

**I.Y.R.U.**  
**INTERNATIONAL YACHT RACING UNION**

**REGOLAMENTO**  
**DI REGATA**  
**1952**

**U.S.V.I.**  
**UNIONE SOCIETA' VELICHE ITALIANE**  
**GENOVA - 1952**





**I.Y.R.U.**  
**INTERNATIONAL YACHT RACING UNION**

**REGOLAMENTO**  
**DI REGATA**  
**1952**

**U.S.V.I.**  
**UNIONE SOCIETA' VELICHE ITALIANE**  
**GENOVA - 1952**

FINITO DI STAMPARE IL 2 SETTEMBRE  
1952  
F.LLI PAGANO – GENOVA

**INTERNATIONAL YACHT RACING  
UNION**

**R E G O L A M E N T O  
D I R E G A T A**

*(Approvato alla Conferenza dell'I.Y.R.U. il 28 ottobre 1949, entrato in vigore 1 febbraio 1950, aggiunte, soppressioni e modifiche apportate dal Comitato Permanente dell'I.Y.R.U. l'8 e 9 novembre 1951).*

*Le speciali disposizioni della "UNIONE SOCIETA' VELICHE ITALIANE" (U.S.V.I.) in conformità ai poteri ad essa conferiti come Autorità Nazionale Italiana, sono stampate in corsivo.*

---

**Parte I. — ORGANIZZAZIONE**

**1. — Attribuzioni della Giuria**

1. - Tutte le regate, e gli yachts che vi prendono parte, saranno sotto la direzione della Giuria, sotto i cui auspici le regate sono corse. Tutto sarà rimesso al suo giudizio e controllo; ed ogni dubbio, questione e controversia che possano sorgere saranno sottoposti alla sua decisione.

2. — Le decisioni della Giuria verranno sempre prese in base al presente Regolamento, ma poiché nessuna regola può prevedere tutti i casi ed incidenti di regata, la Giuria si uniformerà agli usi di

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

## **2. — Proprietà degli Yachts**

### **Iscrizione di uno yacht da parte di un proprietario**

1. - Ogni yacht iscritto ad una regata deve essere bona fide proprietà di una Società Nautica od Ente riconosciuto dalla propria Autorità Nazionale o di una o più persone a norme delle quali sia stato iscritto; questa o queste debbono essere Socio o Soci di una Società Nautica riconosciuta dalla propria Autorità Nazionale.

2. — A meno che non sia diversamente prescritto dal programma di regata, chi noleggia uno yacht dovrà essere considerato come proprietario.

3. — 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.

4. — Due yachts di proprietà totale o parziale della stessa persona od Ente non potranno essere iscritti alla stessa regata senza il preventivo consenso della Giuria.

### **3. — Certificato di stazza**

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

2. — Ogni Autorità Nazionale può prescrivere che gli yachts di proprietà di connazionali debbano avere il certificato di stazza emesso dall'Autorità stessa quando corrono nelle sue acque.

*L'U.S.V.I. prescrive che ogni yacht delle classi internazionali e nazionali deve possedere un certificato di stazza compilato secondo il Regolamento di stazza della propria classe e riconosciuto dall'U.S.V.I.*

### **4. — Bando di Regata**

1. — Il bando od annuncio di regata deve essere fatto al più presto possibile e deve contenere:

- a) le regate siano corse sotto il regolamento della I.Y.R.U. e le norme integrative dell'Autorità Nazionale in questione;
- b) qualunque condizione aggiuntiva o variante di detti regolamenti;



- c) la data della regata, l'ora della partenza della prima regata e, se possibile, delle regate successive;
- d) la classe o le classi per le quali sono organizzate le regate;
- e) l'ammontare delle tasse di iscrizione;
- f) l'indirizzo a cui devono essere dirette le iscrizioni e la data di chiusura;
- g) la specifica ed il numero dei premi;
- h) ogni condizione riguardante il numero dei partenti o dei concorrenti;
- i) tempo e luogo per ricevere il programma e le istruzioni di regata.

## **5. — Iscrizioni**

### **Proprietario al timone di altro yacht**

1. — Le iscrizioni devono essere fatte come richiesto dalla Giuria nel bando od annuncio delle regate e secondo la seguente formula:

## MODULO DI ISCRIZIONE

*che deve essere firmato dal proprietario o suo rappresentante*

*Al Segretario del .....Yacht Club*

*Pregovi iscrivere l' yacht .....*

*del .....*

*Il suo distintivo è .....*

*Il numero della vela è ..... la sua attrez-*

*zatura è .....*

*il colore dello scafo è .....*

*la sua stazza è .....*

*Accetto di sottopormi al Regolamento Interna-zionale  
di Regata ed alle disposizioni dell' Autorità Nazionale sotto la  
giurisdizione della quale la pre-sente regata viene corsa.*

*Data .....*

*Cognome e nome .....*

*Indirizzo .....*

*Yacht Club .....*

*Firma .....*

*Acclusa tassa d'iscrizione.*

2. – L'intenzione d'iscrivere un yacht può essere manifestata per telegramma, ed esso sarà considerato sufficiente se spedito prima del mezzodì del giorno della chiusura delle iscrizioni, purchè tale iscrizione a mezzo telegramma sia confermata nella dovuta forma appena possibile.

3. – Un yacht non può essere iscritto per due regate che siano corse alla stessa ora sotto la stessa Giuria allo scopo di esercitare opzione fra le due regate.

4. – Qualora, senza il previo consenso della Giuria, un proprietario si trovi al timone di un yacht non suo in una regata in cui concorra il suo proprio yacht, entrambi gli yacht verranno squalificati.

5. – Non sarà permesso lo svolgimento di una regata alla quale sia iscritto un solo yacht.

6 - Nei limiti fissati dall'Autorità Nazionale, la Giuria può rifiutare una iscrizione.

*L'U.S.V.I. lascia alla Giuria piena libertà di rifiutare iscrizioni quando ve ne sia grave e fondato motivo.*

*Un'iscrizione non può più essere ritirata dopo la chiusura delle iscrizioni stesse.*

## **6.— Istruzioni di Regata e Programma**

1. — Ogni yacht iscritto ad una regata dovrà ricevere il programma e le istruzioni, scritte o stampate, che dovranno contenere le seguenti indicazioni:

- a) che la regata sarà corsa sotto il regolamento I.Y.R.U. e le norme integrative dell'Autorità Nazionale in questione;
- b) nome, stazza e numeri di richiamo degli yachts iscritti;
- c) segnale di classe o di regata;
- d) linea di partenza;
- e) percorso da compiere, con l'indicazione di tutte le boe; colla precisazione dell'ordine e del senso col quale ciascuna boa deve essere doppiata o passata;
- f) eventuali istruzioni speciali in caso di riduzione di percorso;
- g) sistema col quale i concorrenti saranno avvertiti di qualunque cambiamento di percorso;
- h) linea di arrivo ed istruzioni speciali per l'arrivo in caso di percorso ridotto;
- i) lunghezza del percorso;

- k) eventuale tempo massimo per terminare la regata;
- l) tempo massimo speciale entro il quale presentare la dichiarazione o la protesta scritta, l'indirizzo e la eventuale tassa che deve accompagnare la protesta;
- m) tempo e luogo in cui saranno discusse le proteste.

2. - La Giuria potrà cambiare le istruzioni di regata, a condizione che ne sia dato avviso – coi segnali o oeriscritto – a ciascun yacht almeno 15 minuti prima che sia dato il segnale di partenza.

3 - Non dovranno essere date istruzioni verbali.

4 – Le Giurie dovranno preoccuparsi di stabilire percorsi prontamente identificabili con carte ufficiali od altre carte comuni facilmente ottenibili. Se possibile dovrebbero essere distribuite cartine, ma se vi è discordanza fra tali carte e le istruzioni di regata scritte o stampate, avranno prevalenza queste ultime. Sono assolutamente da evitare i percorsi in cui la rotta si intersechi, ma se ciò è inevitabile, le istruzioni dovranno essere così precise da non ammettere la possibilità di errore di interpretazione.

5. – Quando è possibile, il sistema di arrivo di un percorso ridotto non deve essere differente da quello normale.

## **7.— Soppressione o differimento di Regata**

1. - La Giuria avrà potere di sopprimere o differire l'ora della partenza di una regata, nel caso di condizioni sfavorevoli di tempo, vento o marea, od ogni altra sufficiente ragione.

2. - La lettera <N> del Codice Internazionale alzata sopra il segnale della classe o della regata indica che tale regata è soppressa.

3. - Salvo altrimenti prescritto dalla Autorità Nazionale, il differimento di una regata sarà indicato alzando il Segnale d'intelligenza del Codice Internazionale, da solo o sopra uno o più palloni o coni - sopra il segnale della classe o di regata - nel modo seguente:

- a) per un differimento di 15 minuti, il solo Segnale d'Intelligenza. Tale differimento può venire prolungato indefinitamente di 15 in 15 minuti ammaianando il Segnale d'Intelligenza ed issandolo ancora;
- b) per un differimento di 30 minuti, il Segnale di Intelligenza sopra un pallone od altro simile segnale. Questo differimento può essere prolungato indefinitamente di 30 in 30 minuti coll'aggiunta di un pallone od altro simile per ciascun periodo di 30 minuti;

c) per un rinvio della regata ad ulteriore data, il Segnale d'Intelligenza sopra la lettera <A> del Codice Internazionale.

4. Se la soppressione o 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.

5. Ogni segnale o cambiamento di segnale dovrà essere appoggiato da un colpo di cannone, fischio od altro segnale fonico.

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

7. Dopo un differimento dovranno essere alzati gli ordinari segnali di partenza prescritti dalla Regola 20; se si tratta di un differimento generale, il segnale dovrà essere ammainato mentre si alza il segnale della prima classe.

8. La Giuria dovrà comunicare per iscritto a tutti gli yachts interessati la data, l'ora ed il luogo della regata che dovrà svolgersi in luogo di quella rinviata a data ulteriore.

9. Non dovrà essere accettata alcuna nuova iscrizione ad una regata rinviata, a meno che la regata sia stata rinviata a data ulteriore el qual caso verrà considerata come regata ripetuta dopo l'annullamento secondo la Regola 10.

#### **8.— Riduzione di percorso**

1. Qualora le condizioni sfavorevoli del tempo, vento, corrente od altre valide ragioni lo rendano consigliabile, la Giuria può a sua discrezione abbreviare il percorso sia prima della partenza che durante la regata.

2. La lettera <S> del Codice Internazionale è il segnale della riduzione di percorso, e in caso di nebbia od oscurità due colpi di cannone. Se il segnale di riduzione di percorso riguarda l'intero programma non sono necessari i segnale di classe, ma se riguarda soltanto alcune classi la lettera <S> deve essere alzata sopra i segnali della classe interessate.

3. Il segnale di riduzione di percorso alzato durante la regata indica che la regata avrà termine col giro in corso di completamento da parte dello yacht



In testa, o qualunque altro modo indicato nelle istruzioni di regata.

4. In caso di riduzione di percorso l'eventuale tempo compensato sarà ridotto proporzionalmente.

#### **9.— Spostamento di boa**

1. Se una boa si spostasse dalle vicinanze della sua posizione stabilita o si perdesse, la Giuria la rimpiazzerà se possibile o la sostituirà con un'altra boa.

2. Se non fosse possibile ricollocare a posto o posare una nuova boa in tempo per poter essere doppiata o superata dai concorrenti, sarà a discrezione della Giuria il decidere se la regata debba o no essere ripetuta.

#### **10. — Ripetizione di Regata**

1. Se una regata deve essere nuovamente disputata, dopo il suo annullamento:

a) tutti gli yachts iscritti alla regata originale avranno la facoltà di prendere parte alla nuova regata in sostituzione a quella annullata;

b) nuove iscrizioni potranno eventualmente essere accettate a condizione che le nuove iscrizioni ottemperino alle richieste della regata originale e comunque a discrezione della Giuria.

2. La data, l'ora e la località della nuova re-gata dovranno essere comunicate <per iscritto> dalla Giuria agli yachts interessati.

#### **11. — Consegna dei premi e Dichiarazione di osservanza**

1. La Giuria assegnerà i premi in conformità al presente Regolamento; ma prima della loro assegnazione, il proprietario od il suo rappresentante, firmerà una dichiarazione come dal modulo seguente, od in qualunque altro modulo di uguale tenore approvato dalla Giuria:

MODULO DI DICHIARAZIONE

*Al Segretario del .....Yacht Club*

*Il sottoscritto dichiara di essere dilettante  
socio del.....Yacht Club, e di  
essere stato a bordo quale responsabile dell'yacht  
.....in gara durante la .....  
Regata del giorno .....,  
e che tutti i regolamenti e disposizioni sono stati  
pienamente osservati durante la regata.*

*(Firma) .....*

*Data .....*

2. Questa dichiarazione deve essere consegnata alla Giuria dal proprietario o rappresentante del proprietario di ciascun yacht che finisca il percorso entro 48 ore dall'arrivo dello yacht vincitore: tuttavia la Giuria può, se lo crede opportuno, differire tale termine ma non oltre 30 giorni.

## Parte II. –REGOLE GENERALI

### 12. — Numeri, lettere e distintivi di classe sulle vele Guidone

Ogni yacht di una Classe Internazionale deve portare sulla sua randa:

1. Una lettera indicante la sua nazionalità, cioè:

A . . . . .	Argentina
B . . . . .	Belgio
BL . . . . .	Brasile
CZ . . . . .	Cecoslovacchia
D . . . . .	Danimarca
E . . . . .	Spagna
F . . . . .	Francia
G . . . . .	Rep. Fed. Germanica e Berlino Ovest
GE . . . . .	Grecia
H . . . . .	Olanda
I . . . . .	Italia
J . . . . .	Giappone
K . . . . .	Gran Bretagna
KA. . . . .	Australia
KC . . . . .	Canada
L . . . . .	Finlandia
M . . . . .	Ungheria
N . . . . .	Norvegia
OE . . . . .	Austria

<b>P</b>	.	.	.	.	.	.	Portogallo
<b>PZ</b>	.	.	.	.	.	.	Polonia
<b>RC</b>	.	.	.	.	.	.	Cuba
<b>S</b>	.	.	.	.	.	.	Svezia
<b>TK</b>	.	.	.	.	.	.	Turchia
<b>U</b>	.	.	.	.	.	.	Uruguay
<b>X</b>	.	.	.	.	.	.	Chile
<b>Y</b>	.	.	.	.	.	.	Jugoslavia
<b>Z</b>	.	.	.	.	.	.	Svizzera

2. Un numero o distintivo indicante la classe quale lo yacht appartiene.

3. Numero dello yacht: Un numero che serva a distinguerlo sui programmi. Questo numero sarà assegnato Allo yacht dalla propria Autorità Nazionale.

Supponendo che ad un 6 metri appartenente alla Repubblica Argentina sia assegnato il numero 3 dalla Autorità Nazionale Argentina, la sua randa sarà segnata:

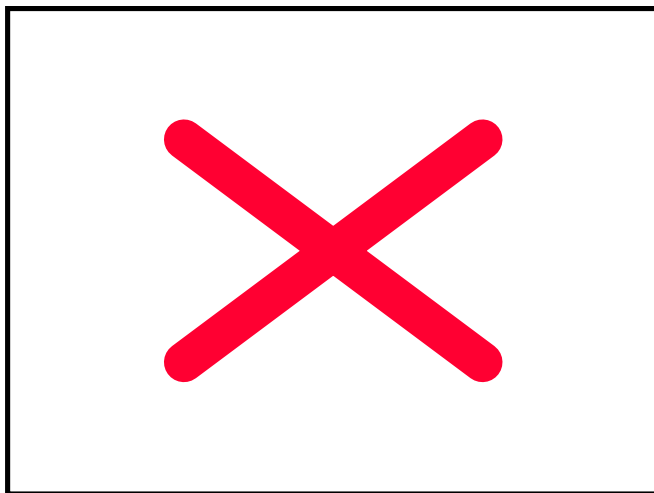
6  
-----  
A 3

4. - a) I numeri velici, le lettere e distintivi saranno posti su entrambe le faccie della randa, approssimativamente a due terzi dell'altezza della randa sopra il boma, in modo che il numero più basso sia

bene in vista quando la vela ha tutti i terzaroli. Numeri velici, lettere e distintivi saranno posti a differenti altezze su entrambe le facce della randa in modo da evitare confusione, a causa della trasparenza della vela.

b) Si raccomandano le seguenti misure per numeri e lettere:

**Misure dei numeri e lettere sulle rande  
per le varie Classi**



5. Guidone: Ogni yacht deve portare all'albero maestro o vicino all'albero maestro, od in cima all'alberetto il guidone distintivo rettangolare di misura proporzionata, che non deve essere ammainato a meno che lo yacht abbandoni la regata. Ciò salvo prescrizioni dell'Autorità Nazionale.

*L'U.S.V.I. prescrive che tutti gli yachts in regata debbano portare il proprio guidone rettangolare in testa all'albero maestro, salvo differente prescrizione del Regolamento di Classe. Il Guidone non dovrà mai essere ammainato, a meno che non si rinunci alla regata.*

*L'U.S.V.I. raccomanda per il guidone dei proprietari le seguenti dimensioni (la lunghezza è uguale ad una volta ed un quarto l'altezza):*

*8 m. S.I. – 6 m. S.I. – 5,5 m. S.I. . .....cm. 35 x 28*

*5 m. S.I. – Dragone – Star .....cm. 25 x 20*

*Derive Nazionali Classi <U> ed <S> -*

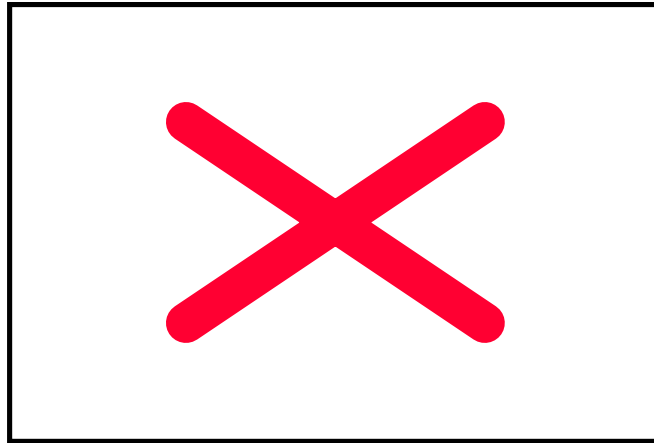
*-Dinghies 12 piedi S.I. – Jole olim-*

*pioniche 1936 .....cm. 20 x 16*

### **13. — Battelli**

Ogni yacht che ecceda i 12 metri della stazza internazionale o i 14 ½ metri (47,5 piedi) di lunghezza al galleggiamento, deve tenere in coperta a poppavia dell'albero maestro un battello atto al servizio, di di-

menzioni non inferiori a quelle dell'annessa tabella, pronto per l'uso immediato e munito di remi e scalmiere legate internamente.



#### **14. — Zavorra**

##### **Ancora e Cavi**

1. Dalle ore 21 della vigilia del giorno della regata e finchè la regata non sia finita, tutta la zavorra sarà debitamente stivata sotto il pagliolo o nei cassoni; nessuna zavorra, sia mobile che fissa, potrà essere imbarcata, sbarcata o mossa, né si potrà prendere acqua o vuotarne ad eccezione di quella necessaria ai bisogni dello yacht.



2. Nessuna zavorra od altro peso morto dovrà essere usato come zavorra mobile, per ottenere lo assetto dello yacht durante la regata.

3. Salvo differenti prescrizioni del regolamento della sua classe ogni yacht – salvo un dinghy – dovrà avere a bordo durante la regata una o più ancore, e catena o cavo di proporzionate dimensioni.

#### **15. — Salvagenti**

Salvo differenti prescrizioni del regolamento della sua classe, ogni yacht dovrà avere a bordo durante la regata almeno un salvagente o apparecchio di salvataggio sufficienti per tutte le persone a bordo, eccettuate quelle barche che posseggono una galleggiabilità largamente sufficiente a sostenere l'equipaggio in caso di incidenti.

#### **16. — Segnali per la nebbia e fanali**

Soltanto la forza manuale può essere usata per alzare e manovrare le vele, la lamiera e la deriva.

#### **17. — Esclusivo uso di forza manuale**

Soltanto la forza manuale può essere usata per alzare e manovrare le vele, la lamiera e la deriva.

## **18. — Dilettante a bordo**

1. Ogni yacht in regata deve avere a bordo un dilettante, socio di una Società Nautica riconosciuta dalla Autorità Nazionale, quale responsabile dello yacht come proprietario o suo rappresentante.

2. Ai fini del presente Regolamento, viene considerato dilettante chiunque svolga una attività velica per passatempo o svago, e non per ricavarne mezzi di sostentamento. L'accettazione di qualsiasi compenso come remunerazione od allo scopo di indurre alla partecipazione ad una regata, è incompatibile con la qualità di dilettante.

3. Ogni yachtsman, la cui condizione di dilettante sia discussa o messa in dubbio, può rivolgersi alla propria Autorità Nazionale, per il riconoscimento della sua qualità di dilettante. In tal caso, il richiedente è tenuto a fornire particolari e prove alla propria Autorità Nazionale ed a pagare quanto eventualmente richiestogli dall'Autorità Nazionale. La qualità di dilettante può venire sospesa o cancellata dalla Autorità Nazionale che se ne rese garante.

4. Il Comitato Permanente dell'I.Y.R.U. o qualunque Commissione inquirente nominata dal Presidente del Comitato Permanente, può rivedere le

decisioni delle varie Autorità Nazionali circa la condizione di dilettante di uno yachtsman ai fini della sua partecipazione a regate internazionali.

**19. — Imbarco e sbarco di persona in regata**  
**Uomo a mare ed incidenti**

1. Salvo differenti prescrizioni dell'Autorità Nazionale o istruzioni di regata, nessuna persona può imbarcare o sbarcare durante la regata, salvo il caso di incidente ad una persona a bordo.

2. Tutti gli yachts devono dare ogni possibile aiuto a qualsiasi nave o persona in pericolo e se, a giudizio della Giuria uno o più yachts non responsabili dell'accidente avranno per conseguenza minore probabilità di vincere un premio, la regata verrà possibilmente ripetuta tra tale o tali yachts ed il vincitore del premio; altrimenti la regata sarà nulla e le tasse di iscrizione saranno restituite.

3. Un yacht che trascuri di prestare assistenza quando è in condizioni di farlo verrà squalificato.

4. Un yacht che perda un uomo a mare dovrà recuperarlo a bordo prima di continuare la regata, o ritirarsi.

## 20. — Segnali di partenza

1. Salvo quanto prescritto in contrario dalla Autorità Nazionale o dalle istruzioni di regata, i segnali di partenza per tutte le regate, ciascuno dei quali dovrà essere appoggiato da un colpo di cannone o fischio od altro segnale fonico, saranno come segue:

- a) Avviso: Dieci minuti prima della partenza della regata. Alzata della bandiera od esposizione del distintivo di classe o regata.
- b) Preparazione: Cinque minuti prima della partenza della regata alzata della bandiera <P> del Codice Internazionale, o l'esposizione di un distintivo.
- c) Partenza: Allo spirare dei cinque minuti esatti ammaina di ambedue i segnali di avviso e preparazione.

2. Nel caso di mancanza dei segnali visivi o fonici varrà il tempo effettivo.

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

*L'U.S.V.I. prescrive i seguenti segnali di avviso:*

*Per le Classi Internazionali, le seguenti bandiere del Codice Internazionale:*

Bandiere del Codice Internazionale			Classe
<b>C</b>	.	.	<i>Star Class</i>
<b>D</b>	.	.	<i>Dragone</i>
<b>E</b>	.	.	<i>12 metri S. I.</i>
<b>G</b>	.	.	<i>8 metri S. I.</i>
<b>H</b>	.	.	<i>5,5 metri S. I.</i>
<b>K</b>	.	.	<i>5 metri S. I.</i>
<b>O</b>	.	.	<i>Jole Olimpionica 1936</i>
<b>T</b>	.	.	<i>Dinghy 12 piedi S.I.</i>

*Per le Classi Nazionali, le seguenti bandiere del Codice Internazionale:*

Bandiere del Codice Internazionale			Classe
<b>U</b>	.	.	<i>Derive Classe &lt;U&gt;</i>
<b>V</b>	.	.	<i>Derive Classe &lt;S&gt;</i>

*Si useranno i pennelli numerici da 1 a 9 per regate a compenso.*

## **21. — Inizio della Regata**

1. La regata ha inizio dal segnale di partenza, ma un yacht è sottoposto al Regolamento di regata

I.Y.R.U. dal segnale preparatorio dato cinque minuti prima della partenza della sua classe, finchè finisce la regata o si ritira; e durante tale periodo cessa di essere sottoposto al Regolamento Marittimo Internazionale od alle regole marittime nazionali che governano la navigazione in superficie, per quanto riguarda gli yachts concorrenti nella stessa regata od in regate differenti.

2. Nessun yacht sarà considerato come partente se, regolarmente iscritto, non manovri in prossimità della linea di partenza dopo che è stato dato il segnale preparatorio.

## **22. — Numeri di richiamo e richiami**

### **Yachts che ritornano**

1. Un numero di richiamo dovrà essere assegnato ad ogni yacht dalla Giuria secondo le prescrizioni dell'Autorità Nazionale. Quando è possibile, saranno usati come numeri di richiamo i numeri della randa, altrimenti la Giuria assegnerà un numero di richiamo di sua convenienza secondo l'art. 6.1 b).

2. Se quando viene dato il segnale di partenza, un yacht od alcuna parte di esso, si trova attraverso o al di là della linea di traguardo, il numero di richiamo di tale yacht verrà esposto al più presto e sarà dato un segnale fonico. Il numero così esposto dovrà essere bianco su campo nero, o nero su fondo

bianco, e le cifre non dovranno essere inferiori a cm. 75 di altezza.

3. Lo yacht richiamato deve ritornare a ripassare la linea di traguardo in modo giudicato regolare dalla Giuria, ed il numero di richiamo dovrà essere tenuto in mostra fino a che lo yacht sia ritornato o sia trascorso un tempo ragionevole.

4. Uno yacht così richiamato che ritorna indietro, od uno che sta manovrando in posizione dalla parte sbagliata della linea di traguardo dopo che è stato dato il segnale di partenza, deve tenersi fuori della rotta di tutti i concorrenti che stanno partendo o sono partiti correttamente.

5. Questo yacht riprenderà i suoi diritti di rotta, appena esso è ritornato a ripassare la linea di partenza o la sua estensione, in modo giudicato regolare dalla Giuria.

6. Gli altri yachts in regata non devono dedurre che uno yacht sta ritornando o manovrando dalla parte sbagliata della linea finchè è visibile che le sue manovre sono evidentemente in disaccordo col proposito di continuare il percorso.

### **23. — Ormeggio ed ancoraggio**

1. A cominciare dal segnale preparatorio dato cinque minuti prima dell'alzata del segnale di partenza, nessun yacht può ormeggiarsi od essere ormeggiato a qualsiasi boa, lupo, gettata od a qualsiasi altro oggetto o mettere fuori un'ancora a mezzo di un battello, eccetto che per lo scopo previsto dalla regola 33.

2. Un yacht può ancorarsi, ma deve salpare e recuperare l'ancora e non filare per occhio.

### **24. — Mezzi di propulsione**

Nessun yacht dovrà impegnare altri mezzi di propulsione all'infuori dell'azione naturale del vento sulle vele, eccetto che per lo scopo previsto dalla regola 33, né può rallentare la sua corsa con sistemi anormali.

### **25. — Scandagli**

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



## **26. — Vele issate e tesate**

1. Vele leggere o di fortuna possono essere issate sopra, sotto od al posto delle vele normali, e la vela rimpiazzante può essere messa a posto e sistemata completamente prima che la vela rimpiazzata sia tolta, all'infuori della randa e dello spinnaker che dovranno essere tolti prima di essere rimpiazzati.

2. Nessuna vela può essere tesata su buttafuori; e nessuna vela di prua può avere la scotta fissata al boma dell'albero di maestra o di trinchetto. L'asta dello spinnaker non può essere portata dalla parte sottovento dell'albero.

3. Lo spinnaker deve essere fissato all'estremità esterna dell'asta dello spinnaker. Qualunque vela di prua può essere fissata all'asta dello spinnaker a condizione che lo spinnaker non sia issato. Si può usare soltanto un'asta dello spinnaker per volta. L'asta dello spinnaker può essere usata soltanto dal lato al vento dell'albero, e quando in uso deve essere attaccata all'albero. Quest'ultima regola non si applica quando si fa passare da una parte all'altra l'asta e lo spinnaker che vi è attaccato.

4. Lo strallo o le draglie devono essere fissate per quanto è possibile in corrispondenza della linea mediana dalla nave.

### Parte III. – DEFINIZIONI

#### 27. — Definizioni usate nel diritto di rotta

*(Tutte le definizioni sono in neretto in ogni regola)*

1. **Bolina.** Uno yacht è di **bolina** quando cerca di guadagnare al vento stringendo quando è possibile.

2. **Lasco.** Un yacht che navighi in **bolina**, come sopra definito, e non è con la prua al vento e che stia **virando**, naviga con **vento al lasco**.

3. **Mure a sinistra e mure a dritta.** Un yacht è sui bordi **quando non sta virando o abbattendo in poppa**. Esso è con le **mure a sinistra** quando porta la sua randa sulla dritta, e con le **mure a dritta** quando porta la randa a sinistra.

#### 4. **.Orzata e Puggiata**

a) Un yacht dicesi che orza quando modifica la sua rotta in modo da stringere di più il vento, fino a quando raggiunge la posizione di prua al vento.

b) Un yacht dicesi che puggia quando modifica la sua rotta, in modo da allontanarsi dalla direzione del vento, e ciò fino a quando non abbatta in poppa.

5. **.Virare.** Un yacht sta **virando** dal momento in cui esso è oltre la posizione di prua al vento e finchè non poggia: se per andare al vento per una

rotta **di bolina**, se non per andare al vento, con la rotta nella quale la sua randa si riempie.

6. **Giusta andatura.** Dopo la virata un yacht è in **giusta andatura** quando è già in cammino sul nuovo bordo e le sue vele portano ed esso è di nuovo sotto pieno controllo.

7. **Abbattuta in poppa.** Un yacht abbatte in **poppa** dal momento in cui il bome maestro taglia la linea mediana della nave, col vento in poppa, finchè la randa porta sull'altro bordo.

8. **Giusta rotta.** La **giusta rotta** è qualunque rotta che un yacht possa tenere, in assenza di altri yachts, per arrivare al più presto possibile; durante la esistenza di condizioni di **raggiungimento**, normalmente è niente più **sottovento** di una rotta **di bolina** se al vento, o rotta per la prossima **boa** se con vento largo; benchè possano tuttavia verificarsi condizioni di corrente od altre circostanze, che giustifichino una **rotta più poggia**.

9. **Sottovento e al vento.** La parte **sottovento** di uno yacht è quella in cui esso porta la randa, o la portava se è con la prua al vento, o, se esistono le condizioni di **raggiungimento**, la parte dalla quale esso portava la randa quando ha cessato di essere **libero di prua**. La parte opposta è quella **al vento** dello yacht. Di due yachts, l'yacht **sottovento** è

quello che è dalla **parte sottovento** dell'altro. L'altro è lo yacht **al vento**.

10. **Rischio di collisione.** Gli yachts sono considerati in **rischio di collisione** ogni qualvolta uno dei due non può manovrare con perfetta sicurezza senza riguardo alla prossimità dell'altro.

Per esempio due yachts non possono manovrare senza riguardo uno all'altro a meno che essi siano chiaramente fuori dal raggio di tre lunghezze dello yacht più lungo.

In caso di dubbio, si presume che esista il **rischio di collisione**.

11. **Libero di prua, libero di poppa e libero di fianco.** Uno yacht è **libero di prua** quando tutto lo scafo e l'attrezzatura trovansi a pruavia di una linea immaginaria trasversale passante per il punto più a pruavia dello scafo o dell'attrezzatura dell'altro yacht. L'altro yacht è **libero di poppa**. Uno yacht è **libero di fianco** quando si è allontanato oltre la distanza del **rischio di collisione**.

12. **Stessa rotta o quasi.** Quando due yacht tengono rotte che sono approssimativamente parallele, si dice che essi tengono la **stessa** rotta o quasi. Le rotte possono non essere esattamente

parallele. Una orzata secondo la regola 30.2 a) non costituisce una differenza di rotta.

13. **Raggiungimento.** Di due yachts che tengono la stessa rotta o quasi quello che è **libero di poppa** dall'altro comincia ad essere yacht **raggiungente** appena viene comunque a trovarsi entro il **rischio di collisione** e continua ad essere tale finché:

- a) rimane **libero di prua** ed allora comincia ad essere yacht **raggiunto**.
- b) rimane **libero di fianco**.
- c) rimane **libero di poppa** oltre la distanza del **rischio di collisione**.
- d) uno od entrambi gli yachts virino **in prua**. Una **abbattuta in poppa** non è **virata in prua** nel senso di questa definizione.
- e) Ambedue gli yachts, se **ingaggiati**, compiono una **abbattuta in poppa** attorno ad una **boa** od **ostacolo alla navigazione**.

L'obbligo di provare che è rimasto libero 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 o quasi**.

14. **Ingaggiamento.** Esiste un **ingaggiamento** fra due yachts quando essi sono entro la distanza di **rischio di collisione** e nessuno dei due è **libero di prua** dell'altro.

Due yacht sono ingaggiati anche quando un altro yacht s'ingaggia con essi.

15. **Ostacolo alla navigazione.**

a) Un ostacolo alla navigazione è qualunque corpo che obblighi qualsiasi yacht trovatesi in condizioni di investirlo, a modificare sensibilmente ed immediatamente la sua rotta per schivarlo.

b) Gli ostacoli alla navigazione possono consistere innanzi in rotta (inclusi altri yachts in regata) ai quali lo yacht in questione deve lasciare rotta libera; natanti all'ancora od arrenati, rottami, boe; bassifondi sui quali lo yacht in questione non può essere manovrato con sicurezza, banchi di sabbia; rocce; la spiaggia; moli ed altre cose.

16. **Boe di percorso.**

a) Soltanto un corpo menzionato nelle istruzioni di regata come **boa di percorso** conterà come tale, e ciò soltanto dopo che la **boa** precedente, se c'è,

sia stata doppiata o virata; altrimenti conterà come **ostacolo alla navigazione**.

b) I) Qualsiasi parte essenziale emergente dall'acqua di ciò che è designato come **boa** nelle istruzioni di regata è **boa**, ma non così le parti immerse e nemmeno quegli oggetti accidentalmente o temporaneamente attaccati alla **boa**.

c) II) Qualunque **boa** usata per la linea di partenza è una **boa di percorso** dal segnale preparatorio dato cinque minuti prima della partenza della regata, ma non vi è obbligo di lasciarla a dritta o a sinistra finché non viene dato il segnale di partenza.

d) III) Ogni **boa** virata o doppiata rimane **boa di percorso** finché la successiva con sia stata virata o doppiata.

## Parte IV. – REGOLE DI REGATA

### 28. — Investimento od erroneo viraggio di **boa**

1. Tutti gli yachts debbono compiere correttamente il percorso doppiando o virando tutte le **boe** dalla parte prescritta dalle istruzioni di regata, ed al fine di doppiare o virare ciascuna **boa**, la rotta di uno yacht dalla **boa** precedente a quella successiva deve includerla in tal modo che un filo rappresentante la sua scia dal momento della partenza fino alla fine dovrebbe – quando tesato – stare dalla parte prescritta di ciascuna **boa**.

2. 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 doppiata o virata.

3. Un yacht che nel virare o doppiare 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.

4. Lo yacht che tocca una **boa** deve immediatamente alzare una bandiera di protesta od abbandonare la regata.



## **29. — Introduzione al diritto di rotta**

1. Dal segnale preparatorio dato cinque minuti prima della partenza fino alla fine della regata, la manovra degli yachts e tutte le questioni del diritto di rotta saranno governate da quanto prescritto dalle regole 29, 30, 31 e 32. Alla partenza però si applicano le seguenti regole speciali:

a) Prima del segnale di partenza lo yacht che ha diritto di rotta può venire all'orza soltanto gradualmente in modo tale che l'altro yacht possa rispondere facilmente, e non può poggiare in modo da forzare uno yacht sottovento a modificare la sua rotta.

b) Dopo il segnale di partenza uno yacht che ha diritto di rotta deve seguire una rotta tale da mostrare la sua intenzione di tagliare il traguardo.

2. Queste regole sono istituite particolarmente per evitare le collisioni. lo yacht che è obbligato dal regolamento a tenersi fuori della rotta dell'altro deve sempre farlo, e può essere squalificato su protesta derivante da una infrazione a qualunque di queste regole, ne sia o no risultata collisione.

3. Se uno yacht che ha diritto di rotta è obbligato a modificare la sua rotta per evitare collisione con un altro yacht che avrebbe dovuto dar passo, ha diritto di protestare.

4. Se uno yacht che ha diritto al passo non evita la collisione che può dar luogo a danni seri [secondo quanto è stabilito dalla regola 30. 2 a) ] può essere soggetto a squalifica come l'altro yacht.

5. Benchè un richiamo alla voce sia menzionato soltanto nella regola 32, possono sorgere altre situazioni in cui, secondo la regola 1, debba essere dato un richiamo alla voce, prima di modificare la propria rotta che può essere non prevista dall'altro o da altri yachts.

6. Se un yacht compie una infrazione a qualunque di queste regole, deve ritirarsi immediatamente. Ma se continua la regata, gli altri concorrenti sono tenuti a considerarlo come uno yacht in regata e ad osservare il regolamento nei suoi riguardi.

### **30. Diritto di rotta**

1. **Raggiungimento.** Uno yacht **raggiungente** un altro yacht deve tenersi fuori della rotta dello yacht **raggiunto**.

#### **2. Raggiungimento al vento ed orzata.**

a) Se lo yacht **raggiungente** segue una rotta allo scopo di passare **al vento** dello yacht **raggiunto**, quest'ultimo può dalla sua rotta **orzare** sino a mettersi

contro vento, se gli piace, per impedire al primo di passargli al vento. E ciò finché lo yacht **raggiunto** sia in posizione tale che l'estremità del suo bompresso o del suo dritto di prua (se non ha bompresso) cada a poppavia di una linea tirata dall'albero maestro dello yacht **raggiungente** ad angolo retto con la sua linea centrale: dopo di che lo yacht **raggiunto** può mantenere la sua rotta ultima, ma non **orzare** maggiormente.

b) In caso di dubbio sul diritto di orzare dello yacht **sottovento**, lo yacht **al vento** deve rispondere all'**orzata**, salvo protestare se lo crede opportuno.

c) Se l'**orzata** dello yacht **raggiunto** è ostacolata dalla vicinanza di altri yachts, lo yacht **raggiungente** deve essere squalificato, a meno che la sua capacità di rispondere all'orzata sia diminuita dalla presenza di un **ostacolo alla navigazione** sul suo lato **al vento**.

d) Quando uno yacht ha diritto di **orzare**, tutti gli yachts **al vento** di esso devono rispondere alla orzata, anche se uno o più yachts non avrebbero altrimenti diritto di **orzare**.

### 3. Raggiungimento sottovento e poggiate.

a) Uno yacht non deve mai poggiare fuori della **giusta rotta** per impedire ad uno yacht raggiungente

di passargli **sottovento**; ma vi possono essere circostanze all'infuori del desiderio di impedirlo, che giustifichino una rotta più **sottovento**; in tal caso la responsabilità di giustificare tale rotta **sottovento** grava sullo yacht **raggiunto**.

b) Lo yacht **raggiungente**, se **sottovento**, non deve **orzare** in maniera da danneggiare lo yacht **raggiunto** o da obbligarlo a cambiare rotta, e ciò finché il primo non sia libero di prua.

4. **Non raggiungimento.** Quando nessuno dei due yachts può invocare i diritti dello yacht **raggiunto**:

a) Se gli yachts sono su bordi differenti, lo yacht con **mure a sinistra** deve tenersi fuori della rotta dell'altro, a meno che esso sia di bolina e lo yacht con **mure a destra** navighi a **vento a lasco** nel qual caso quest'ultimo deve tenersi fuori della rotta dell'altro.

b) Se gli yachts sono sullo stesso bordo, lo yacht **al vento** deve tenersi fuori della rotta dello yacht **sottovento**.

5. **Cambiamento di rotta.**

a) Uno yacht non può **virare** di bordo:

l) Quando ciò può far sorgere la probabilità di collisione con un altro yacht, a meno che esso possa

raggiungere la **giusta rotta** sul suo nuovo bordo prima che una collisione possa avvenire.

II) Quando ciò può far sorgere la probabilità di collisione con un altro yacht che - per la sua posizione - non può tenersi fuori della rotta.

III) Così vicino alla prua di un altro yacht in modo da obbligare quest'ultimo a modificare la sua rotta per evitare collisione, avanti che il primo abbia raggiunto la sua **giusta rotta** sul suo nuovo bordo.

b) Se uno yacht **vira di bordo** vicino ad un altro, la prova che esso ha raggiunto la sua **giusta rotta** sul nuovo bordo grava sullo yacht che ha virato di bordo.

#### **6. Inganno o impedimento**

a) Quando, in adempimento di una delle clausole precedenti, uno yacht deve scartarsi dalla rotta di un altro, quest'ultimo [salvo la regola 30. 2 a)] non dovrà modificare la sua rotta in modo da impedire all'altro di farlo.

b) Benchè lo 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.

### 31. -Passo alle boe od ostacoli alla navigazione

1. -a) Se due yachts sono **ingaggiati** quando uno di essi raggiunge una **boa** (a meno che non si applichi la regola 31. 2) od un **ostacolo alla navigazione** che entrambi debbono passare dalla stessa parte, lo yacht esterno deve lasciare il passo allo yacht interno per doppiare o virare la boa. Questa regola non si applica quando due yachts in **bolina** si incrociano su mura opposte.

b) Ma se non esiste **ingaggiamento** uno yacht **libero di poppa** deve tenersi fuori della rotta in previsione del giro di boa o della manovra del giro e durante il giro, quando lo yacht in testa:

- I) raggiunge la boa od ostacolo, oppure
- II) modifica la sua rotta per virare la boa, oppure
- III) è troppo vicino alla boa per dare passo.

c) Uno yacht in testa non ha alcun dovere di dare passo prima che sia stabilito un **ingaggiamento**; ma, in caso di dubbio, dovrà dare il passo e protestare, se lo crede opportuno, ed allora la prova che l'**ingaggiamento** è stato stabilito per tempo graverà sullo yacht interno.

d) Uno yacht in testa può virare di bordo su una **boa** od **ostacolo** soltanto quando può farlo libero dallo yacht che segue, esattamente come dovrebbe fare se la **boa** od **ostacolo** non vi fosse.

2. -Nell'atto di tagliare il traguardo di partenza uno yacht **sottovento** che ha diritto di rotta non ha obbligo di dare passo a qualunque yacht **al vento** sulle stesse mura per passare **sottovento** di una **boa** della linea di partenza che sia circondata da acqua navigabile; ma dopo il segnale di partenza un yacht **sottovento**, che ha diritto di rotta, non potrà impedire il passo ad uno yacht **sopravento**, a quella **boa**, o:

- a) stringendo al vento oltre la sua **giusta rotta** per la prima **boa del percorso** se al losco, o
- b) **orzando** oltre una rotta di bolina, se al vento.

3. La regola 31 fa eccezione a quanto previsto dalla regola 30, soltanto per quanto concerne la richiesta dello yacht esterno - benchè avente diritto di rotta per quest'ultima regola - di dare passo allo yacht interno per virare o doppiare una **boa** od **ostacolo** quando il suo **ingaggiamento** sia stato fatto in tempo debito. Sotto ogni altro aspetto la regola 30 resta in pieno vigore.

### 32. Yachts di bolina, prossimi ad un ostacolo alla navigazione od una boa

1. Se due yachts navigano di **bolina** con le stesse mure verso un **ostacolo alla navigazione** che obbliga lo yacht **sottovento** a modificare la sua rotta per schivarlo, e se esso non può **virare** senza investire lo yacht **al vento**, lo yacht sottovento può - quando una navigazione di sicurezza ne richieda l'azione - richiamare alla voce lo yacht **al vento** perchè gli dia spazio per **virare di bordo**. Dopo tale richiamo, lo yacht al vento deve immediatamente dare spazio allo yacht **sottovento** per **virare di bordo**.

Ma se l'**ostacolo** è menzionato nelle istruzioni di regata come **boa di percorso**, lo yacht **sottovento** non ha alcun diritto di richiamare l'altro se quell'altro può doppiare o virare la **boa** senza dover **virare di bordo**.

2. Uno yacht che fa tale richiesta non deve dare il richiamo e **virare di bordo** allo stesso tempo, ma è obbligato a **virare di bordo** non appena ha lo spazio per farlo.

3. In caso di dubbio se lo yacht **sottovento** ha il diritto di dare il richiamo per avere lo spazio **per virare di bordo**, lo yacht **al vento** deve rispondere e può protestare se lo crede opportuno.



4. Se uno yacht **sottovento** raggiunge una posizione nella quale non ha altra alternativa che richiamare lo yacht **al vento** per avere spazio onde **virare di bordo** per schivare una **boa** ed evitare un pericolo, esso può farlo, ma deve ritirarsi, immediatamente dopo, dalla regata.

5. Se lo yacht **sottovento** decide di schivare l'ostacolo poggiando, dovrà lasciare all'yacht **al vento** lo spazio per fare lo stesso quando questo lo richiede.

### **33. Arrenamento**

Uno 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.

### **34. Fine della Regata**

1. Si considera che uno yacht abbia finito la regata non appena qualsiasi parte del suo scafo od antenne siano sulla linea di arrivo, ma esso continua ad essere soggetto al Regolamento di Regata fino a che qualsiasi parte del suo scafo od antenna siano

sulla linea di arrivo. Non è necessario per uno yacht di oltrepassare completamente la linea di arrivo: può farlo o può tornare indietro.

2. Appena uno yacht è libero dalla linea di arrivo cessa di essere soggetto al Regolamento di Regata; deve però continuare ad osservare ogni speciale regola prescritta dalle istruzioni di regata, e tenersi fuori dalla linea di arrivo e dai concorrenti che non hanno ancora finito la regata.

3. Nelle regate in cui vi è un tempo massimo, se uno yacht finisce la regata entro il tempo stabilito, rende la regata valida per tutti i concorrenti in quella regata, salvo quanto altrimenti prescritto nelle istruzioni di regata.

### **35. -Arrivo simultaneo**

1. Nel caso di arrivo simultaneo il premio in moneta deve essere diviso in parti uguali. Se si tratta di una coppa o di altro premio indivisibile, la regata verrà ripetuta possibilmente fra gli yachts arrivati simultaneamente: altrimenti la destinazione del premio sarà decisa da sorteggio o votazione.

2. Nelle regate a tempo compensato l'egualianza dei tempi corretti deve considerarsi equivalente ad un arrivo simultaneo.

## **Parte V. - INFRAZIONI AL REGOLAMENTO PROTESTE ED APPELLI**

### **36. Penalità per infrazioni al Regolamento e danni che ne derivano**

1. Se uno yacht non osserva o contravviene a qualunque di queste regole, che si applicano a tutti gli yachts sia concorrenti nella stessa regata od in diverse regate; o se, in conseguenza della sua negligenza nell'osservanza di queste regole, investe un altro yacht, od obbliga altri yachts ad investire, sarà squalificato.

2. - Se uno yacht squalificato ha vinto un premio questo sarà conferito a quello arrivato successivamente.

3. - La questione di danni derivanti da qualunque infrazione di queste regole dovrà essere regolata dalle norme speciali - se ve ne sono - prescritte dalla Autorità Nazionale.

### **37. - Penalità per gravi infrazioni al Regolamento**

1. Qualora sia provato che un proprietario di yacht od un suo rappresentante, od un timoniere dilettante, o professionista, si sia reso colpevole di

grave infrazione a questo Regolamento, tale proprietario o suo rappresentante, o dilettante timoniere o professionista potrà essere squalificato dall'Autorità Nazionale per quel periodo di tempo che questa riterrà conveniente, ed egli non potrà per tale tempo stare al timone o comandare alcun yacht in regate bandite sotto la giurisdizione dell'Autorità Nazionale.

2. Ogni penalità comminata ai sensi della presente regola deve essere notificata a ciascuna Autorità Nazionale.

### **38. -Proteste**

1. Ogni concorrente ha facoltà di protestare contro un altro, e - nel caso di protesta intercorrente fra due yachts concorrenti in due regate bandite da due Clubs differenti - il caso sarà giudicato dal Club banditore della regata nella quale prendeva parte lo yacht protestato.

2. Uno yacht protestante deve fare ogni possibile sforzo per informare lo yacht protestato che farà protesta contro di lui.

3. a) Qualunque protesta per infrazione delle regole avvenuta durante la regata dovrà essere segnalata alzando una bandiera in modo ben visibile al sartame principale dello yacht che protesta non

appena possibile e tenendola alzata fino alla fine della regata, 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 uno yacht concorrente di portare l'incidente occorso a conoscenza della Giuria secondo la regola 39.

b) I) Una protesta occasionata dal fatto che uno yacht concorrente violi una misura o prescrizione di stazza, o di costruzione durante la regata, o che un certificato di stazza o di classifica non sia valido per qualunque ragione, deve essere presentata alla Giuria, che manderà una copia della protesta allo yacht protestato, e se sembri esservi validità nella protesta dovrà sottomettere la questione alla autorità competente.

II) La Giuria, nel prendere la sua decisione, dovrà attenersi alla determinazione di tale autorità. Copia di tale decisione - per la quale non vi è appello - sarà inviata a tutti gli yachts interessati.

c) I) Uno yacht che ritiene che le sue possibilità di vincere un premio siano state compromesse dalla azione della Giuria, può attirare l'attenzione della Giuria sulla pretesa infrazione di una regola di regata o delle istruzioni di regata presentando una protesta alla fine della regata.

II) Se la Giuria decide che tale infrazione vi è stata, e che il risultato della regata ne ha conseguentemente subito alterazioni, dovrà annullare la regata, o dare ordine di ripeterla, o prendere quei provvedimenti che ritenga appropriati. la decisione della Giuria è suscettibile di appello all' Autorità Nazionale.

4. Tutte le proteste devono essere fatte per iscritto e contenere:

- a) Data, ora e luogo approssimativo dell'incidente.
- b) La regola particolare o la regola opposta che si ritiene sia stata infranta.
- c) Una descrizione dell'incidente.
- d) Quando richiesto, uno schizzo contenente:
  - I) la rotta, posizioni e scie degli yachts interessati;
  - II) la direzione e forza del vento, e della corrente, e la profondità dell'acqua, se interessa.

5. La protesta dovrà essere firmata dal proprietario o da un suo rappresentante e presentata in tempo utile ed accompagnata dalla tassa prescritta dalle istruzioni di regata.

6. Salvo disposizioni contrarie delle istruzioni di regata, le proteste dovranno essere presentate entro

due ore dalla fine della regata dello yacht che protesta, od al suo arrivo all'ancoraggio se non sorpassa la linea d'arrivo. Ma la Giuria ha facoltà di prolungare il tempo se ha sufficienti ragioni per farlo.

7. Una protesta fatta per iscritto non potrà essere ritirata, ma dovrà essere decisa dalla Giuria.

### **39. Squalifica senza protesta**

Se la Giuria vede una infrazione al Regolamento, od ha seri motivi per supporre che un concorrente ha in qualche modo violato questo Regolamento, dovrà agire di sua iniziativa, in conformità alla regola 41, come se la protesta fosse stata presentata.

### **40. Divieto alle persone interessate di prendere parte alle decisioni**

Nessun membro della Giuria o dell'Autorità Nazionale dovrà prendere parte alla discussione o decisione di una questione dove egli sia parte interessata, ma ciò non gli proibisce di fare una deposizione.

### **41. Decisione della Giuria**

1. Quando la Giuria riceve una protesta, deve immediatamente dare avviso al proprietario dello yacht protestato, od al suo rappresentante, che è

stata presentata una protesta, segnalando la regola o le regole che sono state violate, e darà avviso dell'udienza secondo la regola 6. 1 m). Tale avviso sarà notificato ai proprietari degli yachts interessati od ai loro rappresentanti.

2. Il proprietario di uno yacht interessato in una protesta, o qualunque persona scelta da lui come suo rappresentante - che non ha bisogno di essere stato presente - o testimone dell'incidente che è il soggetto della protesta - avrà il diritto di essere presente durante le deposizioni raccolte dalla Giuria, ma tale diritto non si estende agli altri testimoni.

3. Se una delle parti interessate - o un suo rappresentante - non fa il possibile per essere presente alla udienza della protesta, la Giuria può risolvere la controversia e prendere una decisione come ritiene opportuno, salvo appello secondo le regole esistenti.

4. La Giuria sentirà quelle testimonianze e farà quelle altre indagini che reputerà necessarie, e che siano prescritte dalle norme dell'Autorità Nazionale.

5. Tutte le decisioni prese dalla Giuria saranno comunicate alle parti interessate, per iscritto se da esse richiesto. I fatti riscontrati dalla Giuria e le ragioni di ciascuna decisione saranno in esse speci-



ificate, e la determinazione della Giuria circa i fatti in causa in qualunque protesta sarà decisiva .

*L'U.S. V.I. prescrive:*

*La Giuria esaminerà anzitutto se la protesta sia stata ritualmente proposta ed in caso non lo fosse la respingerà senza esame ed il deposito verrà restituito.*

*In caso affermativo procederà anzitutto all'esame del timoniere o proprietario dello yacht contro il quale è stata presentata la protesta, redigendo verbale e facendo eseguire uno schizzo come prescritto alla Regola 38. 4 d) procederà, quindi, all'esame di tutte le testimonianze proposte dalle parti interessate redigendone pure verbale preciso ed accurato.*

#### **42. - Spese causate da proteste**

Le tasse e spese causate da una protesta per stazza o classifica saranno pagate dalla parte soccombente: la Giuria potrà egualmente prescrivere che le spese causate da qualsiasi altra protesta siano pagate dalla parte soccombente, salvo appello all' Autorità Nazionale.

#### **43. -Appelli**

1. - Subordinatamente alle speciali disposizioni che possano essere stabilite dall'Autorità Nazionale,

una protesta sulla quale la Giuria ha deliberato, sarà deferita all' Autorità Nazionale entro il periodo di tempo stabilito dall'Autorità stessa dopo la ricezione della decisione della Giuria:

- a) se la Giuria, di sua iniziativa, giudichi conveniente di farlo;
- b) se una delle parti interessate faccia ricorso per una questione di interpretazione di queste regole.

Tale 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.

2. L'Autorità Nazionale avrà potere di confermare o respingere la decisione della Giuria e può squalificare uno yacht se ritiene che tale yacht abbia violato queste regole.

3. La decisione dell'Autorità Nazionale è definitiva.

*L'U.S.V.I. prescrive che l'appello corredato da un deposito di Lire 2.000 venga presentato entro venti giorni*

*dal ricevimento della decisione della Giuria.*

#### **44. Documenti da prodursi dalla Giuria negli Appelli**

Il ricorso all' Autorità Nazionale dovrà essere per iscritto e dovrà contenere i seguenti dati, nell'ordine e per quanto siano applicabili:

a) Una copia delle condizioni della regata in programma e le istruzioni di regata .fornite agli yachts.

b) Una copia della protesta, o proteste, se ve ne sono, redatte secondo la regola 38. 4) e tutti gli altri documenti scritti adottati dalle parti.

c) le osservazioni al riguardo della Giuria; una completa dichiarazione dei fatti riscontrati; la decisione e le ragioni per cui è stata presa.

d) Uno schizzo ufficiale preparato dalla Giuria, secondo i fatti riscontrati dalla stessa. che dimostri:

I) la rotta alla prossima **boa** o - se vicina - la stessa **boa** ed il lato dal quale doveva essere lasciata;

II) la direzione e forza del vento;

III) la direzione e forza della corrente, se ve n'era;

IV) la profondità dell'acqua, se necessario;

V) le posizioni e rotte degli yachts interessati.

e) le ragioni dell'appello.

f) Eventuali osservazioni

# INDICE SISTEMICO DELLE REGOLE DI REGATA I.Y.R.U.

## Parte I. — ORGANIZZAZIONE

REGOLA	Pag.	REGOLA	Pag.
1. Attribuzioni della Giuria . . . . .	5	6. Istruzioni per le regate e Programma . . . . .	11
2. Proprietà degli yachts - Iscrizione di un solo yacht da parte di un solo pro- prietario . . . . .	6	7. Soppressione o differimento di regata . . . . .	13
3. Certificato di stazza . . . . .	7	8. Riduzione di percorso . . . . .	15
4. Bando di regata . . . . .	7	9. Spostamento di boa . . . . .	16
5. Iscrizioni - Proprietario al timone di un altro yacht - Modulo di iscrizione alle regate . . . . .	8	10. Ripetizione di Regata . . . . .	16
	9	11. Consegna di premi e di- chiarazione di osservanza - Modulo di dichiarazione . . . . .	17

## Parte II. — REGOLE GENERALI

REGOLA	Pag.	REGOLA	Pag.
12. Numeri, lettere e distintivi di classe sulle vele, Guidone . . . . .	19	19. Imbarco e sbarco di persona in regata - Uomo a mare ed incidenti . . . . .	26
13. Battelli . . . . .	22	20. Segnali di partenza . . . . .	27
14. Zavorra - Ancora - Cavi . . . . .	23	21. Inizio della regata . . . . .	28
15. Salvagenti . . . . .	24	22. Numeri di richiamo e richia- mi - Yachts che ritornano . . . . .	29
16. Segnali per la nebbia e fanali . . . . .	24	23. Ormeaggio ed ancoraggio . . . . .	31
17. Esclusivo uso di forza ma- nuale . . . . .	24	24. Mezzi di propulsione . . . . .	31
18. Dilettante a bordo . . . . .	25	25. Scandagli . . . . .	31
		26. Vele issate e tesate . . . . .	32

### Parte III. — DEFINIZIONI

REGOLA	Pag.	REGOLA	Pag.
27. Definizioni usate nel diritto di rotta. . . . .	33	27. 9 - Sottovento e al vento	34
1 - Bolina . . . . .	33	10 - Rischio di collisione .	35
2 - Lasco . . . . .	33	11 - Libero di prua, libero di poppa e libero di fianco . . . . .	35
2 - Mure a sinistra e mure a dritta . . . . .	33	12 - Stessa rotta o quasi .	35
4 - Orzata e puggiata . . . . .	33	13 - Raggiungimento . . . . .	36
5 - Virare . . . . .	33	14 - Ingaggiamento . . . . .	37
6 - Giusta andatura . . . . .	34	15 - Ostacolo alla navigazione . . . . .	37
7 - Abbattuta in poppa . . . . .	34	16 - Boe del percorso . . . . .	37
8 - Giusta rotta . . . . .	34		

### Parte IV. — REGOLE DI REGATA

REGOLA	Pag.	REGOLA	Pag.
28. Investimento od erroneo viraggio di boa . . . . .	39	30. 5 - Cambiamento di rotta	43
29. Introduzione al diritto di rotta . . . . .	40	6 - Inganno o impedimento	44
30. Diritto di rotta . . . . .	41	31. Passo alle boe od ostacoli alla navigazione . . . . .	45
1 - Raggiungimento . . . . .	41	32. Yachts di bolina, prossimi ad un ostacolo alla navigazione o ad una boa . . . . .	47
2 - Raggiungimento al vento ed orzata . . . . .	41	33. Arrenamento . . . . .	48
3 - Raggiungimento sottovento o poggia . . . . .	42	34. Fine della regata . . . . .	48
4 - Non raggiungimento . . . . .	43	35. Arrivo simultaneo . . . . .	49

**Parte V. — INFRAZIONI AL REGOLAMENTO  
PROTESTE ED APPELLI**

REGOLA	<i>Pag.</i>	REGOLA	<i>Pag.</i>
36. Penalità per infrazioni al Regolamento e danni che ne derivano . . . . .	50	40. Divieto alle persone interes- sate di prendere parte alle decisioni . . . . .	54
37. Penalità per gravi infrazioni al Regolamento . . . . .	50	41. Decisioni della Giuria . . . . .	54
38. Proteste . . . . .	51	42. Spese causate da proteste. . . . .	56
39. Squalifica senza protesta . . . . .	54	43. Appelli . . . . .	56
		44. Documenti da prodursi dalla Giuria negli Appelli . . . . .	58

# INDICE ALFABETICO DELLE REGOLE DI REGATA

	REGOLA	CAPOVERSO
« A » bandiera alfabetica Codice Internazionale . . . . .	7	(3 c)
Abbattuto in poppa . . . . .	27	(7)
Ancoraggio durante la regata . . . . .	23	
Ancore e cavi . . . . .	14	
Appelli . . . . .	43	
Arrenamento . . . . .	33	
Arrivo simultaneo . . . . .	35	
Attribuzioni della Giuria . . . . .	1	
Avviso di partenza . . . . .	20	(a)
Bandiera alfabetica Codice Internazionale « A » . . . . .	7	(3 c)
» » » » » « N » . . . . .	7	(2)
» » » » » « S » . . . . .	8	(2)
Battelli . . . . .	13	
Bando di regata . . . . .	4	(1)
Boe del percorso . . . . .	27	(16)
Bolina . . . . .	27	(1)
Cambiamento di rotta . . . . .	30	(5)
Certificato di stazza . . . . .	3	(1) (2)
Chiusura dell' iscrizione alle regate . . . . .	5	(2)
Collisione . . . . .	27	(10)
Consegna dei premi . . . . .	11	
Decisione della Giuria . . . . .	1	(2)
» » » » » . . . . .	41	
Definizioni usate nel diritto di rotta . . . . .	27	
Dichlarazione di osservanza del Regolamento di Regata . . . . .	11	
Differimento di regata . . . . .	7	
Dilettante a bordo . . . . .	18	
Direzione delle Regate . . . . .	1	(1)
Diritto di rotta . . . . .	30	



	RICCOLTA 01/NOVEMBRE
Distintivo del proprietario . . . . .	12 (5)
Distintivo di classe . . . . .	12 (2)
Divieto alle persone interessate di prendere parte alle decisioni .	40
Documenti da produrre della Giuria negli appelli . . . . .	44
Erroneo viraggio di boe . . . . .	28
Fasali . . . . .	16
Fine della regata . . . . .	34
Forza manuale . . . . .	17
Giuria . . . . .	1
Giusta rotta . . . . .	27 (8) (8)
Guidone del Proprietario . . . . .	13 (5)
Imbarco di persone in regata . . . . .	19
Incidenti . . . . .	19
Ingianno od impedimento . . . . .	30 (6)
Inseguimento . . . . .	27 (14)
Inizio della regata . . . . .	21
Intelligenza (segnale) . . . . .	7 (3)
Investimento . . . . .	28
Iscrizione di un solo yacht da parte di un proprietario . . . . .	2 (4)
Iscrizione di un solo yacht ad una regata . . . . .	5 (5)
Iscrizione alle regate . . . . .	5
Introduzione al diritto di rotta . . . . .	29
Istruzioni per le regate . . . . .	6
Lascio . . . . .	27 (2)
Lettera indicante la nazionalità . . . . .	12 (1)
Linea d'arrivo . . . . .	34
Mezzi di propulsione . . . . .	24
Misure dei numeri e lettere sulle bande per le varie classi . . . . .	12 (4)
Misure dei numeri di richiamo . . . . .	22 (2)
Modulo d'iscrizione alle regate . . . . .	5 (1)
Modulo di dichiarazione di osservanza del Regolamento di regata .	11 (1)
Mura a sinistra e mura a dritta . . . . .	27 (3)
"N" bandiera alfabetica del Codice Internazionale . . . . .	7 (2)
Non raggiungimento . . . . .	30 (4)
Noieggio yacht . . . . .	2 (2) (5)
Numero dell'yacht . . . . .	12 (3)
Numero o distintivo indicante la classe alla quale l'yacht appartiene	12 (2)

	REG. LA	CAPOVERSO
Numeri di richiamo	22	
Ormeaggio durante la regata	23	
Orza	27 (4)	
Ostacolo alla navigazione	27 (15)	
Partenza (segnale)	20 (c)	
Passo alle boe od ostacoli alla navigazione	31	
Penalità per infrazioni al regolamento e danni che ne derivano	36	
Penalità per gravi infrazioni al Regolamento	37	
Preparazione alla partenza	20 (b)	
Programma di Regata	6	
Proprietà degli yacht	2	
Proprietario e timone di altra barca	5 (4)	
Proteste	38	
Raggiungimento	27 (13)	
	30 (1)	
Raggiungimento al vento ed orzata	30 (2)	
Raggiungimento sottovento e poggia	30 (3)	
Regate a tempo compensato	35 (2)	
Richiami	22	
Riconoscimento della qualità di dilettante	18 (3)	
Riduzione di percorso	8	
Rifiuto d'iscrizione alle regate	5 (6)	
Ripetizione di regata	10	
Rischio di collisione	27 (10)	
Salvagente	15	
Sbarco di persone in regata	19	
Scandagli	25	
Segnale di intelligenza	7 (3)	
Segnale « A »	7 (3 c)	
» « N »	7 (2)	
» « S »	8 (2)	
Segnali per le nebbie	16	
Segnali di avviso	20	
Segnali di partenza	20	
Soppressione di regata	7 (1) (2)	
Sottovento	27 (9)	
Spese causate da proteste	42	