

LINEE GUIDA World Sailing per le Olimpiadi e EVENTI WS IN REGATE DI FLOTTA¹

Si prega notare che queste indicazioni sono le linee guida per il Comitato di Regata. La mancata osservanza di queste linee guida non sarà motivo di riparazione.

1. Definizioni

- 1.1 **Principal Race Officer** - Ufficiale di regata WS nominato dal WS responsabile della gestione delle regate su tutti i campi di regata.
- 1.2 **WS Race Officer** - un Race Officer Internazionale autorizzato o nominato da WS.
- 1.3 **WS Course Representative** - un Race Officer WS nominato dal WS responsabile della condotta di corsa su un campo di regata.
- 1.4 **Course Race Officer** - un ufficiale di gara designato dal Comitato Organizzatore. Il Race Course Officer è responsabile della gestione del comitato di regata per il campo di regata assegnato.
- 1.5 **Race Management Team** - il Principal Race Officer, gli ufficiali di regata WS, il Course Race Officer e tutti i volontari in acqua incaricati della gestione della regata.
- 1.6 Allegato 1 definisce i rispettivi ruoli del Principal Race Officer, il Race Officer WS, il Course Representative e il Course Race Officer.

2. Tempi / tempistica / Variazioni di programma

- 2.1 L'orario sarà basato sull'orario GPS.
- 2.2 Le partenze non saranno ritardate per i concorrenti che raggiungono in ritardo la zona di gara, se avessero potuto raggiungere l'area di regata con ragionevole diligenza.
- 2.3 Per allertare le imbarcazioni che una regata o una sequenza di gare inizieranno presto, la Bandiera (e) Arancione verrà esposta (con un segnale acustico) almeno cinque minuti prima di un segnale di avviso.
- 2.4 La bandiera arancione verrà rimossa (senza segnale acustico) quattro minuti dopo il segnale di partenza a meno che il comitato di regata, esponga il segnale di avviso per la flotta successiva per farla partire entro dieci minuti dall'inizio della partenza della flotta precedente.
- 2.5 Il comitato di regata userà l'intera giornata, se necessario, per completare il programma. Il rinvio della regata ad un altro giorno sarà coordinato con i diversi responsabili degli altri campi.
- 2.6 Nessuna gara sarà disputata 'prima dell'orario programmato'.

3. Decisione di Regatare

- 3.1 La gara partirà all'orario previsto, se le condizioni del vento e la visibilità rientrano nei parametri delineati in queste linee guida. L'attesa di "migliori" condizioni potrebbe essere ingiusto, e sarà evitata.
- 3.2 Il comitato di regata non aspetterà che il vento si 'stabilizzi'. I concorrenti possono competere anche in condizioni di vento "variabile".
- 3.3 La partenza può essere rinviata se un importante salto di vento è atteso sulla base di un modello noto o altre informazioni affidabili (esempio: brezza che può essere vista in lontananza e di cui è atteso l'arrivo). In caso contrario, il comitato farà partire la gara. Il cambiamento

¹La Segreteria WS utilizzerà queste norme, con le revisioni del caso, per altri eventi.

del vento si può non verificare, il percorso può essere corretto o il cambiamento può verificarsi dopo che la gara sia stata completata.

3.4 Il vento sarà misurato da barche alla deriva (non ancorate)

3.5 La velocità media del vento è determinata per un periodo di cinque minuti.

3.6 Le regate non partiranno con una media inferiore ai 4 nodi di vento verificati su tutta la zona del percorso. Questo limite inferiore può essere maggiore se vi è forte corrente nella zona di regata.

3.7 Le gare non partiranno con un vento medio superiore ai 25 nodi. Per le classi 49er e 49er FX questo limite superiore è di circa 2 / 5 nodi in meno con mari agitati e / o raffiche di vento. Questi limiti possono variare anche per le altre classi a seconda delle condizioni del mare, della corrente e repentine variazioni di velocità del vento.

3.8 Le regate non partiranno se la visibilità ridotta impedisce al comitato di regata di avvistare la linea di partenza e di individuare partenze anticipate. Il fatto che la prima boa può non essere visibile dalla zona di partenza non è, di per sé, un motivo per rinviare le regate.

4. Decisione di regatare, Percorsi - Windsurf

4.1 Il comitato di regata può utilizzare uno slalom immediatamente prima del traguardo quando esistono le condizioni per la planata. Se si utilizza uno slalom, il tempo destinato a questa parte del percorso sarà 2 minuti al massimo.

4.2 Un massimo di 3 prove al giorno saranno effettuate indipendentemente dalle condizioni di planata.

4.3 Quando si disputano regate "back to back", l'intervallo tra la chiusura del traguardo e il nuovo Segnale di avviso per il medesimo gruppo non sarà inferiore ai 10 minuti. Questo può essere cambiato a seconda delle condizioni.

5. Osservare la linea / Tempistica / Segnalazione / Registrazione

5.1 Il comitato di regata osserverà la linea di partenza da ciascuna estremità.

5.2 Quando WS Race Officer (s) sono nominati essi osserveranno la linea di partenza con un altro membro del comitato di regata.

5.3 Ogni osservatore utilizzerà un dispositivo di registrazione portatile e registrerà, senza fermarsi, almeno 90 secondi prima del segnale di partenza fino a dopo la partenza.

Una cronaca di qualsiasi cosa di interesse sarà registrata (ad esempio imbarcazioni che si avvicinano alla linea, l'ammucchiamento delle barche, ecc).

5.4 Se si utilizzano i nastri, questi sono etichettati e conservati fino a dopo la conclusione di tutto l'evento. Se si usano i registratori digitali, la registrazione di ogni giorno sarà salvata e indicizzata per un facile recupero.

5.5 In nessun caso un richiamo individuale sarà segnalato dopo 5 secondi dal segnale di partenza.

5.6 Il comitato di regata non segnalerà un richiamo individuale e poi un richiamo generale.

5.7 I concorrenti che sono stati segnati OCS, UFD o BFD, e loro allenatori, possono ascoltare la registrazione vocale della partenza relativa. Il tempo e luogo per fare questo sarà pubblicato ogni giorno sul tabellone ufficiale di regata.

6. Chiamare OCS

6.1 Il comitato di regata non permetterà alla regata di continuare se è stato accertato che barche non identificate erano partite anticipatamente.

6.2 Quando il comitato di regata è convinto che tutte le barche sulla linea sono state identificate, verrà segnalato un Richiamo individuale.

6.3 Salvo dopo un richiamo generale con bandiera nera (quando saranno soddisfatti i requisiti della regola 30.3), i numeri velici di barche registrate come OCS, UFD o BFD saranno pubblicati sulla barca comitato dopo che le barche avranno girato la boa 1 per la prima volta, oppure, nel caso di più di una flotta sullo stesso percorso, dopo che l'ultima flotta di quella sequenza di partenze abbia girato boa 1 per la prima volta. (Annotare sulle istruzioni di regata l'uso dei codici di nazionalità o i numeri di prua per consentire l'identificazione della barca).

7. Differire una regata durante la procedura di partenza

7.1 Il comitato di regata differirà una gara durante la procedura di partenza in risposta ad effetti esterni negativi che privano i concorrenti di pari opportunità per una buona partenza.

7.2 Il comitato di regata rinvierà la regata durante la procedura di partenza, se il vento mediano si sposterà di più di 10 gradi o in caso di altri fattori che causano l'ammucchiarsi della barche ad una estremità della linea di partenza. In rapide oscillazioni di vento il comitato di regata si adoprerà per porre una linea di partenza in base al valore medio delle oscillazioni attese.

7.3 Se si verifica un salto di vento prima del segnale di partenza - anche nell'ultimo minuto prima della partenza - tale che aumenta significativamente il rischio di un richiamo generale, un differimento sarà considerato.

7.4 Se le posizioni che le barche stanno prendendo sulla linea di partenza indicano un vantaggio della linea nella mente dei concorrenti, sarà preso in considerazione un differimento.

7.5 Nelle circostanze di cui ai punti 7.1-7.4 se il comitato di regata stabilisce che la regolazione della linea di partenza è in grado di migliorare le possibilità di partenza senza un richiamo generale, allora sarà considerato un differimento anche molto tardivo.

7.6 Il comitato di regata prenderà inoltre in considerazione il differimento della partenza per una delle seguenti ragioni: una boa alla deriva, un errore significativo nella temporizzazione dei segnali, altre imbarcazioni che interferiscono con le barche in gara, inadeguata lunghezza o direzione della linea di partenza, una riduzione della visibilità che impedisce al comitato di regata di avvistare la linea di partenza o di identificare partenze anticipate, oppure con bandiera O se il vento diventa inferiore al limite specificato e altri fattori che potrebbero influenzare l'equità della gara.

7.7 Per un differimento della partenza che il comitato di regata prevede sarà più lungo di dieci minuti, la bandiera arancione sarà rimossa (senza segnale sonoro), e poi esposta (con un segnale sonoro) almeno cinque minuti prima del segnale di avviso.

8. Richiamo generale

8.1 In caso di problemi con la linea di partenza (quali lunghezza, o l'angolo al vento, ecc) un differimento può essere segnalato, anche fino all'ultimo secondo prima dell'inizio, invece di un richiamo generale.

8.2 Se un errore di gestione della gara è scoperto dopo il segnale di partenza (ad esempio, i tempi), il comitato di regata può abbandonare la regata (utilizzando la bandiera N). In queste circostanze, il comitato di regata non segnerà un richiamo generale.

8.3 Quando il comitato di regata non è convinto che tutte le barche che sono partite in anticipo (o che hanno infranto le RRS 30.1, 30.3 o 30.4) siano state identificate, verrà segnalato un richiamo generale

9. Penalità di partenza (Flags U, I, Z e Black Flag)

9.1 Non sarà utilizzata la bandiera Z (regola 30.2).

9.2 Per le classi di windsurf, la bandiera I (regola 30.1) sarà utilizzata per il primo tentativo di una partenza.

9.3 Per tutte le altre classi, per la Medal Race o per flotte di meno di 10 barche la bandiera P sarà utilizzata per il primo tentativo di una partenza. Tuttavia, per grandi flotte la bandiera U può essere utilizzata per la prima partenza.

9.4 Nel caso in cui la partenza è stata differita, o un richiamo generale è stato causato dalla lunghezza o dell'angolo della linea di partenza, il comitato di regata regolerà la linea di partenza e farà un altro tentativo utilizzando lo stesso segnale preparatorio.

9.5 Se il comitato di regata è convinto che un richiamo generale non è stato causato dalla linea di partenza, userà la bandiera nera per ogni successivo tentativo.

9.6 Un principio importante, seguito dal comitato di regata è che la bandiera nera sarà solo da utilizzare quando i richiami generali sono causati dalle imbarcazioni stesse, o da rapide oscillazioni di vento, e non da azioni del comitato di regata.

9.7 Quando si utilizza la bandiera nera, il comitato di regata farà ogni sforzo per segnalare un differimento in caso di qualsiasi problema con la linea di partenza.

10. Riduzione del percorso

10.1 Le istruzioni di regata non consentono di accorciare i percorsi con bandiera S.

10.2 Ridurre la lunghezza di un lato, perfino il lato finale, può essere fatto utilizzando un segno meno come specificati nella regola 33.

11. Annullamento

11.1 Nella prima metà del primo lato, il comitato di regata può annullare in caso di importante, persistente, salto di vento (più di 25 gradi). Dopo di che, il comitato lascerà continuare la regata, se ritiene di essere in grado di modificarlo in seguito alle mutate condizioni.

11.2 Visibilità: Il comitato di regata prenderà in considerazione di abbandonare una gara se ritiene che una riduzione della visibilità influisce sulla sua capacità di gestire in modo sicuro la regata. Il fatto che le imbarcazioni non possono vedere la boa successiva dalla boa precedente non è, di per sé, motivo di abbandono della regata.

11.3 Crollo del vento: Il comitato di regata può annullare la gara quando è improbabile che la barca leader completerà il percorso entro il limite di tempo complessivo, anche se un nuovo vento dovesse arrivare. Più la regata è andata avanti, meno probabile è che il comitato di regata annulli la prova.

11.4 Il comitato di regata può annullare la prova quando un nuovo vento provoca l'inversione dell'ordine dei concorrenti nella flotta.

11.5 Aumento della velocità del vento: Una volta che una gara è partita, il comitato di regata non abbandonerà la gara, semplicemente perché la velocità del vento è aumentata al di là del limite dichiarato. Il comitato prenderà in considerazione di annullare la regata, se non è in grado di gestire in modo sicuro la gara.

11.6 Circostanze eccezionali che rendono la gara non equa: Il comitato di regata farà ogni sforzo per garantire che altre imbarcazioni non interferiscano con le regate. Il comitato prenderà in considerazione l'abbandono della gara, se è convinto che l'influenza esterna ha reso la regata non equa.

11.7 frequenti e violenti salti di vento: In queste circostanze, il comitato di regata potrebbe non essere in grado di regolare il percorso sufficientemente o in maniera così rapida da mantenere un percorso nello standard richiesto. In tal caso, la corsa può essere annullata.

11.8 Per gli eventi di windsurf: Se pompaggio diventa il principale metodo di propulsione, la gara può essere annullata.

11.9 Durante le Medal Races, quando la riparazione non è disponibile, il comitato può annullare la prova se ritiene che le azioni del comitato di regata, dell'autorità organizzatrice o di una barca non in regata, hanno alterato l'equità della gara.

11.10 Si ricorda ai concorrenti che la decisione di regatare, o di continuare a regatare, è unicamente di propria responsabilità.

12. Regolare il Percorso per una nuova direzione o velocità del vento

12.1 Cambiamento di direzione del vento:

(a) Con un salto di vento persistente di 10 ° o meno il percorso non verrà modificato, a meno che sia necessario regolarlo per la corrente o per fornire un orientamento perpendicolare al vento.

(b) Tra il 10 ° e il 15 ° si prenderà in considerazione la regolazione del percorso per il nuovo vento a condizione che il comitato pensi che la variazione sia probabilmente persistente.

(c) Con un salto di vento persistente al di sopra di 15 °, il comitato cercherà di cambiare il percorso per il nuovo vento.

(d) Con un salto di vento persistente al di sopra di 45 °, il comitato di regata prenderà in considerazione la sua influenza sulla regata. In queste circostanze, il comitato può o cambiare il percorso o annullare la regata.

(e) oscillazioni frequenti e violente: In queste circostanze, il comitato può non essere in grado di regolare il percorso in maniera sufficiente o sufficientemente rapida per mantenere una gara dello standard richiesto. In questo caso la regata può essere annullata.

(f) Variazioni di corrente o una differenza nell'angolo di corrente relativa al vento può giustificare variazioni a queste linee guida.

12.2 Cambio della lunghezza dei lati:

(a) Variazioni nella lunghezza dei lati non saranno possibili per ridurre un lato a meno del 50% o aumentarlo a più del 150% della lunghezza del lato originale.

(b) Il comitato di regata cercherà di ridurre al minimo il numero di cambiamenti nella lunghezza del lato per ottenere i tempi target.

(c) Variazione di corrente possono giustificare le variazioni di queste linee guida.

12.3 Quando si cambia la direzione del tratto successivo (regola 33) per le classi windsurf, verrà utilizzato solo un rettangolo rosso o un triangolo verde (cioè, non verrà visualizzata la rotta bussola).

Per tutti gli altri eventi, il comitato di regata mostrerà il rilevamento della bussola per la boa successiva.

12.4 Quando si cambia lunghezza dei lati, il comitato tenterà di mantenere un equilibrio tra la lunghezza complessiva dei lati sopravvento e sottovento.

13. Regola 42 - 'Off' e 'Restored'

13.1 I limiti di velocità del vento saranno come indicati nelle regole di classe relative (attualmente 8 nodi per i 470, e 10 nodi per il finn).

13.2 Per evitare costantemente la sospensione e il ripristino della regola 42, il comitato di regata farà un cambiamento, o esporrà la bandiera O alla partenza, solo se è accertato che la velocità del vento rimanga costante sull'area di percorso. Una volta che la O è stata esposta con il segnale di avviso il comitato dovrebbe considerare un differimento se il vento diventa inferiore al limite specificato prima della partenza.

13.3 Il comitato avviserà la giuria ben prima di visualizzare un segnale. Se il comitato non è in grado di avvisare la giuria, non farà cambi

.

14. Percorsi

14.1 La lunghezza del percorso sarà tale da permettere alla prima barca di ogni flotta le migliori possibilità di raggiungere il tempo target.

14.2 La lunghezza del lato di lasco tra boa 1 e 2 sarà circa due terzi della lunghezza del lato 1.

14.3 Le boe 4p / 4s saranno posizionate dopo la partenza (ultima partenza della sequenza in caso di più flotte).

14.4 L'angolo del lasco sarà di 70 ° (angolo interno) per windsurf e barche senza spinnaker.

14.5 L'angolo del lasco sarà di 60 ° (angolo interno) per le barche con spinnaker.

14.6 I cancelli saranno larghi circa 10 lunghezze di scafo, posti ad angolo retto con la direzione del vento. Variazioni in larghezza e angolo possono essere appropriate per regolazioni a causa di correnti o altre condizioni prevalenti.

Telemetri laser saranno utilizzati per determinare la larghezza di cancelli.

15. Linea di partenza

15.1 linee di partenza saranno generalmente piazzate perpendicolari al vento medio.

Corrente, lato favorito del percorso, previsti salti di vento e altre variabili possono giustificare variazione da queste linee guida.

15.2 linee di partenza saranno posate a circa 0,05 nm sotto la posizione prevista del cancello 4p / 4s.

15.3 Il comitato utilizzerà la seguente guida per calcolare la lunghezza della linea di partenza
Un moltiplicatore più grande può essere usato con venti forti o mare agitato.

15.4 I telemetri e / o GPS saranno utilizzati per determinare la lunghezza della linea di partenza..

Class	Boat Length	Multiplying factor
RS:X Men	2.86	1.5 to 3
RS:X Women	2.86	1.5 to 3
Finn	4.54	1.5
Laser	4.24	1.5
Laser Radial	4.24	1.5
470 Men	4.7	1.5
470 Women	4.7	1.5
49er	4.9	2
49erFX	4.9	2
Nacra 17	5.25	2

Lunghezza linea di partenza= numero di barche x lunghezza della barca x Fattore di moltiplicazione.

16. Linea d'arrivo / Procedure di arrivo

16.1 La linea di arrivo sarà posata prima che la prima barca inizi il lato finale.

16.2 Le bandiere blu e arancione saranno esposte (senza di segnale sonoro) quando la prima barca gira:

(a) BOA 2 per l'ultima volta nel caso di percorsi a trapezio; o

(b) BOA 1 per i percorsi a bastone; o

(c) BOA 4p / 4s del cancello per arrivo sopravvento.

16.3 Nel caso di un cambiamento di percorso tardivo per il lato finale, le bandiere blu e arancione saranno esposte non appena possibile dopo aver posato la linea di arrivo.

16.4 La linea di arrivo sarà di circa 50 metri di lunghezza (75 metri per 49er, 49erFX e Nacra17), posare la linea perpendicolarmente alla direzione di provenienza dall'ultima boa per arrivi al lasco (perpendicolarmente al vento per arrivi sopravvento o sottovento). Telemetri saranno utilizzati per stabilire la lunghezza della linea di arrivo

16.5 Le bandiere arancioni e blu saranno rimosse (senza di segnale sonoro): (i)

la scadenza del tempo limite, o (ii) Immediatamente dopo l'arrivo dell'ultima barca.

16.6 Ci saranno due controllori di linea su ogni barca arrivi. Ogniqualevolta sia praticabile, almeno una delle due vedette di linea sulla barca arrivi sarà un Race Officer WS.

16.7 Ogni controllore di linea utilizzerà un dispositivo di registrazione portatile per registrare l'ordine di arrivo.

16.8 In caso di utilizzo di nastri, saranno etichettati e conservati fino a dopo la conclusione di tutta l'evento. Se si usano i registratori digitali, la registrazione di ogni giorno sarà salvata e indicizzata per facile recupero.

16.9 Un verbale scritto dell'ordine d'arrivo sarà tenuto da ogni barca arrivi.

16.10 I concorrenti e allenatori possono ascoltare la registrazione vocale e vedere il modulo degli arrivi. Tempo e luogo per fare questo ogni giorno sarà pubblicato sull'Albo Ufficiale di Regata.

17. Correzioni dovute ad errori nel punteggio / richieste di riparazione

17.1 Il comitato di regata aggiusterà le classifiche pubblicate se è convinto che, in base alle sue registrazioni o osservazioni, abbia commesso un errore di punteggio.

17.2 Se il comitato ritiene che possa aver fatto qualsiasi errore che interessa il corretto esito della gara per la quale una riparazione può essere disponibile, può chiedere riparazione a nome della barca potenzialmente interessata.

17.3 Il comitato di regata considererà di chiedere riparazione per conto di una barca, se ha accertato che il punteggio di quella barca è stato sostanzialmente peggiorato dalle azioni di una barca ufficiale.

18. Proteste comitato di regata

18.1 Dal momento che la responsabilità primaria per proteste a violazioni delle regole spetta ai concorrenti, il comitato normalmente non protesterà una barca.

18.2 Il comitato di regata può protestare una barca nelle seguenti circostanze:

- (a) Una violazione di una istruzione di regata che non può essere fatta da un'altra barca; ²
- (b) Una violazione di sportività (regola 2);
- (c) Non effettuare una penalità dopo aver toccato consapevolmente una boa, quando non protestato da altra barca (non si applica per i surfisti);
- (d) Non fare il percorso stabilito (regola 28)

19. Principi Generali

19.1 Il comitato di regata tenterà di impostare il primo lato più lungo possibile all'interno del Vincolo della propria area di regata.

19.2 Una carenza di tempo o di gare completate non è un motivo per la variazione di queste linee guida.

19.3 L'operatore della barca comitato dovrà tempestivamente informare il Course Race Officer se crede che il battello ha sostanzialmente danneggiato una o più barche in regata.

20. GPS

20.1 Tutte le imbarcazioni che gestiscono la regata (barca comitato, pin end, arrivo e posa-boe) saranno dotati di un GPS.

20.2 Tutte le unità GPS saranno settate in modo da visualizzare quanto segue:

- (a) Distanza in miglia nautiche (nm)
- (b) Tempo del fuso orario locale in formato 24 ore
- (c) Rotta bussola magnetica
- (d) latitudine e longitudine in gradi, minuti e minuti decimali (esempio: 39 °27,928 Nord, 034 ° 17,464 Est)
- (e) Map Datum WGS 84

² Le istruzioni di regata possono consentire al Comitato di Regata di imporre sanzioni in alcune circostanze. L'elenco di violazioni, sanzioni standard e criteri del Comitato di Regata per prendere queste decisioni devono essere pubblicate sul Tabellone Ufficiale di regata.

Allegato 1 - Ruolo dell' WS Race Officer

WS Race Officer

La Carta Olimpica del CIO prevede che le federazioni internazionali sono responsabili del controllo tecnico e della direzione dei loro sport (Carta Olimpica Regola 57).

I WS Race Officers lavoreranno a stretto contatto con i Course Race Officers nominati dal Comitato Organizzatore. I WS Race Officers saranno disponibili per assistere alle udienze di riparazione in veste di testimoni per il Comitato di Regata.

Il Principal Race Officer deve agire come guida dei WS Race Officers, ed è responsabile per le regate su tutti i campi. Ai fini di questa direttiva, il Principal Race Officer è anche un WS Race Officer.

Il Course Race Officer

è responsabile per la gestione del proprio comitato di regata e della conduzione delle prove.

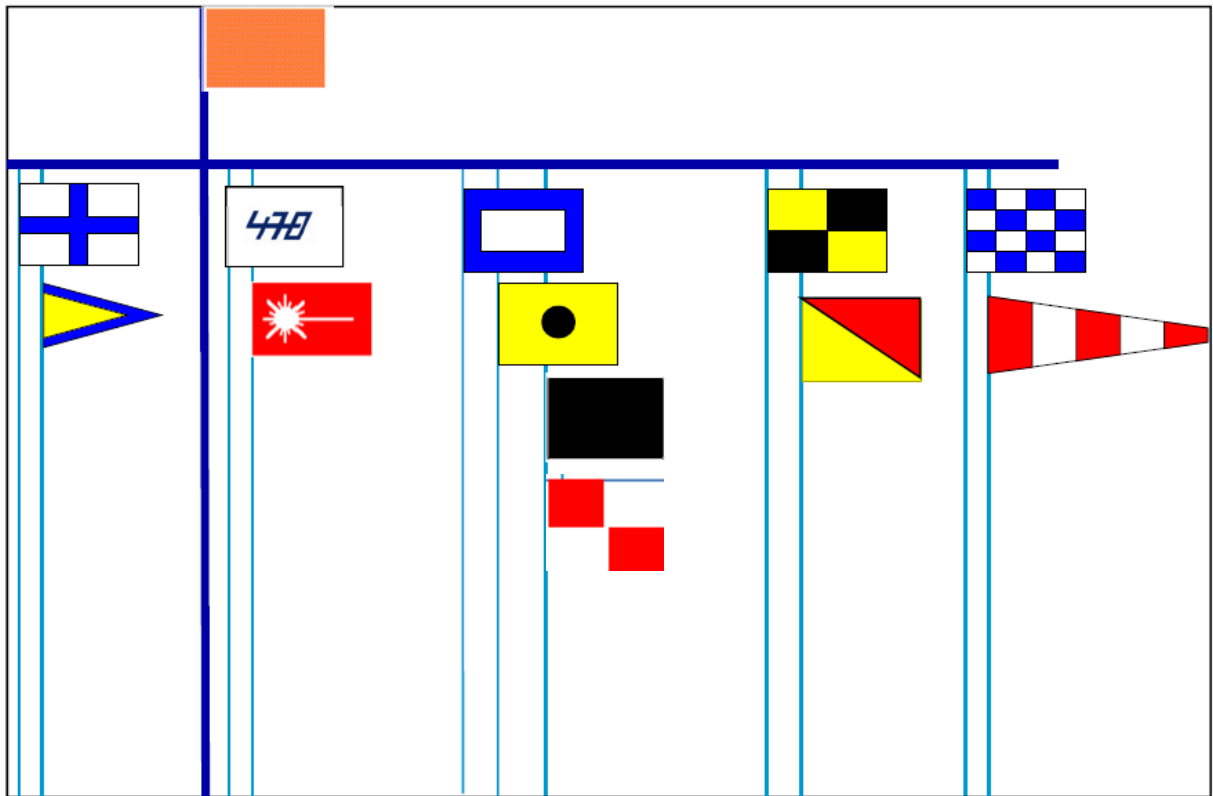
I Course Race officers sono responsabili della gestione di tutte le procedure di sicurezza.

Il Course Race Officer non adotterà misure in relazione a una qualsiasi delle seguenti materie (siano o no modificate dalle Istruzioni di Regata) senza l'approvazione del WS Race Officer:

- (a) Il differimento (regola 27.3);
- (b) la selezione del percorso, la posizione, la configurazione e la durata di regata;
- (c) Se una linea di partenza deve essere spostato o regolata (Regola 27.2);
- (d) le decisioni sulla linea di partenza (OCS e richiami (regola29), le penalità di partenza (bandiera nera - Regola30));
- (e) Cambio di Percorso / muovere le boe - regolare il percorso per una nuova velocità del vento o sua direzione (Regola 33);
- (f) L'annullamento (regola 27.3, 32 e 35);
- (g) regola 42 "OFF" e "RESTORE". (Punto 13)
- (h) Determinazione della posizione di arrivo (punto 16)
- (i) Correzioni a causa di errori di punteggio (punto 17);
- (j) Richiesta di riparazione per conto di una barca (punto 17);
- (k) Protestare una barca (punto 18).
- (l) imporre una penalità;
- (m) modificare le Istruzioni di Regata o Bando di Regata;
- (n) le aree di percorso da utilizzare; e
- (o) Programmazione.

Il WS Race Officer può avviare un'azione in relazione a tali questioni, nel qual caso il Course Race Officer sarà controllato dalla decisione del WS Race Officer. Il WS Race Officer può avviare anche un'azione se è convinto che la regata non viene condotta secondo le regole, o per qualsiasi altro motivo che riguarda direttamente la sicurezza o l'equità della competizione.

Allegato2 – Lay Out delle bandiere sulla barca comitato
Bandiere “Raggruppate” (le drizze sono vicine una all’altra)



← To the bow



Federazione Italiana Vela

II ZONA

Linee Guida per Comitati di Regata
(regate di flotta –versione WS 2016)



