

REGIO YACHT CLUB ITALIANO



REGOLAMENTO DI REGATA
1930
DELLA
INTERNATIONAL YACHT RACING UNION



GENOVA
STABILIMENTO FRATELLI PAPINI
1930 - VIII.

REGIO YACHT CLUB ITALIANO



REGOLAMENTO DI REGATA
1930
DELLA
INTERNATIONAL YACHT RACING UNION



GENOVA
STABILIMENTO FRATELLI PAPINI
1930 - VIII.

REGOLE DI REGATA

Adottate dalla Conferenza Internazionale di Parigi 1907, confermate dalla Conferenza Internazionale di Londra 1919, rivedute e modificate dal Comitato Permanente della International Yacht Racing Union, Londra Novembre 1929.

Le speciali disposizioni del Regio Yacht Club Italiano, in conformità ai poteri conferitigli come Autorità Nazionale Italiana, sono stampate in corsivo.

Parte I. - ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE

1. - Comitato delle Regate - Sue attribuzioni

Tutte le regate e gli yachts che vi prendono parte sono soggetti alle decisioni del Comitato delle Regate preposto alla loro organizzazione.

Tutto sarà rimesso al suo giudizio e controllo ed ogni dubbio, questione o controversia saranno sottoposti alla sua decisione.

Le decisioni del Comitato verranno sempre prese a norma del presente Regolamento, in quanto esso sia applicabile. Ma poiché nessuna regola può prevedere tutti i casi ed incidenti di regata il Comitato si

uniformerà agli usi della navigazione e dovrà avversare ogni tentativo di vincere la regata con altri mezzi che non siano corretto navigare, velocità superiore e abilità di legittima manovra.

2. - Proprietà degli Yachts.

Ogni Yacht iscritto ad una regata deve essere « bona fide » proprietà di un Yacht Club riconosciuto da un'Autorità Nazionale, o di una o più persone a nome delle quali sia stato iscritto; questa o queste debbono far parte di un Club riconosciuto da un'Autorità Nazionale. A meno che non sia diversamente prescritto dal programma della regata, chi noleggia un yacht dovrà essere considerato come proprietario. Nessun yacht noleggiato potrà essere iscritto ad una regata se il noleggio non sia stato fatto in buona fede per un periodo non inferiore a trenta giorni.

3. - Certificato.

Tutti gli yachts che prendono parte ad una regata delle classi internazionali devono essere muniti di un certificato regolare di stazza, salvo quanto può venire stabilito dall'Autorità Nazionale.

Ogni Autorità Nazionale può prescrivere che gli yachts posseduti da connazionali debbano avere il certificato emesso dall'Autorità stessa quando corrono nelle sue acque.

Il Regio Yacht Club Italiano prescrive che gli Yachts appartenenti a connazionali debbano avere il certificato di stazza italiano quando corrono in acque italiane.

4. - Compensi.

1) Nelle classi internazionali i compensi di tempo dovranno essere quelli stabiliti dalla Scala Internazionale dei Compensi, applicati in base al tempo di arrivo e calcolati sulla lunghezza del percorso, conformemente al programma od istruzioni.

2) Non vi saranno compensi tra yachts della stessa classe nella classe internazionale dei m. 14 1/2 e in quelle inferiori.

3) Quando diverse classi internazionali corrono insieme, i compensi tra le varie classi saranno applicati in conformità alla scala internazionale.

5. - Bando di regata.

Il bando o annuncio di regate deve esser fatto al più presto possibile e deve contenere:

1) l'indicazione che le regate saranno corse secondo il Regolamento della International Yacht Racing Union;

2) quanto possa portare variazioni od aggiunte al Regolamento;

3) l'indirizzo a cui devono essere dirette le iscrizioni;

- 4) la data di chiusura delle iscrizioni;
- 5) la qualità, il numero dei premi e l'ammontare delle tasse d'iscrizione.
- 6) tempo e luogo per ricevere il programma e le istruzioni di regata;
- 7) ogni condizione riguardante il numero dei partenti;
- 8) il premio da assegnarsi nel caso di con corrente unico (V. Regola 10).

6. - Iscrizioni

Le iscrizioni dovranno esser fatte come richiesto dal Comitato nel bando od annuncio delle regate e secondo la seguente formula. La domanda di iscrizione può esser fatta per telegrafo e sarà ritenuta sufficiente se spedita prima del mezzodì del giorno in cui le iscrizioni si chiudono, purchè l'iscrizione sia confermata nella dovuta forma, con il primo corriere.

FORMULA DI INSCRIZIONE

da esser firmata dal proprietario o suo rappresentante .

Al Segretario del Yacht Club.

*Pregovi inscrivere l'yacht
 per la..... Regatadel
il suo distintivo è
 il numero sulla vela è la sua attrezzatura è la sua stazza è.....*

Accetto di sottopormi al Regolamento Internazionale di Regata ed alle disposizioni dell'Autorità Nazionale sotto la giurisdizione della quale la presente regata viene corsa.

Data :

Nome, indirizzo e Club

Firma.....

Acclusa tassa d'iscrizione.

Nei limiti fissati dall'Autorità Nazionale, un Comitato di Regata può rifiutare un'iscrizione.

Il Regio Yacht Club Italiano lascia ai Comitati di Regata piena libertà di rifiutare iscrizioni quando ve ne sia grave e fondato motivo.

7. - Divieto al proprietario d'iscrivere più di un Yacht.

Senza previo consenso del Comitato, non si possono inscrivere ad una stessa regata due o più yachts che siano in tutto od in parte proprietà di una stessa persona o ente.

Non si può inscrivere un yacht per due regate, che abbiano luogo nel medesimo tempo e sotto lo stesso Comitato, allo scopo di esercitare l'opzione tra le due regate.

8. - Soppressione di Regata. .

Il Comitato delle Regate avrà potere di sopprimere una regata qualora il tempo sfavorevole od altre sufficienti ragioni rendano opportuna tale misura.

La lettera «N» del Codice Internazionale issata sopra al segnale della classe o della regata indica che tale regata non avrà luogo.

9. - Differimento di Regata.

Qualora il Comitato delle Regate decida di differire la partenza a più tardi nella giornata, dovrà issare il Segnale di intelligenza da solo o sopra ad uno o più palloni od altri simili segnali, e ciò nei modi seguenti :

1) per un differimento di 15 minuti, il solo segnale d'Intelligenza.(Tale differimento può venire prolungato indefinitamente di 15 in 15 minuti, ammainando il segnale d'Intelligenza ed issandolo ancora);

2) per un differimento di 30 minuti, il segnale d'Intelligenza sopra un pallone od altro simile segnale;

3) per un differimento di 60 minuti, il segnale d'Intelligenza sopra due palloni o simili segnali, e così di seguito con un pallone o simile segnale per ogni periodo di 30 minuti.

Tutti i differimenti devono intendersi con decorrenza dall'ora stabilita per la partenza e non dal momento nel quale il Comitato può decidere di dare il segnale di differimento.

Ogni segnale o cambiamento di segnale dovrà essere possibilmente appoggiato da un colpo di cannone.

Se il differimento riguarda l'intero programma non è necessario alcun segnale di classe, ma se si riferisce soltanto ad alcune regate, allora il segnale di classe di tali regate dovrà essere esposto sotto il segnale di differimento.

Dopo un differimento dovranno essere issati gli ordinari segnali di partenza prescritti dalla Regola 26. Se si tratta di un differimento generale, il segnale di differimento dovrà essere ammainato mentre si alza il segnale della prima classe. Per nessun motivo potrà essere accettata una nuova iscrizione ad una regata rimandata.

10. - Concorrente unico (Sailing Over)

Un yacht regolarmente iscritto avrà il diritto di compiere la regata anche da solo (salvo l'applicazione della Regola 8), ma il premio potrà essere ridotto a seconda di quanto sarà stabilito dal programma.

11. - Ripetizione di Regate.

Un yacht che, per quanto regolarmente iscritto, non sia partito nella regata originale, può essere autorizzato dal Comitato a prender parte alla regata ripetuta.

12. - Abbreviamento di percorso

Qualora le condizioni di vento, tempo o corrente lo rendano consigliabile, il Comitato può, a sua discrezione, abbreviare il percorso durante la regata; nel qual caso il segnale di classe o della Regata issato sotto la lettera «S» del Codice Internazionale, oppure, in tempo di nebbia od oscurità, due colpi di cannone, segneranno che la regata deve finire al termine del giro od in quella maniera che il Comitato potrà indicare. In tal caso il compenso di tempo verrà proporzionalmente ridotto.

13. - Spostamento di Boa.

Qualora una boa del percorso venisse spostata dalla sua esatta posizione, per accidente o di proposito, il Comitato la ricollocherà, possibilmente, a posto. Se non fosse possibile rimettervela in tempo, per poter essere girata dagli yachts, sarà a discrezione del Comitato il decidere se la regata debba o no essere ripetuta.

14. - Dichiarazione di osservanza del Regolamento.

Il Comitato delle Regate assegnerà i premi in conformità del presente Regolamento; ma, prima della loro assegnazione, il proprietario, od il suo rappresentante, firmerà una dichiarazione dalla quale risulti che l'yacht ha strettamente osservato le regole di regata.

FORMULA DELLA DICHIARAZIONE :

Al Segretario del Yacht Club.

*Il sottoscritto dichiara di essere dilettante e socio
del e di essere
stato a bordo quale responsabile dell'yacht
durante la Regata
del giorno e che tutte
le disposizioni ed i regolamenti sono stati pienamente
osservati.*

Firma

Data

Questa dichiarazione deve essere consegnata al Comitato delle Regate entro 48 ore dall'arrivo dell' yacht vincitore; tuttavia il Comitato può, se lo crede opportuno, differire tale termine, ma non oltre trenta giorni.

15. - Squalifica di un Yacht.

Qualora un yacht venga squalificato, il premio deve essere assegnato a quello che lo segue nell'ordine di arrivo.

16. - Istruzioni per le Regate e Programma.

Ogni yacht iscritto ad una regata dovrà ricevere il programma e le istruzioni, scritte o stampate, contenenti le seguenti indicazioni :

- 1) ora della partenza;
- 2) linea di partenza;
- 3) segnale di classe;
- 4) numero di richiamo;
- 5) percorso da compiere, con l'indicazione di tutte le boe da girare o doppiare;
- 6) linea di arrivo;
- 7) lunghezza del percorso;
- 8) eventuali istruzioni speciali in caso di abbreviamento di percorso;
- 9) nome e stazza degli yachts iscritti;
- 10) indirizzo al quale presentare la dichiarazione di cui alla regola 14 od ogni eventuale reclamo scritto.

Non dovranno essere prese in considerazione istruzioni verbali,

I Comitati di Regata dovranno preoccuparsi di stabilire dei percorsi prontamente identificabili con carte comuni e facilmente ottenibili.

Parte II. -DELLA R E G A T A

17. - Numero, lettera e guidone.

Il sistema per segnare le vele degli yachts delle classi internazionali è il seguente.

LETTERA INDICANTE LA NAZIONALITA'

Ogni yacht deve portare sulla sua vela una lettera indicante la Nazione alla quale esso appartiene, ossia :

Argentina.....	A
Belgio.....	B
Eston.....	C
Danimarca.....	D
Spagna.....	E
Francia	F
Germania.....	G
Olanda	H
Italia.....	I
Inghilterra.....	K
Finlandia.....	L

Ungheria	M
Norvegia	N
Lettonia	O
Portogallo	P
Cuba.....	RC
Svezia.....	S
Uruguay	U
Svizzera.....	Z

NUMERO INDICANTE LA CLASSE ALLA
QUALE L' YACHT APPARTIENE

Ogni yacht appartenente ad una classe Internazionale deve portare sulla vela il numero della classe alla quale appartiene. Quindi un Otto Metri un 8; un Dieci Metri un 10, e così via.

NUMERO DELLO YACHT

Ogni yacht deve anche portare sulla vela un numero che serva a distinguerlo. Tale numero gli sarà assegnato dalla propria Autorità Nazionale. (Per i numeri di richiamo vedi anche la Regola 28).

DISPOSIZIONE DELLE LETTERE E DEI NUMERI

La disposizione dei numeri sulle vele deve essere la seguente: supponiamo che ad un 6m. appartenente alla Repubblica Argentina sia assegnato dallo Yacht Club

Argentino il N. 3. la sua vela sarà allora così segnata :

6

A 3

Un yacht belga appartenente alla classe degli 8m., al quale sia stato assegnato il N. 2 dalla Federation du Yachting Belge. porterà sulla vela la seguente indicazione :

8

B 2

Le lettere ed i numeri saranno posti su entrambe le facce della randa ad altezze differenti in modo da evitare che si sovrappongano per trasparenza della vela.

GUIDONE

Ogni yacht deve portare il proprio Guidone nella maniera prescritta dall'Autorità Nazionale sotto la quale ha luogo la regata.

Si consigliano le seguenti dimensioni meri e le lettere :

**DIMENSIONI DEI NUMERI E LETTERE SULLE RANDE
PER LE VARIE CLASSI.**

CLASSE	Altezza delle cifre e lettere	Spazio per ciascuna cifra eccettuato l'1	Spessore mini- mo di ciascuna cifra o lettera e della linea che le separa	Spazio minimo fra cifre adiacenti
	Centimetri	Centimetri	Centimetri	Centimetri
Oltre 14 1/2 metri ...	75	50	10	15
14 1/2 » ...	} 66	46	10	15
12 » ...		36	} 7 1/2	10
10 » ...		30		
8 e 8,5 » ...	50	22		
6 m.-30 mq. e 6,5 m...	46			
22 mq. e 14 piedi (Dinghies)	30			
12 piedi (Dinghies) ...	50			

Il R. Y. C. I. prescrive che tutti gli yachts in Regata debbano portare il proprio guidone in testa all'albero maestro. Esso non dovrà mai essere ammainato, a meno che non si rinunci alla regata.

Se per qualsiasi ragione il guidone dovesse abbassarsi dall'albero maestro, esso dovrà essere innalzato al più presto possibile su di un'altra parte ben visibile dell'attrezzatura,

Il R. Y. O. I. prescrive che dopo una regata i distintivi dei premi vengano innalzati nel seguente modo :

Ogni guidone del proprietario, alzato all'albero, sotto al guidone della Società, indica un primo premio conseguito. – Durante una riunione di regate ogni yacht non potrà alzare che un solo guidone indicante la vittoria della giornata.

Alla fine di ogni Riunione ogni yacht alzerà tanti distintivi quanti premi conseguiti nell'anno solare.

Solo con la Gran Gala ogni yacht potrà alzare tanti distintivi quanti sono i primi premi conseguiti durante la sua esistenza.

18. - Battelli

Ogni yacht che ecceda i 12 metri della stazza internazionale o 14 metri (45 piedi) di lunghezza al galleggiamento, deve tenere in

coperta un battello atto al servizio, di dimensioni non inferiori a quelle dell'annessa tabella, pronto per l'uso immediato e munito di remi.

TABELLA

Classi internazionali	14 1/2 metri (47.5 Ft.)	17 metri (55.7 Ft.)	20 metri (65.6 Ft.) ed oltre
Lunghezza della linea d'acqua per tutti gli altri yachts non appartenenti a Classi internazionali.	45 Ft.	55 Ft.	70 Ft.
Lunghezza . . .	3 metri (10 Ft.)	3,35 metri (11 Ft.)	3,70 metri (12 Ft.)
Larghezza . . .	1,30 metri (4 Ft. 3 In.)	1,35 metri (4 Ft. 5 In.)	1,40 metri (4 Ft. 7 In.)
Puntale misurato ad 1/4 della larghezza dall'interno del fasciame alla linea del bordo . . .	0,43 metri (19 In.)	0,50 metri (20 In.)	0,50 metri (20 In.)

19. - Zavorra e corredo.

Durante la regata devono essere lasciati al loro posto i paglioli, le paratie, le scale, scalette e tutti gli altri oggetti specificati nella Tabella degli Arredamenti Interni, eccettuato: brande e suppellettili di cucina non fisse. Non si potrà modificare il contenuto delle casse d'acqua e dovranno trovarsi a bordo le ancore e catene specificate nel Regolamento per la Costruzione e Classifica degli yachts; tutta

la zavorra sarà debitamente stivata sotto il pagliolo o nei cassoni e non potranno usarsi zavorra od altri pesi morti nè come zavorra mobile nè per modificare l'assetto della nave: tale zavorra non potrà essere caricata, scaricata o cambiata di posto dopo le ore 21 del giorno che precede quello della regata.

Se nulla è specificato nel regolamento della sua classe, ogni yacht, eccetto i Dinghies, deve avere a bordo durante la regata una o più ancore con relative catene o cavi; il tutto di convenienti dimensioni.

20. - Salvagente.

Ogni yacht terrà in coperta o nel pozzo (cockpit) almeno un salvagente pronto per l'uso.

21. - Fanali.

Ogni yacht in regata di notte deve osservare i Regolamenti marittimi internazionali e le regole nazionali riguardanti l'uso dei fanali.

22. - Esclusivo uso di forza manuale.

Soltanto la forza manuale può essere usata per issare e manovrare le vele e la lamiera di deriva.

23. -Dilettante a bordo.

Ogni yacht che prende parte ad una regata deve avere a bordo un dilettante, socio di un Club riconosciuto da un'Autorità Nazionale, quale responsabile dell'yacht come proprietario o suo rappresentante.

24. - Imbarco e sbarco durante la Regata.

Sarà in facoltà dell'Autorità Nazionale di vietare che si possano imbarcare o sbarcare persone da un yacht in regata.

Il R. Y. C. 1. stabilisce che si possa imbarcare e sbarcare anche durante la regata.

25. - Proprietario al timone.

Qualora, senza il previo consenso del Comitato delle Regate, un proprietario si trovi al timone di yacht non suo in una regata in cui concorra il suo proprio yacht, entrambi gli yachts dovranno essere squalificati.

26. - Segnali di partenza.

L'Autorità Nazionale potrà prescrivere qualsiasi segnale preparatorio per ciascuna classe o regata.

Cinque minuti prima della partenza verrà tirato un colpo di cannone e dato il segnale prescritto dall'Autorità Nazionale.

Allo spirare esatto dei cinque minuti sarà tirato il colpo di cannone di partenza e dato il prescritto segnale. Se il colpo non partisse, il tempo verrà calcolato dal segnale precedente.

Il R. Y. C. I. prescrive i seguenti segnali preparatori per ciascuna classe :

per le classi internazionali, le Bandiere del Codice Internazionale come segue :

Lettera del Codice Internazionale	Classe
*	oltre 14 ½ metri
D	14 ½ metri
E	12 »
F	10 »
G	8 »
H	6 »
K	5 »
M	14 piedi (Dinghies)
O	12 » »

* Se Yachts oltre i 14 ½ metri sono divisi in Classi, il segnale **A** dovrà essere usato per i più grossi, **B** per la seconda grandezza e **C** per la terza.

Per altre regate dovranno essere usate le lettere del Codice Internazionale da Q a Z, eccettuate S e T., e dovranno essere issate all' albero dei segnali 10 minuti prima e tenute a riva sino al momento della partenza.

Cinque Ininuti prima della partenza, al momento del primo colpo di cannone, sarà issata all' albero dei segnali la lettera P.

Al colpo di partenza verrà abbassato il segnale P, assieme al segnale di classe.

Si raccomanda di non usare per gli spari polvere senza fumo.

27. - Principio di Regata.

Gli yachts sono soggetti alle regole di regata dal momento in cui è dato il segnale (P) dei 5 minuti prima della partenza.

28. - Richiami.

Un numero di richiamo dovrà essere assegnato ad ogni yacht dal Comitato secondo le prescrizioni dell' Autorità Nazionale e tale numero dovrà essere indicato nel programma e nelle istruzioni.

Se, quando vien dato il segnale di partenza, un yacht o alcuna parte del suo scafo, alberatura o attrezzatura, si trova attraverso alla linea di traguardo o al di là di essa, il numero di tale yacht verrà messo in vista al più presto possibile e sarà dato un segnale fonico per avvertire i concorrenti che un numero è esposto.

L'yacht richiamato deve ritornare e ripassare la linea di traguardo in modo giudicato regolare dal Comitato, ed il numero continuerà a rimanere esposto fino a che

l'yacht sia ritornato entro la linea di partenza o sia trascorso un tempo ragionevole.

I numeri dovrebbero essere bianchi su fondo nero e le cifre alte almeno 75 cm.

29. - Yacht contro rotta alla partenza.

Un yacht così richiamato che stia ritornando o uno che stia manovrando dalla parte opposta a quella di partenza dopo che è stato dato il segnale di partenza, deve tenersi fuori della rotta di tutti gli yachts concorrenti.

Gli altri yachts concorrenti non devono ritenere che un yacht che si trova dalla parte opposta a quella della partenza stia ritornando o manovrando per mettersi in posizione, finchè non si possa chiaramente vedere che le sue manovre sono incompatibili con l'intenzione di continuare il percorso.

30. - Diritto di rotta.

RISCHIO DI COLLISIONE

La frase « rischio di collisione » è usata nel senso più lato e due yachts debbono essere considerati « avvicinantisi in modo da far sorgere rischio di collisione » quando nessuno dei due può navigare con perfetta sicurezza senza tener conto della prossimità dell'altro.

Per esempio, in generale, due yachts non

possono manovrare senza preoccuparsi l'uno dell'altro se uno od ambedue non possano in qualunque momento compiere un giro completo, con tutta la barra verso una parte, senza investirsi.

In caso di dubbio, il rischio di collisione si deve presumere come esistente.

BOLINA E VENTO LARGO

BOLINA: Dicesi che un yacht naviga « di bolina » quando cerca di guadagnare al vento stringendolo quanto è possibile.

VENTO LARGO: Un yacht che non sia nè di bolina nè con la prora al vento, dicesi « a vento largo ».

ORZA

Dicesi che un yacht « orza » quando modifica la sua rotta verso il vento.

LIBERO DALLA PRORA LIBERO DALLA POPPA

Si dice che un yacht è «libero dalla poppa » di un altro quando tutto il suo scafo ed attrezzatura trovansi dietro all'estremità del bome o della poppa di un altro, rispetto alla rotta che stanno facendo. L'altro è « libero dalla prora ».

YACHT RAGGIUNGENTE E YACHT RAGGIUNTO

Di due yachts che tengono la stessa rotta o quasi. quello che è libero dalla poppa dell'altro (come sopra definito) comincia ad essere yacht « raggiungente », appena viene comunque a trovarsi entro il raggio del rischio di collisione (come definito) e continua ad essere tale sino a che :

1) rimane libero dalla prora dell'altro (come definito) ed allora comincia ad essere yacht « raggiunto »;

2) diviene libero di fianco uscendo dal raggio del rischio di collisione (come definito) ;

3) rimane a poppa, fuori del rischio di collisione (come definito) ;

4) uno o entrambi gli yachts virano di bordo.

L'obbligo di provare che è divenuto «libero» (come sopra) grava sullo yacht che si è trovato per ultimo nelle condizioni di yacht raggiungente.

Nessuna questione di raggiungimento può sorgere se gli yachts non fanno approssimativamente la stessa rotta (a questo riguardo, un'orzata di uno degli yachts, secondo la clausola « b », non deve contare come differenza di rotta).

a) Un yacht raggiungente deve tenersi fuori della rotta dell'yacht raggiunto.

b) Purchè l'yacht raggiungente segua una rotta allo scopo di passare l'yacht raggiunto dalla parte opposta a quella in cui quest'ultimo porta il suo bome maestro, l'yacht raggiunto può dalla sua rotta orzare sino a mettersi contro vento, se gli piace, per impedire al primo di passargli al vento. E ciò finchè esso sia in tale posizione che l'estremità del suo bompresso (o del suo dritto di prora, se non ha bompresso), potrebbe colpire l'yacht raggiungente a poppavia delle sartie maestre; dopo di che può mantenere la sua ultima rotta, ma non orzare ulteriormente.

In caso di dubbio sul diritto di orzare dell'yacht sottovento, l'yacht al vento deve rispondere all'orzata, salvo protestare se lo crede.

c) Un yacht non deve mai poggiare fuori della sua giusta rotta per impedire ad un yacht raggiungente di passargli sottovento. L'yacht raggiungente, se sottovento, non deve orzare in maniera da danneggiare l'yacht al vento o da obbligarlo a cambiare rotta sino a che esso da yacht raggiungente non divenga yacht raggiunto. Per parte sottovento s'intende la parte dalla quale l'yacht raggiunto porta il suo bome maestro nel momento in cui esso cessa di essere libero dalla prora.

GIUSTA ROTTA

Durante l'esistenza di condizioni di raggiungimento, per «giusta rotta» devesi in

massima intendere: «Niente di più sottovento della stretta bolina, se l'andatura è di bolina; rotta per la prossima boa, se con vento largo».

Possono tuttavia verificarsi condizioni di corrente o circostanze, indipendenti dal desiderio di ostacolare l'yacht raggiungente sottovento, che giustifichino una rotta più poggia, nel qual caso la responsabilità di giustificare tale rotta grava sull'yacht al vento.

INCONTRO, INCROCIO E CONVERGENZA

Queste clausole sono redatte particolarmente allo scopo di evitare investimenti, e l'yacht che, secondo la regola, deve tenersi fuori della rotta di un altro, dovrà sempre farlo (vedi clausola «k»).

Prima del segnale di partenza non vi sono restrizioni alla manovra degli yachts oltre quanto dispongono le regole 30, 31 e 32, e l'yacht che ha diritto al passo può modificare la rotta in ogni ragionevole modo; ma un'orzata così brusca da non permettere di potervi facilmente rispondere non deve essere considerata ragionevole. Appena dato il segnale di partenza, gli yachts devono fare una rotta in accordo con l'intenzione di tagliare la linea, ma sotto ogni altro rispetto le sole restrizioni alle manovre sono quelle stabilite dalle Regole 30, 31 e 32.

Appena tagliata la linea di partenza, le sole restrizioni alle manovre sono quelle delle Regole 30, 31 e 32.

d) Un yacht che naviga a vento largo deve lasciare libera rotta a quello che va di bolina.

e) Un yacht che naviga di bolina con mure a sinistra lascerà libera rotta a quello che va di bolina con mure a destra.

f) Quando due yachts navigano entrambi con vento largo, ma con mure diverse, e nessuno dei due può invocare i diritti di yacht raggiunto, quello che ha le mure a sinistra lascerà rotta libera all' altro.

g). Quando due yachts navigano a vento largo con le stesse mure, e nessuno dei due può invocare i diritti di yacht raggiunto, quello che è al vento deve lasciare libera la rotta a quello che è sottovento.

h) Quando due yachts, navigano di bolina con le medesime mure, fanno rotte convergenti per il fatto che l'yacht sottovento fa migliore orza, e nessuno dei due può invocare i diritti di yacht raggiunto, l'yacht al vento deve lasciare rotta libera all'altro.

CAMBIAMENTO DI ROTTA

i) Un yacht non può virare in modo da far sorgere probabilità di collisione con un altro yacht a meno che esso non riesca a mettersi bene in rotta nelle nuove mure prima che possa avvenire la collisione nè in modo da implicare probabilità di investimento con

un altro yacht che, per la sua posizione, non possa scartarsi.

Un yacht che viri di bordo davanti ad un altro e così vicino da obbligare quest'ultimo a modificare la sua rotta per evitare un investimento, prima che quello sia riuscito a mettersi bene in rotta, deve essere squalificato.

k) Quando, in adempimento di una delle clausole precedenti, un yacht deve scartarsi dalla rotta di un'altro, quest'ultimo (salvo la clausola «b» non dovrà modificare la sua rotta così da impedire all'altro di farlo.

Benchè l'yacht che ha diritto al passo non sia obbligato a mantenere la sua rotta, esso non deve cambiarla in modo da ingannare od ostacolare l'altro mentre sta lasciando il passo.

Un yacht può essere squalificato in seguito a protesta per infrazione di una qualsiasi di queste clausole, ne sia o no risultata collisione.

31. - Passo alle boe o in presenza di ostacoli.

INGAGGIAMENTO

Dicesi che esiste un «ingaggiamento» tra due yachts quando essi fanno approssimativamente la stessa rotta e nessuno dei due ha l'estremità del bompresso (o della prora, se non ha bompresso) dietro all'estremità del bome o della poppa dell'altro yacht, rispetto alla rotta che essi stanno facendo.

Se esiste un ingaggiamento tra due yachts quando entrambi, senza virare di bordo, sono prossimi a passare un ostacolo o una boa dalla parte prescritta, l'yacht esterno deve lasciare il passo a quello che rischia di investire tale boa od ostacolo, sia esso al vento o sottovento, purchè i due yachts siano già ingaggiati nel momento di raggiungere tale boa od ostacolo.

Un yacht raggiungente non ha il diritto di tentare di stabilire un ingaggiamento, e quindi di forzare il passo tra l'yacht che precede e la boa od ostacolo, dopo che quest'ultimo yacht ha raggiunto detta boa od ostacolo od ha modificato la rotta nell'intento e nell'atto di girarlo.

Un bastimento in navigazione (compreso anche un altro yacht in regata), dalla cui rotta l'yacht in questione debba tenersi fuori, deve essere considerato ostacolo agli effetti di questa e della seguente regola.

La regola 31 fa eccezione alla regola 30 solo in quanto esige che l'yacht esterno, anche se per la regola 30 abbia diritto di rotta, debba lasciare all'yacht più vicino alla boa lo spazio necessario a girarla, purchè il suo ingaggiamento sia stato fatto in tempo debito.

In tutti gli altri casi la regola 30 rimane in piena efficienza :

per es. : un yacht in testa può girare una boa od ostacolo solamente quando può far ciò libero dall' yacht indietro come sarebbe tenuto a fare se virasse in mare aperto senza che vi fosse alcuna boa od ostacolo.

In tutte le proteste relative a questa regola l'onere di provare che un ingaggiamento è avvenuto in tempo debito grava sull'yacht che trovavasi indietro prima di ingaggiarsi.

32. - Yachts di bolina prossimi ad una boa od ostacolo.

Se due yachts navigano di bolina con le stesse mure verso un ostacolo che obblighi l'yacht sottovento a modificare la sua rotta per schivarlo e se esso non può virare senza investire l'yacht al vento, quest' ultimo dovrà, dietro richiamo della persona al comando dell'yacht sottovento, lasciargli subito lo spazio per virare. Un yacht che abbia fatto tale richiesta deve virare appena è stato risposto al suo richiamo.

Se l' yacht sottovento decide di schivare l'ostacolo poggiando, dovrà lasciare all'yacht al vento lo spazio per fare lo stesso, se questi lo desidera. Ma se l'ostacolo è una boa del percorso l'yacht sottovento non ha il diritto di così richiamare l'altro se l'altro può passare la boa senza virare.

Benchè sia solo in questa regola che viene menzionato un richiamo alla voce, altre circostanze possono presentarsi nelle quali, secondo la Regola I, si dovrebbe avvertire prima di fare un cambiamento di rotta che possa non essere previsto dall'altro yacht.

33. - Investimento od erroneo viraggio di una boa.

Tutti gli yachts debbono compiere correttamente il percorso girando la serie di boe così come è prescritto nelle istruzioni; il viraggio di ogni boa si considera eseguito quando, nel compiere il percorso fra la boa precedente e quella successiva, la boa da girare viene lasciata dalla parte prescritta. Un yacht che, nel girare una boa, la tocca od obbliga un battello-boa a spostarsi per evitare l'investimento, sarà squalificato; a meno che nella sua protesta sia dimostrato che esso è stato ingiustamente costretto a farlo da un altro yacht; nel qual caso sarà squalificato quest'altro.

L'yacht che tocca una boa deve immediatamente abbandonare la regata oppure issare la bandiera di protesta.

Quando le regate si fanno con nebbia o di notte, la rotta stimata non deve, da sola, essere necessariamente accettata come prova che una boa è stata girata.

34. - Definizione di boa.

Qualsiasi parte essenziale od ordinaria, emergente dall'acqua, di ciò che è designato come boa, deve considerarsi boa di percorso per l'applicazione di questa e delle Regole precedenti: ma non così le parti immerse e nemmeno quegli oggetti accidentalmente o temporaneamente attaccati alla boa.

Qualsiasi segnale usato per la linea di partenza o di arrivo è boa del percorso a partire dall'avviso dato cinque minuti prima della partenza della regata, ma non vi è obbligo di lasciarlo più a destra che a sinistra finchè non vien dato il segnale di partenza.

Ogni boa girata o doppiata rimane boa del percorso sino a che la successiva non è stata passata.

Nessun altro segnale deve considerarsi boa del percorso se non è specialmente indicato come tale nelle istruzioni di regata e sino a che la boa precedente, se ve ne è una, non sia stata girata o passata; altrimenti deve considerarsi come un ostacolo.

35. - Investimento tra yachts in regata.

Se un yacht, a causa di inosservanza di una qualsiasi di queste Regole, investe un altro yacht od obbliga altri yachts ad investire, verrà squalificato.

36. - Arrenamento.

Un yacht che si arrena od investe una boa, una nave, od altro ostacolo, può usare le proprie ancore, battelli, gomene, aste od altri attrezzi per liberarsi, ma non può ricevere aiuto che dall'equipaggio della nave investita. Ogni attrezzo usato deve essere recuperato prima di continuare la regata.

37. - Ancoraggio durante la regata.

Un yacht può ancorarsi durante la regata, ma deve salpare e recuperare l'ancora e non filare per occhio. Durante la regata nessun yacht potrà ormeggiarsi a galleggianti, palizzate, gettate od altro, nè mandare un'ancora col battello, salvo quanto è contemplato dalla regola 36.

38. - Mezzi di propulsione.

Non è permesso di usufruire di rimorchio, nè remare, puntare o spingere nè usare altro mezzo di propulsione oltre le vele, salvo quanto è contemplato nella regola 36.

39. - Scandagli.

Non è permesso altro mezzo di scandaglio all'infuori di sagola e piombo.

40. - Uomo a mare.

Tutti gli yachts devono dare ogni possibile aiuto a qualsiasi nave o persona in pericolo e se. a giudizio del Comitato delle regate. un yacht non responsabile dell'accidente avrà, prestando soccorso. danneggiata la sua probabilità di vincere un premio la regata verrà possibilmente ripetuta fra tale yacht e il vincitore del premio; altrimenti la regata sarà nulla e le tasse di iscrizione verranno restituite.

Un yacht che. trascuri di prestar assistenza. quando è in condizione di farlo, verrà squalificato.

Nel caso di « uomo a mare », un yacht deve recuperarlo a bordo prima di continuare la regata o ritirarsi.

41. - Traguardo d' arrivo.

Un yacht verrà puntato in arrivo non appena una parte qualsiasi dello scafo o dell'attrezzatura tagli la linea del traguardo. ma esso continua a rimaner soggetto alle Regole di Regata fino a che una parte dello scafo o dell'attrezzatura sia sulla linea.

Dopo aver in tal modo compiuto il percorso, deve continuare ad osservare ogni speciale regola contenuta nelle istruzioni per mantenere sgombra la linea d'arrivo. Un yacht che abbia raggiunto la linea di traguardo cessa di essere soggetto alle

Regole di Regata appena ha oltrepassata la linea; non è necessario però che la oltrepassi: può tornare dietro di essa e, dopo ciò, è soggetto solamente alle istruzioni speciali della regata.

**41. bis - Arrivo simultaneo.
(Dead Heat)**

In caso che più yachts arrivino contemporaneamente al traguardo, il premio in denaro sarà diviso in parti uguali. Se si tratta di una coppa o di altro premio indivisibile, la regata verrà possibilmente ripetuta tra gli yachts arrivati insieme; altrimenti la destinazione del premio sarà decisa dalla sorte o da votazione.

Nelle regate a tempo compensato l' eguaglianza dei tempi corretti deve considerarsi equivalente ad un arrivo simultaneo (Dead Heat).

Parte III. - PROTESTE, ECC.

42. - Sanzioni per infrazioni del Regolamento.

Un yacht che non osserva o contravviene a queste Regole, le quali si applicano a tutti gli yachts, concorrano nella medesima o in differenti regate, sarà squalificato e privato del premio che avrebbe altrimenti conseguito. Le questioni di danni che ne potessero derivare saranno regolate dalla Autorità Nazionale.

Il R. Y. C. I. prescrive che in nessun caso il Comitato delle Regate o la Giuria avranno competenza per le questioni relative a danni risultanti dalla inosservanza di q/teste Regole.

Per la liquidazione degli eventuali danni reclamati dai concorrenti, ciascuna parte nominerà un arbitro.

In caso di disaccordo fra gli arbitri la nomina di un terzo arbitro sarà demandata dalle parti alla Presidenza del R. Y. C. I. Il giudizio degli arbitri così nominati è definitivo ed inappellabile.

43. - Proteste.

Ogni concorrente ha facoltà di protestare contro un altro. Tutte le proteste devono essere fatte per iscritto e devono indicare la speciale Regola o Regole che si pretende siano state violate.

La protesta deve essere firmata dal proprietario dell'yacht o dal suo rappresentante e consegnata al Comitato delle Regate unitamente alla tassa eventualmente prescritta.

Una protesta fatta per iscritto non potrà essere ritirata ma dovrà essere decisa dal Comitato delle Regate.

a) Qualunque protesta per infrazione alle Regole avvenuta durante una regata dovrà essere segnalata, issando una bandiera *in modo ben visibile* al sartiame principale dell'yacht che protesta, alla prima occasione e quando si trova a passare davanti alla Giuria; a meno che il concorrente abbia avuto conoscenza dei fatti determinanti la protesta soltanto dopo il termine della regata.

L'inosservanza di questa Regola vieterà ad un yacht concorrente di portare l'incidente occorso a conoscenza della Giuria secondo la regola 44. Le proteste dovranno esser presentate entro due ore dall'arrivo dell'yacht protestante, o dal momento del suo arrivo ad un ancoraggio se esso non ha compiuto il percorso, a meno che non sia diversamente prescritto dal programma. Ma il Comitato delle Regate ha facoltà di prolungare tale termine ove abbia buone e sufficienti ragioni per farlo.

b) Una protesta occasionata dal fatto che, per qualsiasi ragione, un certificato di stazza o uno di classifica non è valido, deve venir presentata al Comitato delle Regate che potrà, ove lo creda necessario, sottomettere la questione all'Autorità Nazionale; questa darà giudizio definitivo sulle questioni riguardanti i certificati di stazza, e, occorrendo, inoltrerà i certificati di classifica alla Società di Classifica che li ha rilasciati.

La decisione della Società in merito alla validità del certificato di classifica sarà definitiva. .

44. - Squalifica senza protesta. .

Se il Comitato delle Regate ha seri motivi di supporre che durante una regata un concorrente ha in qualche modo violato le Regole, deve agire di propria iniziativa in conformità alla Regola 45, come se fosse stata presentata una protesta.

45. - Decisione del Comitato delle Regate.

Prima di decidere sopra una protesta, il Comitato delle Regate ne darà avviso alla parte, contro la quale si protesta, sentirà quelle testimonianze e farà quelle altre indagini che reputerà necessario o che siano prescritte dai Regolamenti delle Autorità Nazionali.

I motivi della decisione saranno specificati nella comunicazione alle parti.

Il R. Y. C. 1. prescrive che, prima di emettere qualsiasi decisione, la Giuria debba possibilmente sentire le parti interessate, i proprietari in causa od i loro rappresentanti avranno il diritto di presenziare alle deposizioni dei testimoni, però tale privilegio non si estende ai testimoni.

46. - Appelli.

Subordinatamente alle speciali disposizioni che possano esser stabilite dall'Autorità Nazionale, una protesta sulla quale il Comitato delle Regate ha deliberato sarà deferita all'Autorità Nazionale :

a) Se il Comitato delle Regate, di sua iniziativa, giudichi conveniente il farlo;

b) Se una delle parti interessate, entro quattro settimane dal ricevimento della deliberazione del Comitato delle Regate, faccia ricorso su una questione d'interpretazione di queste Regole.

Nel caso « *b* » il ricorso deve essere accompagnato dal deposito che potrà essere prescritto dall'Autorità Nazionale; deposito pagabile dalla parte che appella e devoluto al fondo dell'Autorità Nazionale se il ricorso non viene accolto.

La decisione dell'Autorità Nazionale è definitiva.

Il R. Y. C. I. prescrive un deposito di Lire .300 per gli yachts della classe dei 10 metri ed oltre, e di Lire 100 per gli yachts delle classi inferiori.

47. – Documenti da prodursi dal Comitato delle Regate.

L'appello all'Autorità Nazionale deve essere accompagnato da quelli tra i seguenti dati che interessano la questione:

- 1) una copia della protesta e di tutte le dichiarazioni scritte presentate dalle parti;
- 2) un piano dimostrativo:
 - a) del percorso;
 - b) della direzione e forza del vento;
 - c) delle condizioni della marea o della corrente;
 - d) delle posizioni e rotte degli yachts concorrenti implicati nella protesta;
- 3) una copia del programma della regata e delle istruzioni di rotta fornite agli yachts;
- 4) le osservazioni del Comitato delle Regate e relative decisioni.

Il R. Y. C. I. prescrive al Comitato delle Regate l'obbligo di fornire all'appellante, se li richiede, i documenti di cui sopra.

48. - Spese causate da una protesta.

Le tasse e spese causate da una protesta per stazza o classifica saranno pagate dalla parte soccombente; il Comitato delle Regate potrà ugualmente prescrivere che le spese causate da qualsiasi altra protesta siano pagate dalla parte soccombente, salvo appello all'Autorità Nazionale.

49. - Divieto alle persone interessate di partecipare alle decisioni.

Nessun membro del Comitato delle Regate o dell'Autorità Nazionale potrà prendere parte alla discussione o decisione di una questione in cui sia parte interessata.

50. - Sanzioni per gravi infrazioni al Regolamento.

Qualora sia provato che un proprietario di yacht o un suo rappresentante o un dilettante timoniere si sia reso colpevole di grave infrazione a questo Regolamento, potrà essere squalificato dall'Autorità Nazionale per quel periodo di tempo che questa riterrà conveniente ed egli non potrà per tale tempo nè governare nè comandare alcun yacht in regate bandite sotto la giurisdizione dell'Autorità Nazionale.

Se una grave infrazione al Regolamento viene provata a carico di un professionista investito del comando di un yacht, l'Autorità Nazionale potrà squalificarlo per quel periodo che essa reputerà conveniente ed escluderlo da tutte le regate rette dal presente Regolamento. Ogni sanzione comminata a sensi della presente Regola deve essere notificata a ciascuna Autorità Nazionale.

INDICE

Parte I. - Organizzazione delle regate.

1. Comitato delle Regate e sue attribuzioni	<i>Pag.</i>	5
2. Proprietà degli yachts	»	6
3. Certificato	»	6
4. Compensi	»	7
5. Bando di regata	»	7
6. Iscrizioni	»	8
7. Divieto al proprietario d'iscrivere più di un yacht	»	9
8. Soppressione di regata	»	10
9. Differimento di regata	»	10
10. Concorrente unico (Sailing Over)	»	11
11. Ripetizione di regate	»	12
12. Abbreviamento di percorso	»	12
13. Spostamento di boa	»	12
14. Dichiarazione di osservanza del Regolamento	»	13
15. Squalifica di un yacht	»	14
16. Istruzioni per le regate e Programma	»	14

Parte II. - Della Regata.

17. Numero, lettera e guidone	<i>Pag.</i>	15
<i>Tabella: Dimensioni dei numeri e lettere sulle rande</i>		
per le varie classi	»	18
18. Battelli	»	19
19. Zavorra e corredo	»	20
20. Salvagente	»	21
21. Fanali	»	21
22. Esclusivo uso di forza manuale	»	21
23. Dilettante a bordo	»	22
24. Imbarco e sbarco durante la regata	»	22
25. Proprietario al timone	»	22
26. Segnali di partenza	»	22
27. Principio di regata	»	24
28. Richiami	»	24
29. Yacht contro rotta alla partenza	»	25

30. Diritto di rotta	Pag. 25
<i>Rischio di collisione</i>	» 25
<i>Bolina e vento largo</i>	» 26
<i>Orza</i>	» 26
<i>Libero dalla prora e libero dalla poppa</i>	» 26
<i>Yacht raggiungente e yacht raggiunto</i>	» 27
<i>Giusta rotta</i>	» 28
<i>Incontro, incrocio e convergenza</i>	» 29
<i>Cambiamento di rotta</i>	» 30
31. Passo alle boe o in presenza di ostacoli	» 31
<i>Ingaggiamento</i>	» 31
32. Yachts di bolina prossimi ad una boa od ostacolo	» 33
33. Investimento od erroneo viraggio di una boa	» 34
34. Definizione di boa	» 35
35. Investimento tra yachts in regata	» 35
36. Arrenamento	» 36
37. Ancoraggio durante la regata	» 36
38. Mezzi di propulsione	» 36
39. Scandagli	» 36
40. Uomo a mare	» 37
41. Traguardo d'arrivo	» 37
41 bis. Arrivo simultaneo (Dead Heast)	» 38

Parte III. - Proteste, ecc.

42. Sanzioni per infrazioni del Regolamento	Pag. 39
43. Proteste	» 39
44. Squalifica senza protesta	» 41
45. Decisione del Comitato delle Regate	» 41
46. Appelli	» 42
47. Documenti da prodursi dal Comitato delle Regate	» 43
48. Spese causate da una protesta	» 44
49. Divieto alle persone interessate di partecipare alle decisioni	» 44
50. Sanzioni per gravi infrazioni del Regolamento	» 44