazioni che arriveranno 15 minuti dopo la prima della loro classe verranno classificate rispettivamente DNF, a modifica delle regole 35 e A4.

15) SISTEMA DI PUNTEGGIO

Verrà stilata una classifica finale delle regate di flotta utilizzando il Sistema di Punteggio minimo, a modifica della regola A8.2, eventuali parità irrisolte verranno risolte con l'utilizzo del punteggio ottenuto nella prima prova.

16) PENALIZZAZIONI E PROTESTE.

16.1 Saranno applicate le Penalizzazioni Alternative per infrazioni alle Regole della Parte 2a del R.R.ISAF, con la variante che l'autopenalizzazione consisterà in un solo giro di 360° per la classe Contender, i concorrenti dovranno darne comunicazione al C d R compilando l'apposito modulo, in assenza l'autopenalizzazione sarà considerata come non eseguita.

16.2 Le imbarcazioni che intendono protestare dovranno darne segnalazione al C.d.R. immediatamente dopo l'arrivo, in assenza la protesta sarà considerata invalida.

17) SICUREZZA

17.1 Durante le regate i concorrenti dovranno indossare il giubbotto salvagente.

17.2 Il concorrente che desidera essere aiutato da parte dei battelli di assistenza dovrà agitare una mano a dita aperte; se il concorrente non desidera essere aiutato ed intende continuare la regata dovrà agitare una mano con il pugno chiuso.

17.3 In particolari casi può essere richiesto all'equipaggio di abbandonare l'imbarcazione alla deriva e di salire a bordo del battello di soccorso. La mancata osservanza di queste norme di sicurezza sarà motivo di squalifica.

18) AVVERTENZE PARTICOLARI

18.1 Le imbarcazioni, prima del segnale di partenza, salvo casi di forza maggiore, dovranno passare in prossimità del battello del Comitato di Regata per farsi rilevare.

18.2 Le imbarcazioni che si ritirano devono fare tutto il possibile per avvertire il Comitato di Regata e/o Organizzatore del loro rientro anche se per motivi di forza maggiore questo avvenga in località diversa da quella fissata dall'organizzazione.

18.3 Uno stato di pericolo causato dall'approssimarsi di una forte perturbazione o da qualsiasi altro evento, sarà segnalato esponendo sul battello del Comitato di Regata e, possibilmente su altri battelli ufficiali la lettera "N" del CIS su Intelligenza appoggiata da tre segnali acustici. I concorrenti dovranno prontamente manovrare per mettersi in condizioni di massima sicurezza. Cessato lo stato di pericolo il Comitato di Regata potrà fare disputare o ripetere la prova alzando la lettera "L" del CIS

19) RESPONSABILITÀ

Il Club Nautico Rimini, il Comitato Organizzatore, il Comitato Promotore la FIV, il Comitato di Regata e Giuria non sono responsabili di qualsiasi danno che possa derivare a persone o cose sia in mare che in terra, prima, durante o dopo le regate, in conseguenza delle regate stesse.

Quanto disposto dalle Istruzioni di Regata non pone limiti o riduce la completa responsabilità dei concorrenti che sono i soli responsabili della conduzione della loro imbarcazione. E' inoltre loro responsabilità provvedere a sottoscrivere adeguate assicurazioni per ogni genere di danno o incidente incluse quelle R.C. nei confronti di terzi.

Si richiama l'attenzione dei concorrenti sulle Regole Fondamentali 3 e 4 del R.R.ISAF.

IL COMITATO ORGANIZZATORE.