

Classe Laser 4000

Istruzioni di regata standard per il 2009

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.

1 Regole

- 1.1 La Regata sarà disciplinata dalle Regole come definite nel Regolamento di Regata ufficiale della FIV e dalle regole di classe Laser 4000 aggiornate per il 2009-20012.
- 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 La regata è classificata di categoria "C" In relazione al Codice ISAF per la Pubblicità .
- 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.

¹ Qui ho inserito la definizione di "zona" secondo il nuovo regolamento ISAF

4 Segnali a Terra

- 4.1 I Segnali Visivi a terra saranno issati sull'albero dei segnali, posto.....
- 4.2 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 dalla issata della bandiera "G" a terra.

5 Programma delle Regate

- 5.1 La classe Laser 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 (solo per Italia Cup e campionato nazionale) Nell'ultimo giorno di regate non saranno date partenze dopo le ore 16:00²

6 Bandiera di Classe

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

7 Area di regata

- 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 2 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 proveniendo dalla boa precedente e girare attorno ad una delle due boe costituenti il cancello. Questo a modifica della RRS 28.1.

² Per le regate dove si viaggia in trasferta

- 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 "S" 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. Cio' 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 min. dal segnale di partenza. Le imbarcazioni che partissero 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. 44.2.³
- 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.

³ Noi utilizziamo solo il 360° anziché il 720°.

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' minuti 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.

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 Gli scarti saranno calcolati come da A2

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 Non è possibile sostituire il timoniere.

18.2 La sostituzione del prodiere e dell'attrezzatura è possibile solo dopo l'autorizzazione del Comitato di Regata.

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

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

19 Attrezzature e controlli di Stazza (Per PIST cup, Italia Cup e campionato nazionale)⁶

- 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 esser 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. La tabella riporta l'apertura di terrazza massima ed il numero di pesi da imbarcare minimo per una data combinazione di pesi di timonier e prodiere. Un equipaggio non sarà considerato conforme alle norme di equalizzazione dei pesi qualora navighi con le terrazze più aperte o imbarcando meno pesi di quanto indicato dalla tabella per il proprio peso.⁷ 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 Il comitato sorteggerà ogni giorno di regate tre imbarcazioni da sottoporre al controllo dell'equalizzazione dei pesi⁸. Una imbarcazione del comitato si occuperà di avvisare gli equipaggi dell'avvenuto sorteggio e dovrà prendere nota della posizione delle terrazze e del numero di pesi correttori collocati a bordo. Entro 1h30' dalla fine delle regate gli equipaggi sorteggiati non dovranno alterare le regolazioni di pesi e terrazze delle proprie imbarcazioni e dovranno restare a disposizione del comitato per il controllo del peso. Entro questo tempo alla presenza del “responsabile dei controlli peso” dovranno essere pesati secondo il regolamento di classe per verificare che le misure rilevate in acqua siano conformi al regolamento.
- 19.4 La penalità per la mancata applicazione delle regole del Regolamento di Classe Laser4000 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 Attrezzature e controlli di Stazza (Per Lario cup)⁹

- 20.1 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 esser controllata.

⁶ Queste sono le regole da applicare quando le barche partono tutte dal circolo che organizza la regata.

⁷ Ho reso più chiaro che si è fuori stazza anche quando uno ha i pesi giusti/ terrazze sbagliate e viceversa. Inoltre ho reso più chiaro che è possibile viaggiare con terrazze e pesi più “penalizzanti”

⁸ Ci si pesa a “secco”, in abiti leggeri, aggiungendo due kg per il timoniere e due per il prodiere.

⁹ Queste sono le regole da applicare quando le barche partono da un circolo diverso da quello che organizza l'evento.

- 20.2 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.
- 20.3 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 firmi¹⁰.
- 20.4 Il comitato sorteggerà il primo giorno di regate 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 dell'avvenuto sorteggio 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 bordo¹¹.
- 20.5 I valori rilevati in acqua dovranno poi essere riportati sulla “tabella di dichiarazione dei pesi” immediatamente dopo la fine delle regate. Per ogni imbarcazione sorteggiata, i valori ottenuti dal controllo in acqua e riportati sulla “tabella di dichiarazione dei pesi” dovranno essere controfirmati per la correttezza da un membro di un altro equipaggio e dal “responsabile dei controlli peso” prima delle ore 09:30 del successivo giorno di regate¹². La bilancia ufficiale resterà a disposizione dei regatanti per questa verifica.
- 20.6 La penalità per la mancata applicazione delle regole del Regolamento di Classe Laser4000 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

21 Barche ufficiali

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

¹⁰ Tutti gli equipaggi devono dichiarare il loro peso e regolazioni terrazze/pesi. Il circolo dovrebbe essere categorico sul considerare DNS chi non si segna.

¹¹ Controllo in acqua. Basta avvisare le barche che dovranno pesarsi, se si riesce a prendere i pesi ancora meglio.

¹² Controverifica a terra, effettuata dalla classe.

22 Barche appoggio

- 22.1 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.

23 Radio comunicazioni

- 23.1 Non ammesse

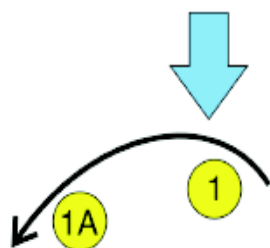
24 Rinuncia di Responsabilità (vedi RRS 4)

- 24.1 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.
- 24.2 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.
- 24.3 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.

Percorso 1¹³

**Start-1-1A-2-(1-1A-2)..... 1-1A-P-
Finish**

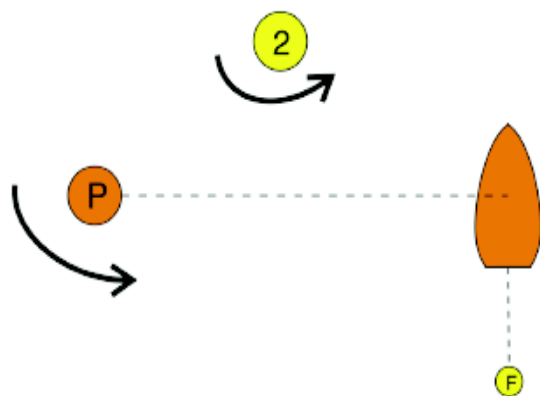
**Lunghezza: 0.7-0.8 nm tra Boa Bolina
e boa di poppa**



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

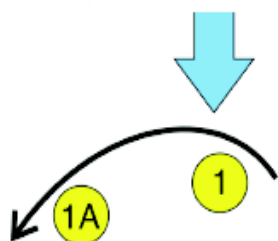


Dopo il segnale di ultimo giro i concorrenti dovranno lasciare le boe 1A e P a sinistra e tagliare l'arrivo posto a poppa del Comitato, tra esso e la boa F.

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

¹³ Questo è il nostro percorso standard

Percorso 2



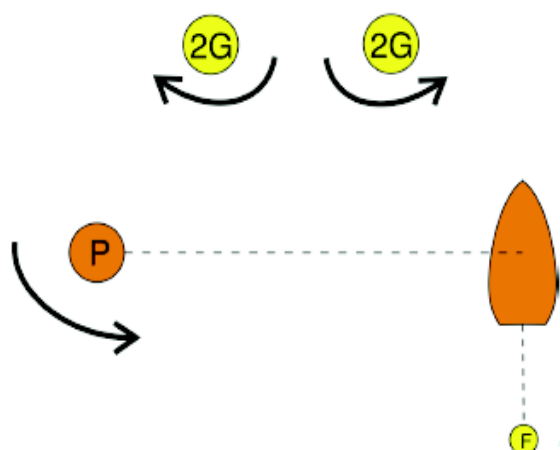
Start-1-1A-2G-(1-1A-2G).... 1-1A-P-Finish

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.

