

37ª Coppa Italia TRADER - Team Trophy ENWAY

Napoli, 28-31 Ottobre 2021

ISTRUZIONI DI REGATA

Nelle presenti Istruzioni di Regata sono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

CIS - Codice Internazionale dei segnali	CdR - Comitato di Regata
CdP - Comitato delle Proteste	IdR - Istruzioni di Regata
FIV - Federazione Italiana Vela	OSR - Offshore Special Regulations
RRS - Regole di Regata	WS - World Sailing
UVAI - Unione Vela d'Altura Italiana	SR - Segreteria di Regata
CT - Comitato Tecnico	AO - Autorità Organizzatrice
DP - Penalità discrezionale	NP - Penalità Standard

Le attività di regate dovranno essere svolte secondo le disposizioni in materia di contrasto e contenimento di diffusione del COVID 19 emanate dalla Federazione che i Comitati Organizzatori attiveranno e a cui i tesserati partecipanti si dovranno attenere sotto la vigilanza da parte dello stesso Comitato Organizzatore. Eventuali casi di COVID 19 che dovessero essere rilevati nel corso della manifestazione saranno denunciati dal Comitato Organizzatore ai competenti organi sanitari preposti.
È richiesto ad atleti, ufficiali di regata, tecnici e persone di supporto di presentare obbligatoriamente la certificazione verde Covid-19 – GREEN PASS – di cui al D.L. 23.7.2021 n.105 evidenziando che le seguenti certificazioni sono ritenute equivalenti: certificazione comprovante lo stato di avvenuta vaccinazione contro il SARS-CoV-2 o di guarigione dall'infezione da SARS-CoV-2, ovvero l'effettuazione di un test molecolare o antigenico rapido con risultato negativo al virus SARS-CoV-2 effettuato nelle 48 ore antecedenti l'ingresso nel sito sportivo della manifestazione.
I partecipanti dovranno compilare e consegnare al Comitato Organizzatore (o inserire nel portale come da indicazioni) il modulo di autocertificazione previsto dal Bando di Regata.

La notazione, in una regola delle istruzioni di Regata:

DP	Regole per le quali le penalità sono a discrezione del Comitato delle Proteste. La penalità potrà essere del 10% minimo fino alla squalifica, a seconda della gravità dell'infrazione commessa.
NP	Regole che non possono essere oggetto di protesta barca contro barca (ciò modifica la RRS 60.1(a).

1. COMITATO ORGANIZZATORE

Vedi Bando di Regata.

2. REGOLE

2.1 La manifestazione sarà governata dalle Regole come definite dal Regolamento di Regata 2021-2024 (RRS) WS.

2.2 Saranno applicati anche i seguenti Regolamenti:

a) La Normativa della FIV per l'Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia 2021, comprese le sue Prescrizioni;

b) La Normativa della FIV per la Vela d'Altura 2021;

c) Il Regolamenti ORC;

d) Il Regolamento IMS;

e) Le World Sailing Offshore Special Regulation (OSR) 2020-2021 di Categoria 4;

f) L'appendice T del RRS World Sailing;

g) [NP] Il PROTOCOLLO DI REGOLAMENTAZIONE DELLE MISURE PER IL CONTRASTO ED IL CONTENIMENTO DELLA DIFFUSIONE DEL COVID 19 NELLE SOCIETÀ E ASSOCIAZIONI SPORTIVE AFFILIATE", in vigore. Un'infrazione al "Protocollo" potrà comportare l'applicazione di una [DP];

h) [NP] Il Piano sicurezza COVID 19 predisposto per l'Evento dal CO - da qui in avanti indicato come "PIANO DI SICUREZZA". Una infrazione al "Piano di Sicurezza" potrà comportare l'applicazione di una [DP];

i) Il Bando di Regata, le IdR e i successivi Comunicati Ufficiali che saranno pubblicati all'indirizzo https://www.agnetwork.it/37coppaitalia/

l) [DP]Come da RRS 87, la regola ORC 206 viene così modificata:

li) Tutte le vele portate a bordo devono essere stazzate con timbro di stazzatore ORC riconosciuto da una Federazione Nazionale e rientrare nelle dimensioni massime previste dal certificato di stazza. Le misure della vela riportate sul timbro di stazza devono essere perfettamente leggibili.

lii) Il numero massimo di vele utilizzabili è quello definito dalla regola ORC 206 con la sola aggiunta di una randa. La seconda randa deve avere almeno una mano di terzaroli. Le rande devono essere intercambiabili. Il numero massimo di vele ammesse a bordo durante la regata è riportato nel quadro "Sails Limitations" del certificato di ogni singola barca. Tutte le vele devono essere a bordo quando la barca è in regata con la sola esclusione della seconda randa.

liii) In conformità all'Appendice G del Regolamento di Regata, i numeri velici e la sigla della nazione devono essere posti su entrambi i lati delle vele che li richiedono. I numeri e la sigla devono essere delle dimensioni prescritte dalla suddetta Appendice G e di colore nettamente contrastante con quello della vela. I numeri velici e la sigla della nazione devono essere uguali a quelli riportati sul certificato di stazza.

2.3 I materiali e le vele danneggiate possono essere riparati solo dopo avere ottenuto il permesso scritto del Comitato Tecnico. Dopo essere stati riparati, i materiali e le vele possono essere imbarcati solo dopo avere ottenuto il permesso scritto del Comitato Tecnico.

2.4 Le vele danneggiate, a seguito di apposita richiesta inoltrata al CT, potranno essere riparate o sostituite, se non riparabili, e potranno essere imbarcate solo dopo il controllo del Comitato Tecnico.

2.5 [DP] Ogni barca, dovrà esporre un pannello comprendente numero di mascone e sponsor, fornito dal CO, che dovrà essere posizionato sia sul lato di dritta sia sul lato di sinistra del pulpito di PRUA (NB il numero è la parte che va più vicina al pulpito) dal primo segnale di avviso del primo giorno fino al termine dell'ultima prova della manifestazione. Vedi addendum 2 Solo il CdR o il CT potranno protestare una barca per l'infrazione a questa regola. Ciò modifica la RRS 60.1 e 60.3.

2.6 In caso di conflitto tra il Bando di Regata e queste Istruzioni di Regata, le IdR e i successivi Comunicati Ufficiali prevarranno. Ciò modifica la RRS 63.7.

2.7 Si precisa che ai fini dell'assegnazione della Coppa Italia per Club (vedi anche il punto 15 del Bando di Regata), requisito di appartenenza al Circolo di riferimento è soddisfatto dalla presenza a bordo dell'armatore e/o chi ha noleggiato e/o il responsabile di bordo/skipper regolarmente tesserato 2021 per tale Club e/o che il Club medesimo dichiari di riconoscere che l'imbarcazione corre sotto il proprio guidone.

3. COMUNICATI PER I CONCORRENTI

Comunicati per i concorrenti saranno pubblicati sul sito della manifestazione 37ma Coppa Italia UVAI;
errori o ritardi per la pubblicazione dei comunicati sul sito web, non potrà essere oggetto per una richiesta di riparazione. Ciò modifica la RRS 62.1(a).

4. MODIFICA ALLE ISTRUZIONI DI REGATA

Ogni modifica alle IdR sarà postata non più tardi delle ore 0900 del giorno in cui avranno effetto, ad eccezione di qualunque modifica del programma delle regate che verrà esposto entro le ore 1900 del giorno precedente a quello in cui avrà effetto.

5. SEGNALI A TERRA

5.1 I segnali fatti a terra saranno esposti sull'albero dei segnali situato presso la LNI Napoli.

5.2 Quando il pennello dell'Intelligenza viene esposto a terra, "un minuto" è sostituito dalle parole "non meno di 60 minuti" nel Segnale di Regata del Pennello Intelligenza. Ciò modifica il segnale di regata "Intelligenza" nei Segnali di Regata.

6. PROGRAMMA

6.1 Svolgimento della Coppa Italia:

Data	Orario	Attività
Giovedì 28 Ottobre	1000 - 1800	Perfezionamento iscrizioni e controlli di Stazza
	1500	Practice Race (a cura del Comitato Organizzatore)
Venerdì 29 Ottobre	0900 - 1000	Perfezionamento iscrizioni e controlli di Stazza
	1000	Briefing Armatori e Skipper (in accordo con il "protocollo FIV")
	1155	Segnale di Avviso della prima prova
Sabato 30 Ottobre	0900	Briefing Armatori e Skipper (in accordo con il "protocollo FIV")
	1055	Segnale di Avviso
Domenica 31 Ottobre	0900	Briefing Armatori e Skipper (in accordo con il "protocollo FIV")
	1055	Segnale di Avviso

6.2 Nella giornata di Domenica 31 Ottobre nessun segnale di avviso potrà essere esposto dopo le ore 1500.

6.3 Il CO e/o il CdR si riservano il diritto di modificare il sopracitato programma a causa delle condizioni meteo marine e/o per ogni altra insindacabile motivazione.

7. BANDIERA DI CLASSE

7.1 La Bandiera di Classe è il guidone dell'UVAI.

7.2 È prevista un'unica partenza per tutte le imbarcazioni in regata.

7.3 A tutte le imbarcazioni è richiesto di passare a poppa del battello Comitato di Regata per il giornaliero riconoscimento.

8. AREA DI REGATA

Golfo di Napoli

9. PERCORSI e LUNGHEZZE

9.1 Sono previsti i seguenti percorsi (Vedi anche addendum 1):

a) Percorso a Bastone

b) Percorso Costiero - Lettera D (Delta) del CIS. Nell'eventualità di utilizzo di questo percorso il CdR pubblicherà un apposito comunicato entro le ore 1900 del giorno precedente al suo utilizzo.

9.2 Ogni boa di percorso, eccetto la 2s, dovrà essere lasciate a sinistra. Sul lato 1a - Arrivo, le boe 2p e 2s non sono considerate boe di percorso.

9.3 La durata approssimativa di una prova sarà 75 minuti. Il calcolo del tempo corretto sarà effettuato sull'effettiva lunghezza del percorso, così come deciso dal CdR. Una durata o lunghezza diversa non potrà essere oggetto di una richiesta di riparazione. Ciò modifica la RRS 62.1(a).

9.3 La rotta bussola approssimativa del primo lato potrà essere esposta sul battello del CdR non più tardi del segnale di avviso.

9.4 Se una delle due boe del cancello di poppa non è posizionata o è mancante durante la prova, la restante boa dovrà essere lasciata a sinistra. Il CdR riposizionerà, la boa mancante il prima possibile.

9.5 Se durante la prova la boa di disimpegno 1a non è posizionata o mancante, le barche dovranno navigare direttamente alla boa successiva.

9.6 L'addendum 1 è parte integrante di queste IdR.

10. BOE

Le Boe saranno:

a) Boa di Partenza: Rossa cilindrica gonfiabile possibilmente con il logo dello Sponsor o del circolo;

b) Boe di percorso (1-1a-2p-2s): Arancione cilindriche gonfiabili possibilmente con il logo dello Sponsor o del circolo;

c) Boe di Cambio di percorso:Rossa cilindrica gonfiabile possibilmente con il logo dello Sponsor o del circolo;.

d) Boa di Arrivo: Gialla cilindrica gonfiabile possibilmente con il logo dello Sponsor o del circolo.

11. LA PARTENZA

11.1 Le prove saranno fatte partire come da RRS 26 con il segnale di avviso dato 5 minuti prima del segnale di partenza.

11.2 Per avvisare le imbarcazioni che una prova inizierà al più presto, una bandiera arancione verrà esposta con un segnale acustico almeno 5 minuti prima che sia esposto un segnale di avviso.

11.3 Una barca che non parte entro 4 minuti dal segnale di partenza sarà classificata "DNS" senza udienza, ciò modifica le RRS A4 e A5.

11.4 Dopo un richiamo individuale, il CdR cercherà di trasmettere il numero velico e/o il numero di mascone e/o il nome della barca identificata come OCS sul canale 72 VHF. La mancata trasmissione o ricezione, la sua tempestività non potranno essere oggetto di una richiesta di riparazione. Ciò modifica la RRS 62.1(a).

12. CAMBIO DEL SUCCESSIVO LATO DEL PERCORSO

12.1 Per cambiare il successivo lato del percorso, il comitato di regata posizionerà una nuova boa e rimuoverà la boa originale appena possibile. Nell'ipotesi di un successivo cambio la boa sarà sostituita con quella originale.

12.2 In caso di posizionamento della nuova boa di bolina, la boa di disimpegno NON sarà posizionata.

13. LINEA DI PARTENZA

La linea di partenza sarà la congiungente ideale l'asta con bandiera arancione posta sul battello CdR all'estremità destra della linea e la boa di partenza rossa cilindrica gonfiabile all'estremità di sinistra.

14. LINEA DI ARRIVO

La linea di arrivo sarà tra l'asta con la bandiera blu posta sul battello del CdR da lasciare a dritta e la boa di arrivo gialla cilindrica gonfiabile da lasciare a sinistra.

15. TEMPO LIMITE

Il tempo limite per la prima barca arrivata sarà di 2 ore. Le barche che non arriveranno entro 45 minuti, da quando la prima barca è arrivata (dopo aver compiuto il percorso) saranno classificate "DNF" senza udienza. Ciò modifica le RRS 35, A4 e A5.

16. SISTEMA DI PENALIZZAZIONE

16.1 La penalità per l'infrazione ad una regola della Parte 2 fuori dalla Zona consisterà nella Penalità di un giro, comprendente una virata ed una abbattuta. Ciò modifica la RRS 44.1.

16.2 Infrazioni minori delle Offshore Special Regulation, RRS 55 e per ogni IdR contrassegnata [DP], il CdP potrà assegnare una penalità diversa dal DSQ, o non imporre alcuna penalità, a sua discrezione. La penalità massima per una infrazione minore delle Offshore Special Regulation sarà una penalizzazione sul punteggio del 10% calcolato in accordo con la RRS 44.3(c).

16.3 Una barca che esegue un auto penalizzazione o si ritira in accordo con la RRS 44.1 dovrà compilare il relativo modulo entro il tempo limite per le proteste mediante l'APP racingrulesofsailing.

17. RICHIESTE DI UDIENZE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

17.1 I moduli di richiesta udienza sono disponibili sulla APP racingrulesofsailing.org.

17.2 Le proteste e le richieste di riparazione o di riapertura dovranno essere redatte e inviate entro i tempi limite relativi mediante l'APP racingruleseofsailing.

17.3 Il tempo limite per le proteste è di 60 minuti dopo che l'ultima barca è arrivata nell'ultima prova del giorno oppure dopo un segnale del CdR che termina la giornata, quale sia il termine più tardivo. Lo stesso tempo limite si applica alle richieste di riparazione concernenti incidenti visti nell'area di regata. Questo cambia la RRS 62.2.

17.4 Le proteste di stazza presentate da una barca non verranno accettate dopo le ore 0900 di Venerdì 29 Ottobre. Ciò modifica la RRS 60.1(a) e 61.3.

17.5 Comunicati saranno pubblicati non oltre 30 minuti dallo scadere del tempo limite per le richieste di udienze, per informare le "parti" o i nominati come testimoni. Le udienze saranno discusse nella sala per le proteste ubicata presso la sede del Circolo Canottieri Napoli e possibilmente al tempo programmato. Le udienze possono essere programmate per iniziare fino a trenta minuti prima dello scadere del tempo limite per le udienze.

18. PUNTEGGIO, CLASSIFICHE e VALIDITÀ

18.1 Sarà applicato il "Punteggio Minimo" come da RRS Appendice A.

18.2 Tutte le decisioni in tema di calcolo del tempo corretto sono a sola discrezione del CdR e non possono essere oggetto di richieste di riparazione da parte di una barca. Ciò modifica la RRS 62.1(a).

18.3 Come da punto 1 del BdR, sono previste sette (7) prove. Al compimento della quarta prova un risultato potrà essere scartato. Non potranno essere disputate più di tre (3) prove al giorno.

18.4 La manifestazione è valida anche con la disputa di una sola prova.

18.5 La Coppa Italia sarà assegnata se saranno disputate almeno due (2) prove.

19. NORME DI SICUREZZA

[DP] Una barca che si ritira dalla prova dovrà darne comunicazione al CdR al più presto possibile.

20. CAMBIO DI EQUIPAGGIO E DI ATTREZZATURE

20.1 [DP] La sostituzione di membri dell'equipaggio può avvenire solo dopo autorizzazione da parte del CdR alla richiesta presentata dallo Skipper non più tardi di 2 ore prima dell'orario previsto per la partenza della prima prova di giornata. I membri sbarcati non potranno essere imbarcati nuovamente o far parte dell'equipaggio di un'altra imbarcazione durante lo svolgimento della manifestazione.

20.2 [DP] Non è consentita la sostituzione di attrezzature perse o danneggiate senza l'approvazione scritta del CT. Le richieste per la sostituzione saranno presentate al CT alla prima ragionevole occasione.

21. CONTROLLI DI STAZZA

Sono previsti controlli di Stazza effettuati da Tecnici FIV abilitati. In mare o dopo l'arrivo agli ormeggi un'imbarcazione può ricevere istruzioni da uno stazzatore e/o dal CdR per procedere immediatamente ad un controllo di stazza anche via radio sul canale 72 VHF.

22. BARCHE UFFICIALI

22.1 Le barche ufficiali saranno identificate come segue:

BARCA	BANDIERA
Comitato di Regata	Guidone Circolo Canottieri Napoli
Posaboe, Assistenza	Bandiera bianca con “S” RIMUOVERE SE NON PRESENTE
Giuria in Mare	Bandiera gialla con “J” nera
Comitato Tecnico	Bandiera bianca con “M” nera

22.2 Le imbarcazioni usate dalla stampa, dai fotografi, dai video operatori o dagli spettatori non sono sotto la giurisdizione del CdR. Ogni azione di queste barche non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione da parte di una barca. Ciò modifica della RRS 62.1(a).

23. [DP] RESTRIZIONI PER L’ALAGGIO E LE IMMERSIONI, GREMBIULI DI PLASTICA

Le barche dovranno essere in acqua dalle ore 09.00 di Giovedì 28 Ottobre e non potranno essere alate durante la manifestazione salvo dispensa scritta del CT e con l’osservanza delle condizioni poste in essa.
Sono vietate le immersioni all’interno dell’ambito dell’intera zona portuale. Non si dovranno usare apparecchiature di respirazione subacquea, grembiuli di plastica o equivalenti intorno alle barche tra il segnale preparatorio della prima prova e la fine dell’evento.

24. RADIOCOMUNICAZIONI

24.1 Tutte le comunicazioni radio saranno effettuate sul canale 72 VHF. Tutti i segnali con bandiere effettuati dal CdR saranno possibilmente ripetuti via radio sul canale 72 VHF. La mancata comunicazione o ricezione non potrà essere oggetto di una richiesta di riparazione. Ciò modifica la RRS 62.1(a).

24.2 [DP] Un'imbarcazione in regata non potrà effettuare comunicazioni radio di alcun genere tranne per comunicare al CdR il proprio ritiro, eventuali emergenze o per rispondere a chiamate ad essa diretta dal CdR. Questa restrizione si applica anche per le trasmissioni e le ricezioni voce o dati che non siano pubbliche e disponibili a tutte le barche. Ciò modifica la RRS 41.

25. PREMI E TROFEI

Come da Bando di regata

26. RESPONSABILITÀ

26.1 Come da Regola Fondamentale “3” del RRS WS, soltanto ciascuna imbarcazione sarà responsabile della propria decisione di partire o di continuare la regata, pertanto i concorrenti partecipano alla regata a loro rischio e pericolo e sotto la loro personale responsabilità a tutti gli effetti.

26.2 Il CO, il CdR e il CdP declinano ogni e qualsiasi responsabilità per danni che possano subire le persone e/o le cose, sia in terra sia in acqua, in conseguenza della loro partecipazione alla regata

26.3 È competenza degli Armatori o dei responsabili di bordo decidere in base alle capacità dell’equipaggio, alla forza del vento, allo stato del mare, alle previsioni meteorologiche ed a quant’altro debba essere previsto da un buon marinaio, se uscire in mare e partecipare alla regata, di continuare ovvero di rinunciare. Ogni Armatore, o il suo rappresentante, accetta queste condizioni firmando in calce il modulo di iscrizione.

26.4 In seguito ad una grave infrazione in tema di comportamento o di spirito sportivo, il CdP potrà escludere una imbarcazione e/o un concorrente dall’ulteriore partecipazione alle prove successive o di applicare altre sanzioni disciplinari. Ciò sarà applicato non solamente per le regate propriamente dette, ma anche per tutta la durata della Manifestazione.

27. ASSICURAZIONE

Ogni barca concorrente dovrà essere coperta da una valida assicurazione per responsabilità verso terzi
con copertura minima di euro 1.500.000,00 per incidente o equivalente, con la clausola di “estensione per le regate”.

28. DISPOSIZIONI PER I RIFIUTI

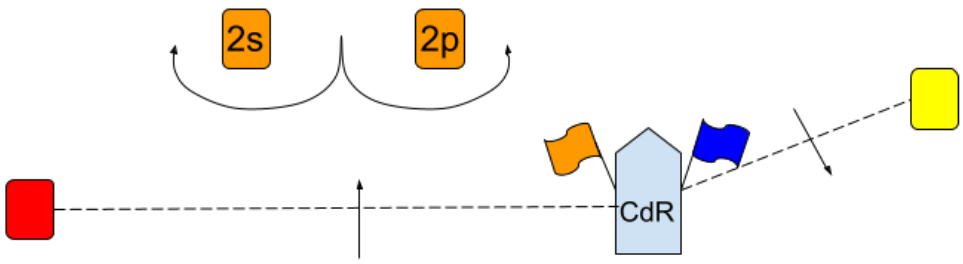
I fili di lana usati per giuncare gli spinnaker o i gennaker e caduti in mare non saranno considerati rifiuto. Ciò modifica la RRS 47.

ADDENDUM 1 – PERCORSI

Numero Percorso	Segnale sul battello CdR	Sequenza delle boe
1	Nessuno	Partenza - 1 - 1a - 2p o 2s - 1 - 1a - Arrivo
2	Lettera T (Tango) del CIS	Partenza - 1 - 1a - 2p o 2s - 1 - 1a - 2p o 2s - 1 - 1a - Arrivo
3	Lettera R (Romeo) del CIS	Partenza - 1 - 1a - Arrivo

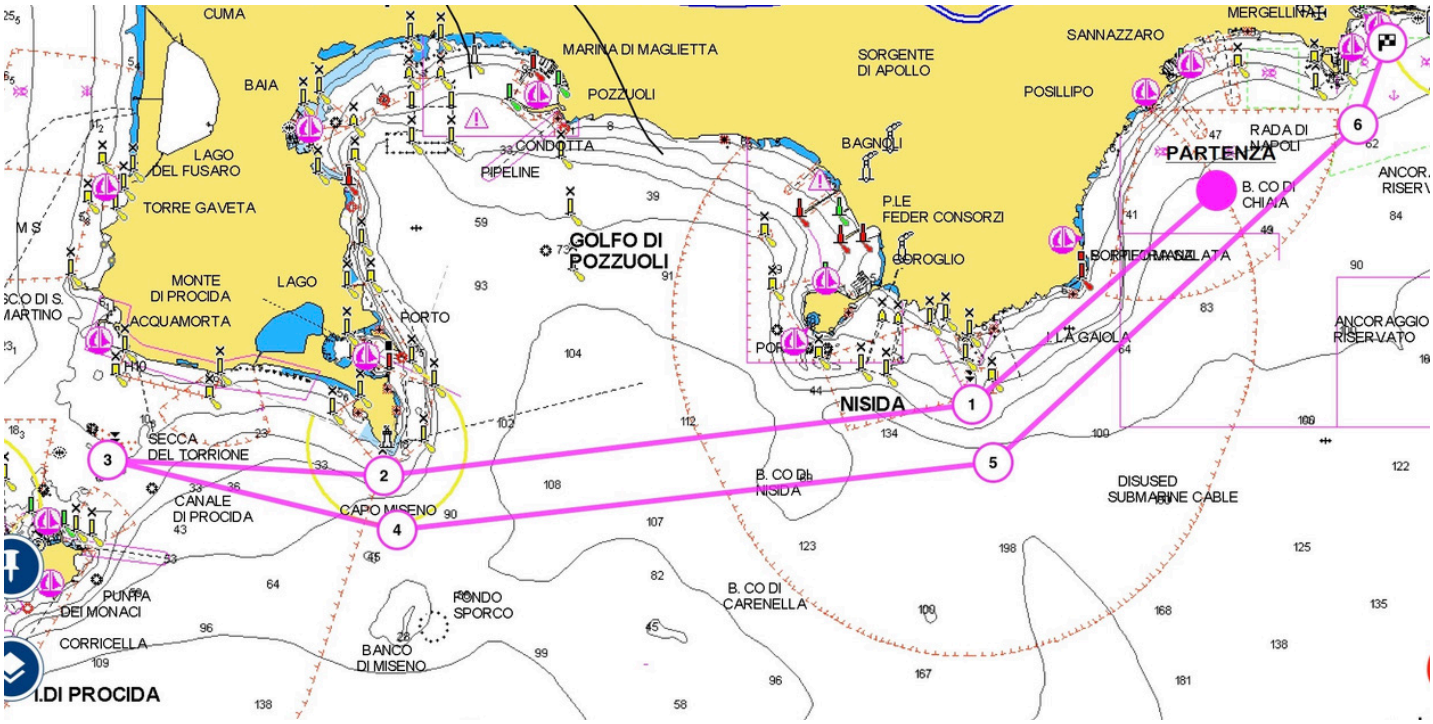
a) La distanza della boa 1 dalla linea di partenza sarà comunicata sul canale VHF 72 prima del segnale di Avviso di ogni prova;
b) La distanza tra la boa 1 e la boa 1a sarà di circa 0,1 NM;
c) Il cancello di poppa 2p - 2s sarà posizionato sopravvento la linea di partenza ad una distanza di circa 0,1 NM;
d) La boa di arrivo sarà approssimativamente a 70 m. dal battello Comitato di Regata.





PERCORSO COSTIERO

Lettera D (Delta) del CIS



Partenza : 40° 48.600' N 14° 13.765' E

Punto 1 : 40° 46.960' N 14° 11.311' E (MEDA DELLA CAVALLARA DA LASCIARE A DRITTA)

Punto 2 : 40° 46.434' N 14° 05.315' E (BOA GIALLA AD USO SPECIALE DA LASCIARE A DRITTA)

Punto 3 : 40° 46.660' N 14° 02.544' E (MEDA SECCA DEL TORRIONE DA LASCIARE A SINISTRA)

Punto 4 = punto 2 (BOA GIALLA AD USO SPECIALE DA LASCIARE A SINISTRA)

Punto 5 = punto 1 (MEDA DELLA CAVALLARA DA LASCIARE A SINISTRA)

Punto 6 : 40° 49.548' N 14° 15.150' E (BOA GIALLA AD USO SPECIALE DA LASCIARE A SINISTRA)

Arrivo : 40° 49.895' N 14° 15.357' E (DA LASCIARE A SINISTRA)

ADDENDUM 2 – PANNELLI DI PRUA

Il disegno qui di seguito rappresenta un pannello della murata di sinistra.
a) [DP] Il numero va sempre a prua lato pulpito di PRUA.
b) [DP] I Pannelli vanno tesati bene e non montati laschi.
c) Il Comitato Organizzatore è a disposizione nel caso di dubbi sul montaggio.

