

Istruzioni di regata standard 2016

Associazione Italiana Classe 4000

Nota: queste istruzioni sono state compilate seguendo le indicazioni fornite dall'ISAF, modificate per seguire le nostre esigenze e secondo l'esperienza maturata dalla classe nel corso degli anni. Qualora il circolo/club desiderasse modificarle, si prega di contattare prima un responsabile della classe. **In giallo sono evidenziate le parti che ogni circolo deve completare secondo le proprie esigenze.** Le regole relative all'equalizzazione dei pesi sono state divise in due parti, a seconda che le imbarcazioni partano dal circolo stesso o raggiungano il campo di regata da altri luoghi; è quindi possibile scegliere quelle più adatte.

Anna Ferrari

Presidente Associazione Italiana Classe 4000

Cell: 348 3134765

Email: panna.ferrari@gmail.com

Umberto Sala

Segretario

Cell: 340 8157828

Email: u_sala@libero.it

Fabio Cattaneo

Delegato XV zona FIV:

Cell: 333 4164836

Email: cattaneo.fabio@libero.it

Marco Valerio Fusco

Delegato IV zona FIV:

Cell: 335 7052982

Email: marcov80@libero.it

1. Regole

1.1. La Regata sarà disciplinata dalle Regole come definite nel Regolamento di Regata ufficiale della FIV e dalle regole di classe 4000 aggiornate per il 2003-2016.

1.2. Possono partecipare alla regata solo coloro i quali siano regolarmente iscritti alla FIV ed all'Associazione di Classe per l'anno in corso e siano muniti di adeguata copertura assicurativa.

1.3. Pubblicità libera (con le eventuali limitazioni della classe) con obbligo di mostrare all'iscrizione la licenza FIV valida per l'anno in corso. L'Ente Organizzatore può far esporre pubblicità del/dei suo/ suoi sponsor.

1.4. Secondo la regola 86.1a, si definisce la “zona” pari a tre lunghezze di scafo¹.

1.5. Se vi è un dubbio relativo al linguaggio, si applicheranno le regole in Inglese.

2. Comunicati per i concorrenti

2.1. I comunicati saranno affissi all'Albo dei Comunicati, **posto...**

3. Modifiche alle Istruzioni di Regata

3.1. Ogni cambiamento alle Istruzioni di Regata verrà segnalato esponendo la bandiera "L" sull'albero dei segnali a terra ed affisso all'Albo dei Comunicati non più tardi di un'ora prima del segnale di avviso della regata in cui avranno effetto.

4. Segnali a terra

4.1. I Segnali Visivi a terra saranno issati sull'albero dei segnali, **posto ...**

4.2. Ogni cambiamento alle Istruzioni di Regata verrà segnalato esponendo la bandiera "L" sull'albero dei segnali a terra ed affisso all'Albo dei Comunicati non più tardi di un'ora prima del segnale di avviso della regata in cui avranno effetto.

4.3. L'issata a terra della bandiera “G” sopra la bandiera di Classe significa: “Barche in acqua”; il segnale di avviso per la prima prova non potrà essere dato prima che siano trascorsi **30 minuti** dall'issata della bandiera “G” a terra.

5. Programma delle Regate

5.1. La classe 4000 non disputerà più di tre prove al giorno.

5.2. Il segnale di avviso per la prima prova del primo giorno di regate sarà alle ore **13.00** locali.

5.3. Il programma delle regate dei giorni successivi dovrà essere esposto all'Albo dei Comunicati entro le ore 20.00 locali del giorno precedente, in mancanza si intenderà valido l'orario del giorno precedente.

5.4. L'intenzione di effettuare una ulteriore prova verrà segnalata dal battello del comitato con l'esposizione della bandiera “G”.

5.5. Nell'ultimo giorno di regate non saranno date partenze dopo le ore 16:00² (solo Campionato Italiano e regate a carattere nazionale).

¹ Definizione di “zona” secondo il nuovo regolamento ISAF

² Questo per facilitare il rientro a casa, in caso di trasferte

6. **Bandiera di Classe**

6.1. La bandiera di Classe per la classe 4000 sarà il logo di classe su campo verde o giallo.

7. **Area di regatta**

7.1. L'area di regata sarà affissa all'Albo dei Comunicati.

8. **Percorso**

8.1. Il percorso è a bastone e sarà scelto tra uno di quelli proposti nei due schemi allegati. Il percorso verrà indicato con un pennello numerico (1 o 2), od altro segnale indicato dal comitato di regata, esposto sulla barca comitato.

Questo percorso sarà utilizzato dal C. d. R. per tutte le prove della giornata.

8.2. Le boe indicate dovranno essere lasciate a sinistra.

8.3. Quando una boa di percorso è costituita da un cancello, le barche dovranno passare all'interno del cancello provenendo dalla boa precedente e girare attorno ad una delle due boe costituenti il cancello. Questo a modifica della RRS 28.1.

8.4. Il numero di giri non è predeterminato, ma determinato dai limiti di tempo. La fine della prova sarà segnalata con due segnali sonori e dall'esposizione della bandiera "W" da parte di un mezzo di assistenza posto nei pressi della boa 1. Questo segnale indicherà l'inizio dell'ultimo lato di poppa da percorrere prima dell'arrivo. Questo a modifica della RRS 32.2.

8.5. Non saranno effettuate riduzioni di percorso. Ciò modifica la RRS 32.

9. **Boe**

9.1. Il percorso sarà delimitato da boe di colore ...

10. **Aree che sono considerate ostacoli**

10.1. Queste aree potranno essere indicate sull'Albo dei Comunicati o nell'allegato...

11. **Partenza**

11.1. La linea di partenza sarà la congiungente tra l'albero della barca del Comitato di Regata recante una bandiera arancione e la boa di partenza.

11.2. La procedura di partenza seguirà la regola RRS 26 con il segnale di avviso dato 5 minuti prima del segnale di partenza. Inoltre a modifica della RRS 26 la bandiera Z (RRS 30.2) non verrà utilizzata.

11.3. Le barche dovranno partire entro 4 minuti dal segnale di partenza. Le imbarcazioni che dovessero partire oltre questo termine saranno classificate DNS senza appello, a modifica della regola A4.

12. Arrivo

12.1. La linea di arrivo per tutte le prove sarà tra l'asta della barca Comitato con issata la bandiera arancio e la boa di arrivo.

12.2. Per i percorsi 1 e 2 la linea d'arrivo sarà a poppa del Comitato di regata e prima di tagliare l'arrivo I concorrenti dovranno lasciare la boa P a sinistra (come da allegato).

13. Sistema di Penalizzazione

13.1. A modifica della RRS 44.1 per ogni infrazione definita dalla parte 2 del R.d.R. ISAF sarà applicata la RRS 44.1 con la seguente modifica: la penalità alternativa sarà composta da una virata ed una abbattuta, da effettuarsi come prescrive la RRS. 44.2³.

13.2. Ogni concorrente dovrà compilare la dichiarazione di Auto penalizzazione indicando il luogo, l'orario dell'auto penalizzazione e le Regole infrante ed eventuali testimoni.

13.3. Sarà applicata la RRS 67 o in alternativa l'Appendice P.

14. Tempo Limite

14.1. Se nessuna imbarcazione gira la prima boa entro 15' dalla partenza, la regata dovrà essere annullata e fatta ripartire quando possibile⁴.

14.2. La durata di ciascuna prova della regata sarà possibilmente di circa 45' per la barca prima classificata⁵.

14.3. Se nessuna imbarcazione arriva entro 90' la regata potrà essere annullata: i concorrenti non potranno chiedere riparazione se la regata avrà una durata maggiore.

14.4. Le imbarcazioni che non arriveranno entro 15' minuti dalla imbarcazione prima classificata saranno classificate come DNF per quella regata. A modifica RRS 35 e A4 e A5.

15. Proteste e Richiesta di Riparazione

15.1. Le barche dovranno preannunciare verbalmente al CdR l'intenzione di protestare o di richiedere riparazione, per fatti accaduti in acqua, immediatamente dopo l'arrivo, segnalando, se applicabile, il numero velico della barca protestata. In caso di mancata segnalazione la protesta o richiesta di riparazione sarà invalida. Questo ad integrazione delle RRS 61 e 63.5.

³ La classe 4000 effettuerà solo un 360° anziché un 720°

⁴ Tempo massimo per la prima boa. E' importante che il gommone che controlla i passaggi abbia un cronometro

⁵ Importante! Le regate devono durare circa 45'. Per la lunghezza vedere i due percorsi modello

15.2. Il tempo limite per depositare le proteste è **90 minuti** dall'arrivo dell'ultima barca in regata.

16. Punteggio

16.1. Verrà applicato il sistema di punteggio minimo (Appendice A4.1).

16.2. Sarà applicato il Punteggio Minimo (App. A del RRS). In caso di parità di punteggio varranno i migliori piazzamenti e nel caso di ulteriore parità, varrà il miglior piazzamento nell'ultima prova disputata. Con meno di 4 prove disputate non ci saranno scarti. Da 4 a 8 prove ci sarà uno scarto. Da 9 a 12 prove ci saranno 2 scarti. Con più di 12 prove ci saranno 3 scarti. La regata sarà ritenuta valida anche nel caso venga disputata una sola prova.

17. Norme di Sicurezza

17.1. Ogni equipaggio che si ritira dovrà informare il CdR o la segreteria appena possibile.

18. Sostituzione dell'Equipaggio e delle Attrezzature

18.1. Previa autorizzazione del Comitato di Regata, è possibile sostituire o il timoniere o il prodiere. Per i soli Campionati di Classe non è possibile sostituire il timoniere.

18.2. Previa autorizzazione del Comitato di Regata, è possibile sostituire l'attrezzatura.

19. Attrezzature e controlli di Stazza

19.1. I concorrenti dovranno permettere al Comitato di Regata di controllare o ispezionare l'imbarcazione in ogni momento quando non in regata. Anche in acqua, quando indicato da un membro del comitato, la barca potrà essere soggetta a controlli oppure dovrà dirigersi verso un'area indicata per poter essere controllata.

19.2. Sull'albo dei comunicati prima dell'inizio delle regate sarà indicato il "responsabile dei controlli peso". La bilancia da utilizzare per il controllo dei pesi è unicamente quella fornita dalla classe. La tabella di equalizzazione da utilizzare per calcolare l'apertura delle terrazze ed il numero di pesi correttori è unicamente quella fornita dalla classe. Si dovrà utilizzare il peso fornito dalla bilancia ufficiale arrotondato all'intero più vicino. Un valore pari a 0,5 kg verrà arrotondato al kilogrammo superiore. Durante un controllo, qualora il peso non dovesse risultare conforme, è possibile pesarsi una seconda volta a distanza di 10 minuti. Un equipaggio sarà considerato conforme alle norme di equalizzazione dei pesi qualora non navighi con le terrazze più aperte o imbarcando meno pesi di quanto indicato dalla tabella per il proprio peso. Se un equipaggio naviga rispettando la stazza solo per le terrazze e non ha regolato correttamente i pesi, o viceversa, non dovrà essere considerato conforme alle norme di equalizzazione.

19.3. Al momento dell'iscrizione, ogni equipaggio dovrà dichiarare il peso, misurato secondo il regolamento di classe, di timoniere e prodiere, nonché la propria regolazione di terrazze e pesi, su di una apposita tabella, detta "tabella di dichiarazione dei pesi" di cui si riporta un facsimile in appendice. Questa tabella dovrà essere appesa in un luogo visibile ed accessibile a tutti. Ogni dichiarazione dovrà essere accompagnata dalla firma di un membro dell'equipaggio. Un equipaggio che non abbia regolarmente completato o firmato la propria dichiarazione sarà considerato come non partito (DNS) per tutte le prove fino a quando non firmi⁶.

19.4. Il comitato sceglierà a sua discrezione ogni giorno di regata tranne l'ultimo da tre a cinque imbarcazioni da sottoporre al controllo dell'equalizzazione dei pesi prima della fine delle regate. Una imbarcazione del comitato si occuperà di avvisare gli equipaggi scelti e di verificare in acqua che le loro imbarcazioni rispettino le regolazioni per l'equalizzazione dei pesi come dichiarato all'iscrizione. In particolare dovrà prendere nota della posizione delle terrazze e del numero di pesi correttori collocati a bordo.

19.5. I valori rilevati in acqua dovranno poi essere poi confrontati con quelli dichiarati sulla tabella dei pesi da parte del responsabile. Qualora non siano conformi, l'equipaggio sarà penalizzato.

19.6. La penalità per la mancata applicazione delle regole del Regolamento di Classe 4000 riguardanti l'equalizzazione dei pesi e la stazza è la squalifica da tutte le regate disputate durante la giornata, senza udienza, a modifica RRS 63.1, A4 e A5.

20. Barche ufficiali

20.1. Le barche dell'organizzazione sono identificate come da comunicato o nell'allegato.

21. Barche appoggio

21.1. Durante la regata le barche appoggio non potranno stare sul campo di regata se non autorizzate. Se autorizzate in caso di necessità dovranno prestare soccorso.

22. Radio comunicazioni

22.1. Non ammesse

23. Rinuncia di Responsabilità (vedi RRS 4)

23.1. Ogni imbarcazione è pienamente responsabile della propria sicurezza, sia a terra che in acqua; Il contenuto delle Istruzioni di regata e il Bando di Regata non costituiscono limiti o riduzioni della completa ed illimitata responsabilità dei regatanti che sono i soli responsabili della imbarcazione che conducono.

⁶ Tutti gli equipaggi devono dichiarare il loro peso e regolazioni terrazze/pesi. Il circolo dovrebbe essere categorico sul considerare DNS chi non effettuerà la dichiarazione

23.2. Ogni imbarcazione è responsabile di decidere di essere in grado di regatare

nelle condizioni di vento nelle quali si trova. Con l'alaggio o discesa in acqua, l'imbarcazione ed il suo equipaggio confermano di essere in grado di navigare e regatare in quelle condizioni.

23.3. L'ente organizzatore, la Società ospitante, la F.I.V., l'I.S.A.F., l'Asso4000, i loro dirigenti, soci e volontari ricusano ogni responsabilità in merito alla perdita della vita o di ogni proprietà, per danno personale causato o provocato durante la regata. La presenza di imbarcazioni di assistenza non solleva i regatanti dalle proprie responsabilità.

Estratto dal regolamento di stazza relativo alla pesata

1. **Weight and Righting Moment Equalisation**

1.1. The weight and righting moment equalisation rules are part of the stringent onedesign principles of the 4000 Class. It is the responsibility of the helm and crew to comply with the following requirements whilst racing.

1.2. The minimum number of standard weights to be carried onboard by a 4000 shall be determined in accordance with the equalisation chart in Appendix 2. The helm and crew weights shall be measured under the conditions set out in Rule 7.4. The weights must be provided by a licensed Builder, and must be 5.5 – 6.5 Kg. These weights must be positioned and secured in the area defined by the licensed Builder.

1.3. The maximum rack setting shall be determined in accordance with the equalisation chart in Appendix 2. The helm and crew weights shall be measured under the conditions set out in Rule 7.4.

1.4. For the purposes of measuring, the crew will be defined as the person who will wear the trapeze harness during the race. The weight of the helm for the purposes of Rule 7 shall be measured as the actual weight of helm in light clothing plus two kilograms. The weight of the crew for the purposes of Rule 7 shall be measured as the actual weight of the crew in light clothing plus three kilograms.

1.5. The total weight of all clothing and equipment worn by the helm and crew shall not exceed 12 Kg each, weighed in accordance with Appendix J of the Racing Rules of Sailing. No clothing or equipment of the helm and crew shall be worn with the specific feature or intention of adding weight by water absorption or holding water in pockets, compartments, containers or any other method.

1.6. Ballast Weights and Rack Settings shall not be changed from the time the sailboat has been launched until fifteen minutes after the sailboat has come ashore.

1.7. Any helm or crew may be required to demonstrate their compliance with Rule 7 when required to do so by the Chief Measurer (or one of his appointed assistants), another competitor or the race committee. Once informed of the measurement request, the helm and crew are required to remain by their boat until the measurement is complete.

1.8. Where a helm and crew have completed a race, and not retired, and subsequently it has been determined that they have failed to comply with Rule 7, they shall be penalised. Where the Chief Measurer (or one of his appointed assistants) considers the breach of Rule 7 to have been significant and deliberate he shall issue a written warning to the helm and crew. A second occurrence within a period of one year will result in the helm and crew being suspended from membership of the Class Association and the matter being reported to the National Sailing Authority.

Percorso 1⁷

Start-1-1A-2-(1-1A-2)..... 1-1A-PFinish

Lunghezza: 0.7-0.8 nm tra Boa Bolina e boa di poppa

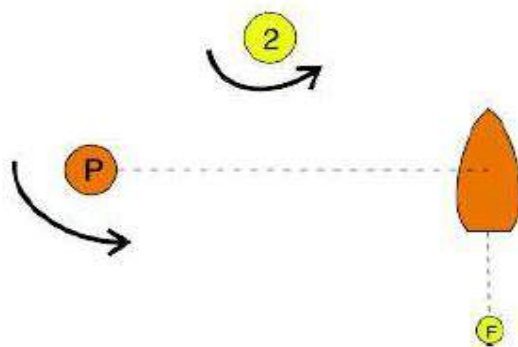
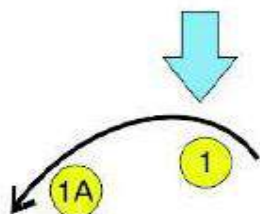
La boa "1A" di disimpegno sarà posizionata, se possibile, a 3 o 4 lunghezze dalla boa 1 e al traverso del vento rispetto alla stessa boa.

Il termine della prova viene segnalato nei pressi della boa 1 tramite due segnali sonori e l'esposizione della bandiera "S".

Dopo il segnale di ultimo giro i concorrenti dovranno lasciare le boe 1A e P a sinistra e tagliare l'arrivo posto a poppa del Comitato, tra esso e la boa F.

Nell'ultimo lato la boa 2 non è boa di percorso

Dopo il segnale di ultimo giro i concorrenti dovranno lasciare le boe 1A e P a sinistra e tagliare l'arrivo posto a poppa del Comitato, tra esso e la boa F.
Nell'ultimo lato la boa 2 non è boa di percorso.



⁷ Il percorso 1 è quello standard e preferito dalla classe

Percorso 2

Start-1-1A-2G-(1-1A-2G)..... 1-1A-PFinish

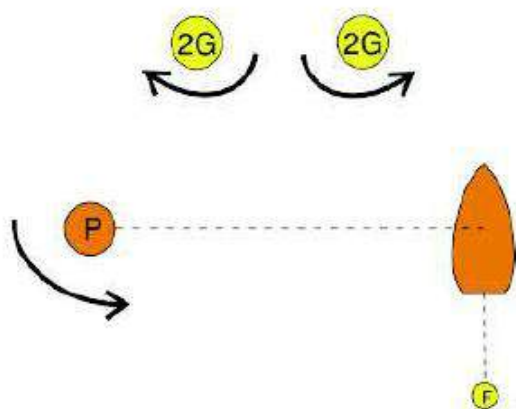
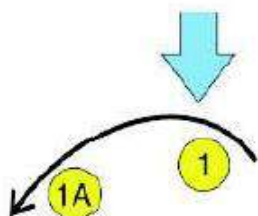
Lunghezza: 0.7-0.8 nm tra Boa Bolina e cancello di poppa

La boa "1A" di disimpegno sarà posizionata, se possibile, a 3 o 4 lunghezze dalla boa 1 e al traverso del vento rispetto alla stessa boa.

La boa di poppa è costituita da un cancello (2G).

Il termine della prova viene segnalato nei pressi della boa 1 tramite due segnali sonori e l'esposizione della bandiera "S".

Dopo il segnale di ultimo giro i concorrenti dovranno lasciare le boe 1A e P a sinistra e tagliare l'arrivo posto a poppa del Comitato, tra esso e la boa F. Nell'ultimo lato le boe 2G non sono boe di percorso.



Numero Veicolo	Peso Timoniere	Peso Prodilere	Terrazze	Pesi	Firma	Terrazze Verificate	Pesi Verificati	Controfirma	Firma del Responsabile