



**XXX edizione della
CONERISSIMO
DOMENICA 10 MAGGIO 2026
(RISERVA 17 MAGGIO)**

ISTRUZIONI DI REGATA

La notazione, in una regola delle istruzioni di Regata:

[NP] Regole che non possono essere oggetto di protesta barca contro barca. *Ciò modifica la RRS 60.1(a).*

1. AUTORITA' ORGANIZZATRICE

Associazione Sportiva Dilettantistica dell'Assonautica Provinciale di Ancona – Via G. Mascino 3/H – Porto Turistico Marina Dorica – ANCONA tel. 340.1422005 e-mail: info@assonautica.an.it

2. REGOLAMENTI

Vedi BdR

2.1 In aggiunta, sarà applicata l'Appendice T "ARBITRATO" del RRS.

2.2 [DP] [NP] Come da regola 9.1 del BdR, il numero identificativo di partecipazione dell'imbarcazione, consegnato all'atto dell'iscrizione, va posizionato a prua sul **lato di dritta**, ben visibile.

3. MODIFICA ALLE ISTRUZIONI DI REGATA

3.1 Ogni modifica alle IdR sarà postata non più tardi delle ore 09.00 del giorno in cui avranno effetto, ad eccezione di qualunque modifica del programma delle regate che verrà esposto entro le ore 18.30 del giorno precedente a quello in cui avrà effetto.

4. SEGNALI A TERRA

Non previsti

5. BANDIERA di CLASSE

– Classi ORC, tutte

bandiera W - WHISKY

6. AREA DI REGATA

6.1 L'AREA DI REGATA è prevista lungo la Riviera del Conero tra il Passetto di Ancona e il Monte Conero area "Due Sorelle", come da pianetto allegato al BdR.

7. PERCORSO

E' previsto il seguente schema:

PARTENZA – BOA 1 – BOA 2 – BOA 3 – ARRIVO

La **BOA 1**, da lasciare a sinistra come da IdR 6.4, sarà posizionata a circa 0,5 miglia nautiche **al largo delle "Due Sorelle" alle coordinate indicate nel pianetto allegato alle presenti IdR.**

La **BOA 2**, da lasciare a sinistra come da IdR 6.4, sarà posizionata a circa 0,5 miglia nautiche **al largo della boa 1 con una direttrice per 045° circa, alle coordinate indicate nel pianetto allegato alle presenti IdR.**

La **BOA 3**, da lasciare a sinistra come da IdR 6.4, sarà posizionata a circa 0,5 miglia nautiche **al largo del Battello del Comitato di Regata, con una direttrice per 045° circa. La boa 3 costituisce anche Boa P (Boa di Partenza**



e cioè estremo di sinistra della Linea di partenza).

Il non corretto posizionamento delle boe 1 – 2 – 3 secondo le coordinate indicate nel pianetto allegato alle presenti IdR, non può costituire motivo per richiesta di riparazione. Ciò modifica la RRS 61.1.

8. BOE

Le BOE di percorso 1 - 2 - 3 saranno **cilindriche di colore giallo** e sono tutte da lasciare a sinistra.

La Boa di Arrivo sarà cilindrica di colore giallo ed è da lasciare a dritta.

9. LINEA DI PARTENZA

Sarà costituita dalla congiungente tra la **bandiera arancione** issata Battello del Comitato di Regata, che costituisce l'estremo di dritta della Linea di partenza, e il lato di percorso della **BOA 3** (boa di partenza) **di colore giallo**, estremo di sinistra della linea di partenza. La boa potrà essere sostituita da un Battello del Comitato di Regata che espone bandiera arancione.

– Il battello del Comitato di Regata della Linea di PARTENZA sarà approssimativamente in **posizione 43°38,000' N e 13°32,500' E, a circa 1 miglio nautico** al largo del "Passetto" in direzione NE.

– La **BOA 3 (boa di partenza)**, da lasciare a sinistra come da **IdR 6.4**, sarà **posizionata a circa 0,5 miglia** nautiche al largo del Battello del Comitato di Regata, 1 con una direttrice per 045° circa. La boa 3 costituisce anche Boa P (Boa di Partenza e cioè estremo di sinistra della Linea di partenza).

Il non corretto posizionamento del Battello del Comitato di Regata e delle altre boe di partenza sopra menzionate, secondo le coordinate indicate nel pianetto allegato alle presenti IdR, non può costituire motivo per richiesta di riparazione. Ciò modifica la RRS 61.1.

10. LINEA di ARRIVO

10.1 La Linea di ARRIVO è costituita dalla congiungente tra la **BANDIERA BLU** issata sulla Battello del Comitato di Regata, da lasciare a sinistra, e la **BOA di ARRIVO** classi ORC e Spi/Gennaker di **colore giallo**, da lasciare a destra.

10.2 In prossimità dell'ARRIVO tutte le barche dovranno comunicare su canale di regata VHF n. 9 il loro numero di iscrizione, per consentire la corretta identificazione e classificazione.

11. RACCOMANDAZIONI

Il passaggio delle boe verrà controllato. Per tale ragione si richiede di passare la boa a non più di 50 metri. Si segnala, sulla linea diretta tra la partenza e la boa 1, la presenza marcata da appositi segnali di un campo di coltivazione mitili antistante la "Torre" di Portonovo, campo da passare stando al lato mare.

12. PROCEDURE E SEGNALI DI PARTENZA

12.1 Il Segnale di AVVISO- bandiera di classe, quindi bandiera W -WHISKY, è previsto alle ore 10,30.

12.2 Il tempo limite per la partenza è di 10 minuti dopo il segnale di partenza della rispettiva procedura e una barca che parta più tardi di tale limite sarà classificata DNS senza udienza (modifica le RRS 35, 63.1, A4 e A5).

12.3 Per informare le barche che la prova o una serie di prove inizierà presto, la bandiera arancione delimitante l'estremo di dritta della linea di partenza sarà esposta con un suono almeno cinque minuti prima che sia dato il **segnale di avviso** (ciò integra il Segnale di regata – Altri Segnali). Tale bandiera sarà ammainata senza segnali acustici 4 minuti dopo il segnale di partenza valida.

12.4 Le procedure di partenza saranno effettuate come da RRS 26 con la seguente modifica: il segnale preparatorio potrà solamente essere la bandiera "I" India del CIS o, eventualmente, la Bandiera Nera.

12.5 SEGNALI DI PARTENZA (PER TUTTE LE BARCHE):

- | | | |
|-------------|--|--------------------|
| - 10 minuti | esposizione bandiera arancione (v. istruzione 6.6) | 1 segnale acustico |
| - 5 minuti | esposizione segnale di avviso, bandiera WHISKY | 1 segnale acustico |
| - 4 minuti | esposizione segnale preparatorio | 1 segnale acustico |



Federazione Italiana Vela

- 1 minuto ammaino segnale preparatorio
0 minuti PARTENZA ammaino segnale di avviso (Bandiera Whisky) 1 segnale acustico lungo
1 segnale acustico

12.6 Il CdR si riserva di ripetere via radio i segnali della procedura di partenza. Si precisa che la mancata comunicazione a mezzo radio dei segnali di partenza e il loro non ascolto, non può costituire oggetto di richiesta di riparazione da parte di una barca. Ciò modifica la fo RRS 61.1(a).

12.7 Se vi sarà qualche imbarcazione **partita in anticipo**, e cioè si troverà sul lato di percorso o di uno dei suoi prolungamenti durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza (RRS 30.1, partenza con bandiera "T"), il CdR alzerà la lettera "X" del CIS appoggiata da un segnale acustico e potrà dare comunicazione degli OCS via Radio. Ciò a modifica della RRS 29.1 "Richiamo Individuale". Si precisa che la mancata comunicazione a mezzo radio di detti numeri e il loro non ascolto, non può costituire oggetto di richiesta di riparazione da parte di una barca. Ciò modifica la RRS 60.1(b). In caso di – eventuale- esposizione di bandiera Nera come segnale preparatorio è prevista la squalifica.

13. RIDUZIONI E CAMBI DI PERCORSO

13.1 Eventuali riduzioni di percorso potranno essere stabilite alle BOA 1 e BOA 2 del percorso.

13.2 La riduzione sarà comunicata via radio sul canale 9 VHF, con l'esposizione della bandiera "S" e con due segnali acustici.

13.3 La linea di arrivo sarà, SOLO in questi casi, costituita dalla congiungente la imbarcazione del CdR o un battello assistenza che espone la bandiera "S"- SIERRA del CIS sulla bandiera identificativa la classe, da lasciare alla propria destra, e la boa di percorso da lasciare a sinistra (ciò a modifica e integrazione della RRS 32).

14. TEMPO LIMITE

Scadrà per tutti alle ore **15,30**.

15. SISTEMA DI PENALIZZAZIONE

15.1 La penalità per l'infrazione ad una regola della Parte 2 e alla RRS 3 consisterà nella Penalità di un giro, comprendente una virata ed una abbattuta. **Ciò modifica la RRS 44.1.**

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

15.3 Una barca che esegue un'auto penalizzazione in accordo con la RRS 44.1 dovrà compilare il relativo modulo entro il tempo limite per le proteste.

15.4 Per tutte le imbarcazioni iscritte **è tassativamente richiesto di comunicare il ritiro e la non partenza o via radio sul canale VHF 09 o telefonicamente alla SR (segreteria di Regata) (340/1422005).**

16. RICHIESTE DI UDIENZE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

16.1 Si applica integralmente la parte 5 del RRS. I moduli di richiesta udienza sono disponibili presso la SR.

16.2 Il tempo limite per le proteste è di 60 minuti dopo che l'ultima barca è arrivata nell'ultima prova del giorno oppure dopo un segnale del CdR che termina la giornata, quale sia il termine più tardivo. Lo stesso tempo limite sarà applicato alle richieste di udienza o alle richieste di riparazione concernenti incidenti visti nell'area di regata. **Ciò modifica la RRS 60.3 b(2).**

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

16.4 Le proteste di stazza devono essere presentate almeno due ore prima del segnale di avviso della prima prova a meno che non riguardino fatti avvenuti successivamente. In caso di proteste di stazza da parte dei concorrenti, il CdP potrà richiedere il versamento di un deposito cauzionale congruo rispetto alle operazioni da compiere e non



inferiore a € 500,00. Ciò modifica la RRS 61.3.

17. NORME DI SICUREZZA

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

La Regata, in base al regolamento vigente, non dispone di assistenza in acqua se non in caso di emergenza, di cui è responsabile l'Autorità Marittima (Capitaneria di Porto). Per questo motivo tutte le imbarcazioni dovranno disporre di una radio VHF in grado di trasmettere e ricevere sui canali 16 (canale di soccorso), e 9 (Canale di Regata, v. BdR regola 5.3 e IdR regola 22).

In conseguenza di una violazione del modo di comportarsi o della sportività, il CdP può applicare azioni disciplinari anche per azioni verificatesi a terra. L'armatore o il suo rappresentante è responsabile del comportamento dell'equipaggio.

18. CAMBIO DI EQUIPAGGIO E DI ATTREZZATURE

[DP] La sostituzione di membri dell'equipaggio può avvenire solo dopo autorizzazione da parte del CdR alla richiesta presentata dallo Skipper non più tardi di 2 ore prima dell'orario previsto per la partenza.

19. BARCHE UFFICIALI

Le barche ufficiali saranno identificate come segue:

BARCA	BANDIERA
CdR	Guidone <u>Assonautica</u>
Posaboe, Assistenza	Guidone <u>Assonautica</u>

Le imbarcazioni usate dalla stampa, dai fotografi, dai video operatori o dagli spettatori non sono sotto la giurisdizione del CdR. Ogni azione di queste barche non potrà essere oggetto di richiesta di riparazione. **Ciò modifica la RRS 61.1(a).**

20. RADIOCOMUNICAZIONI

Tutte le comunicazioni radio saranno effettuate sul canale **VHF 9** (Canale di Regata). Tutti i segnali con bandiere effettuati dal CdR saranno possibilmente ripetuti via radio sul canale **VHF 9**. La mancata comunicazione o ricezione non potrà essere oggetto di una richiesta di riparazione. **Ciò modifica la RRS 61.1(a).**

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

21. RESPONSABILITÀ

La RRS 3 cita: "La responsabilità della decisione di una barca di partecipare a una prova o di rimanere in regata è solo sua." Pertanto i partecipanti sono consapevoli che l'attività velica rientra tra quelle disciplinate dall'art.2050 del cc e che tutti partecipanti dovranno essere muniti di un tesseramento federale valido che garantisce la copertura infortuni, ivi compresi caso morte ed invalidità permanente. I concorrenti stranieri devono rispettare eventuali requisiti della propria MNA ed essere in possesso di copertura infortuni comprensiva di morte ed invalidità permanente, come da Normativa FIV vigente.

22. ASSICURAZIONE

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

23. DISPOSIZIONI PER I RIFIUTI

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

