REGATA ZONALE DIVISIONE A OPTIMIST
REGATA ZONALE DIVISIONE B OPTIMIST

Arbatax 10 – 11 ottobre 2026

L'Autorità Organizzatrice (AO) è la Federazione Italiana Vela che ne demanda la organizzazione all'affiliato: CIRCOLO NAUTICO ARBATAX ASD - **Segreteria** Tel. 376/1765590 **Direttore Sportivo** Luca Galaffu Cell. 328/4324935
Sito: www.circolonauticoarbatax.it e-mail: info@circolonauticoarbatax.it

ISTRUZIONI DI REGATA

1. REGOLE

Come da Bando

2. [DP][NP] CODICE DI COMPORTAMENTO

2.1 Tutti i partecipanti alla manifestazione sono soggetti alle regole del codice di comportamento sportivo.

2.2 I concorrenti e le persone di supporto dovranno adeguarsi ad ogni ragionevole richiesta formulata da un Ufficiale di Regata (UdR) o dal personale dell'AO.

2.3 I concorrenti e le persone di supporto devono gestire qualsiasi attrezzatura fornita dall'autorità organizzatrice con cura, abilità marinaresca, secondo le eventuali istruzioni per l'uso e senza interferire con la sua funzionalità.

3. REGOLE RIGUARDANTI LA SICUREZZA

3.1 Le barche non in regata non dovranno interferire con le imbarcazioni ufficiali.

3.2 **[DP][NP]** I concorrenti che non lasciano l'area assegnata presso la base nautica per regatare dovranno informare la Segreteria di Regata entro l'orario previsto per il primo avviso di giornata.
Un concorrente che si ritira dovrà informare il Comitato di Regata prima di abbandonare l'area di regata o, qualora ciò risulti impossibile, dovrà informare la Segreteria di Regata appena possibile dopo essere rientrata a terra, inoltre deve compilare e consegnare il modulo di dichiarazione di ritiro nelle modalità indicate dall' AO, non oltre il tempo limite per la presentazione delle proteste.

3.2 [DP][NP] I concorrenti che si ritirano dalle prove devono sempre compilare il modulo di dichiarazione di ritiro nelle modalità indicate dall'AO entro il tempo limite delle proteste.

3.3 Si utilizzerà un unico canale VHF da utilizzare per la gestione della regata e per gestire la scurezza.

Canale VHF 72

Quando il Comitato di Regata espone la bandiera "V" con un suono, tutte le imbarcazioni ufficiali e dovranno monitorare il/i canale/i VHF (riferito/i ad ogni campo di regata) indicato/i nelle istruzioni di regata, ed eseguire eventuali istruzioni richieste dal CdR per ricerca e soccorso. (Modifica della RRS 37).

3.4 Le barche che, per qualsiasi motivo dovessero arrivare a terra lontano dalla/e rispettiva/e base/i nautica/he e che non fossero in grado di raggiungere i posti loro assegnati, devono informare

appena possibile l'AO ai seguenti numeri di telefono:
Segreteria Tel. 376 1765590
Direttore Sportivo Luca Galaffu Cell. 3284324935

3.5 Qualora sia previsto l'utilizzo di dispositivi elettronici di rilevamento, tale dispositivo dovrà essere portato dal concorrente.

3.6 RICHIESTA DI ASSISTENZA DA PARTE DELLE BARCHE

I concorrenti che richiedono assistenza alle imbarcazioni ufficiali e/o di appoggio, devono agitare un braccio con la mano aperta. Se non è richiesta assistenza, il braccio deve essere posto sopra la testa con le dita della mano chiusa a pugno.
Se considerato necessario, può essere imposto al concorrente di abbandonare la barca e salire sul mezzo di soccorso. In questo caso si applicherà un nastro bianco e rosso alla barca abbandonata in modo che si sappia che l'equipaggio è stato comunque salvato.

4. MODIFICHE ALLE ISTRUZIONI DI REGATA

4.1 Qualsiasi modifica al formato o al programma delle prove dovrà essere pubblicata entro le ore 19.00, del giorno precedente a quello in cui avrà effetto e ogni altra modifica alle IdR dovrà essere esposta entro le ore 09.00 del giorno in cui avrà effetto.

4.2 Qualsiasi riassegnazione di classi o flotte alle aree di regata dovrà essere pubblicata prima delle ore 09.00 del giorno in cui avrà effetto. Se il segnale "Intelligenza" viene esposto a terra, il limite per la riassegnazione sarà 45 minuti prima che l'Intelligenza per quella classe o flotta sia ammainata.

5. SEGNALI A TERRA

5.1 Segnali fatti a terra saranno esposti all'albero/i dei Segnali situato/i presso la sede del Circolo.

5.2 Quando il Segnale di Regata "Intelligenza" è esposto a terra le parole "1 minuto" sono sostituite con "non meno di 45 minuti" (modifica i segnali di regata).

5.3 **[DP][NP]** Nei giorni della manifestazione in cui sono in programma delle prove, le barche non dovranno lasciare l'Area loro assegnata finché non sarà esposta la bandiera "D" (Delta del Codice Internazionale dei Segnali - CIS). Se la bandiera "D" viene esposta con l'identificativo di una batteria, solo le barche di quella batteria potranno lasciare i posti loro assegnati e andare in acqua. Il segnale di avviso o un altro segnale in acqua, sarà esposto non prima di 45 minuti dall'esposizione della bandiera "D" e comunque non prima dell'orario programmato o differito. (Modifica I Segnali di Regata).

6. BANDIERE DI CLASSE

6.1 Il segnale di avviso, in caso di regata di flotta, sarà la bandiera identificativa del gruppo chiamato a partire ovvero logo Optimist su fondo bianco per Divisione A, logo Optimist su fondo giallo per Divisione B.
Se la regata si svolgerà a batterie sarà una bandiera del colore del gruppo chiamato a partire come definito nell'Addendum A delle IdR..

6.2 **[NP] [DP]**Nelle regate a batterie le barche dovranno esporre un nastro colorato corrispondente al colore della flotta, fissato permanentemente durante le regate del giorno e libero di sventolare **dall'estremità posteriore del picco**. I nastri saranno forniti dal AO

7. DESCRIZIONE DELLE BOE

BOE 1,2, 3s/3p	BOA DI PARTENZA	BOE DI ARRIVO	BOE WAITING AREA
Colore Arancione	Colore Arancione	Colore Arancione	Colore Arancione

7.1 **N.B.**: Le boe di partenza/arrivo potranno essere indifferentemente boe tradizionali (fornite di un proprio ancoraggio) oppure boe robotiche.

Relativamente alle boe robotiche si tenga presente che:

• se trascinate o altrimenti spostate dalla loro posizione torneranno automaticamente al punto originariamente impostato;

• il normale spostamento delle boe robotiche non potrà costituire motivo di richiesta di riparazione da parte di una barca e il CdP non sarà tenuto a discutere una protesta presentata in tal senso (modifica le RRS 61.1(a) e 63.2(a)).

Ciò include, tra gli altri, piccoli aggiustamenti automatici (ad esempio causati da una breve perdita del segnale GPS o dalla corrente) e movimenti di boe che tornano alla posizione originale dopo essere state spinte o trascinate da una barca.

7.2 La RRS 31 continua ad essere applicata nelle circostanze descritte al punto precedente.

8. PARTENZA

8.1 Le prove saranno fatte partire come da RRS 26, con il segnale di avviso esposto 5 minuti prima del segnale di partenza, con la seguente modifica: il segnale preparatorio potrà solamente essere la bandiera "U" o la Bandiera Nera.

8.2Per informare le barche che una prova o una serie di prove inizierà a breve, la bandiera arancione, che delimita l'estremo di dritta della linea di partenza, sarà esposta con un suono almeno cinque minuti prima che sia esposto il segnale di avviso (modifica dei Segnali di Regata").

8.3 La linea di partenza sarà la congiungente fra un'asta con bandiera arancione posta sull'imbarcazione CdR e:

a) un'asta con bandiera arancione sull'imbarcazione controstarter ormeggiata sul lato sinistro della linea oppure

b) il lato del percorso di una boa ancorata sul lato sinistro della linea.

8.4**[DP]** Un galleggiante potrà essere fissato sulla catena o cima d'ormeggio o filato a poppa dell'imbarcazione di partenza del CdR. Le barche non dovranno mai passare fra questo galleggiante e l'imbarcazione di partenza del CdR.

8.5**[DP]** Quando è in corso una sequenza dei segnali di partenza, le barche il cui segnale di avviso non è ancora stato esposto dovranno liberare l'area di partenza. Per area di partenza si intende il rettangolo che si estende circa 100 metri dalla linea di partenza in tutte le direzioni. Il CdR a sua discrezione, previo comunicato, potrà posizionare delle boe per identificare una waiting area nella quale le barche non in partenza e le imbarcazioni di supporto dovranno sostare durante le procedure.

8.6 Partenza con bandiera nera: La RRS 30.4 è così modificata: i numeri velici saranno esposti per almeno 3 minuti. Sarà fatto un lungo segnale acustico all'esposizione dei numeri velici delle barche BFD.

8.7 Una barca che parta più di 4 minuti dopo il suo segnale di partenza sarà classificata DNS senza udienza (modifica le RRS 35, A4 e A5).

8.8 **[DP]** Le barche che sono arrivate dovranno ritornare direttamente nell'Area di Attesa oda terra.

8.9 Il limite minimo di vento per dare la partenza è di 5 nodi.

9. CAMBIO E RIDUZIONE DEL PERCORSO

9.1 Per cambiare il successivo lato del percorso, il CdR posizionerà una nuova boa di cambio percorso o un nuovo cancello (o muoverà la linea d'arrivo) e rimuoverà la boa o il cancello originale appena possibile.

9.2 Con l'eccezione del cancello, le barche dovranno passare fra l'imbarcazione CdR che segnala il cambio di percorso e la boa vicina, lasciando la boa a sinistra e l'imbarcazione Comitato a destra.

10. ARRIVO

La linea d'arrivo sarà costituita dalla congiungente fra l'asta con bandiera BLU posta sull'imbarcazione destinata all'arrivo, e la boa di arrivo o imbarcazione Contro Finish con bandiera Blu esposta.

11. TEMPO LIMITE E TEMPO TARGET

11.1 Il tempo limite ed il target in minuti sono i seguenti:

Tempo Limite	Tempo limite boa 1	Tempo target	Finestra di arrivo
90 minuti	30 minuti	50 minuti	20 minuti

11.2 Se nessuna barca avrà girato la Boa 1 entro il tempo limite della Boa 1, la regata sarà interrotta.

11.3 Il mancato rispetto dei tempi target non potrà essere motivo di richiesta di riparazione da parte di una barca e il CdP non sarà tenuto a a discutere una protesta presentata in tal senso (modifica le RRS 61.1(a) e 63.2(a)).

11.4 Le barche che non finiscono la prova entro il limite di tempo stabilito nella "Finestra d'arrivo" dopo che il primo concorrente ha compiuto il percorso e arriva, saranno classificate DNF e riceveranno un punteggio corrispondente al numero di barche indicato al punto 13.2 del BdR, più uno.

12. PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

12.1 Le richieste di reinserimento in classifica o le eventuali domande al CdP/CdR, comprese le richieste di udienza, dovranno essere presentate **ESCLUSIVAMENTE** a mano tramite compilazione dell'apposito modulo disponibile presso al segreteria del Circolo.

12.2 Il tempo limite per la presentazione di una richiesta di udienza per ogni flotta è di 60 minuti dopo l'arrivo dell'ultima barca di ciascuna flotta nell'ultima prova di giornata o dopo un segnale del CdR (es. Intelligenza su A), quale che sia il termine più tardivo.

12.3 Il calendario delle udienze sarà pubblicato entro 30 minuti prima della scadenza del tempo limite delle proteste per informare i concorrenti delle udienze in cui essi sono parti. Le udienze si terranno nella sala giuria ubicata sotto la tensostruttura allestita nella sede del Circolo.

12.4 Le udienze possono essere programmate per iniziare fino a 30 minuti prima dello scadere del tempo limite per le proteste se la/le parte/i sarà/saranno disponibile/i.

12.5 L'elenco delle barche penalizzate per infrazioni della RRS 42 sarà pubblicato al seguente link: www.circolonauticoarbatax.it o su Coninet FIV.

12.6 **[NP][DP]** Qualsiasi concorrente che abbia compiuto una penalità in base alla RRS 44.1, che si sia ritirato per aver commesso una infrazione alle regole, che desideri essere considerato come ritirato (RET) dopo aver tagliato la linea di arrivo o che non sia riuscito materialmente a ritirarsi per aver ricevuto una penalità in base alle RRS P2.2 o P2.3 (seconda o ulteriori penalità per infrazioni alla regola 42), dovrà compilare l'apposito modulo disponibile presso la segreteria del Circolo. In caso di mancata compilazione la penalità potrà essere considerata come non eseguita. La dichiarazione non è necessaria se la penalità è stata segnalata dai membri del CdP in base all'Appendice P. Un concorrente può accettare una penalità post-regata prima di un'udienza e riguardante lo stesso incidente compilando medesimo modulo.

12.7 Per infrazioni ad una regola contrassegnata con **[SP],** o elencata nell'elenco delle Penalità Standard, il CT e/o il CdR potranno applicare la penalità standard senza udienza. Tuttavia, il CdR o il CT può protestare una barca quando ritiene inappropriata la penalità standard (modifica RRS 60.5(b) e A5).

12.8 Le penalità discrezionali saranno applicate solo dal CdP con udienza. L'elenco delle Penalità Discrezionali sarà pubblicato all'AUC.

12.9 Una barca che è stata penalizzata con una penalità standard non potrà né essere protestata da un'altra barca per lo stesso incidente né un'altra barca potrà richiedere riparazione per questa azione di un Comitato (modifica le RRS 60.1 e 61.1(a)).

12.10 Per tutte le Flotte, nell'ultimo giorno in cui sono in programma prove della Serie di Qualificazione/della Serie Finale, o nell'ultimo giorno di regata, una richiesta di riparazione basata su una decisione del CdP o una richiesta di riapertura di un'udienza, dovrà essere inviata non oltre 30 minuti dal momento dell'esposizione della decisione (modifica la RRS 63.7(b)).

13 CONTROLLI DI STAZZA [NP] [SP]

Non sono previsti controlli di stazza.

14 SOSTITUZIONE DI MATERIALE DANNEGGIATO

14.1 La sostituzione di equipaggiamenti danneggiati o smarriti potrà essere consentita solo mediante richiesta motivata al CT o al CdR, presentata presso la segreteria del Circolo. Le richieste di sostituzione dovranno essere presentate alla prima ragionevole occasione.

14.2 La sostituzione di materiale danneggiato può essere consentita solo quando il materiale danneggiato e l'elemento sostitutivo saranno stati esaminati dal CT o dal CdR e ne consentiranno la sostituzione.

14.3 Se la richiesta di sostituzione dovesse avvenire fra una prova e l'altra il CT/CdR dovrà essere informato in acqua; sia il materiale danneggiato che quello in sostituzione dovrà essere presentato al CT o al CdR entro il tempo limite per la presentazione delle proteste della giornata per la verifica (vedasi punto 14.1 delle IdR). In questo caso la sostituzione è consentita dal CT/CdR in forma retroattiva.

14.4 Lo scafo potrà essere sostituito solo a seguito di danni non riparabili che ne pregiudichino la sicurezza della navigazione (si dovrà in ogni caso seguire quanto previsto ai punti 14.1 e 14.2 delle IdR).

15IMBARCAZIONI UFFICIALI E ACCREDITATE

15.1 Le barche ufficiali saranno identificate come segue:

Imbarcazione partenze CdR	Bandiera bianca RC e lettera del campo
Assistenza medica (se presente)	Bandiera Bianca con croce rossa
Imbarcazione arrivi e CdR	Bandiera blu
Gommoni CdP, osservatori RRS 42	Bandiera Gialla con "J" nera o lettera "J" del CIS
Media	Bandiera Bianca con lettera "P"
Mezzi assistenza/ posaboe dell'organizzazione	Bandiera Guidone del Circolo
Mezzi degli allenatori, team leader e personale di supporto	Bandiera Gialla con S con numero di identificazione
Imbarcazioni del Personale di Supporto	Bandiera verde con nr. di identificazione giallo.

16 REGOLA ECOLOGICA[NP][DP]

Sottolineando il Principio Base delle RRS "Responsabilità Ambientale" e in base alla RRS 47 si invita a consegnare i rifiuti agli accompagnatori o ai battelli ufficiali.

17ASSEGNAZIONE SPAZI A TERRA[NP][DP]

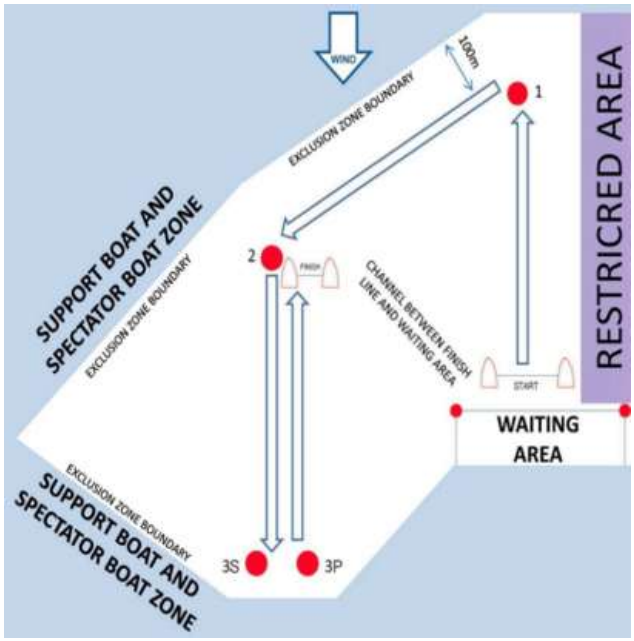
Ove previsto, le barche dovranno essere tenute nei posti loro assegnati nel parco barche concorrenti.

18 COMUNICAZIONI RADIO.

Una barca non dovrà né ricevere né trasmettere comunicazioni via radio che non siano disponibili a tutti i concorrenti, tranne che in condizioni di emergenza o quando utilizza apparecchiature messe a disposizione dal CdR/AO. Questa restrizione si applica anche ai telefoni cellulari e agli smartphones.

19. PERCORSO

19.1. Il diagramma del percorso sarà come da Scheda Normativa 2026.



19.2. Percorso: **Start-1-2– 3P/3S–Finish**

19.3. I concorrenti mentre compiono il lato di poppa **2 – 3P/3S** dovranno passare all'esterno (a destra o a sinistra) della linea di arrivo.

19.4. Se una boa del cancello (3P/3S) dovesse mancare la boa rimanente dovrà essere lasciata a sinistra.

19.5. A modifica della RRS 32 il percorso potrà essere ridotto purchè le barche abbiano compiuto almeno 3 lati.

ADDENDUM - 1

Istruzioni Speciali per le Regate e Batterie

Quando la regata viene svolta con il sistema a batterie si applicano le seguenti IdR aggiuntive.

A1 - SVOLGIMENTO

Come da Normativa Attività Sportiva 2026.

A2 - SEGNALI DI PARTENZA

- Il segnale di AVVISO della 2ª batteria di una prova sarà esposto appena possibile dopo la partenza della 1ª batteria della medesima prova; le barche in partenza nella 2ª batteria dovranno pertanto restare nelle vicinanze della zona di partenza.
- Si invita a prestare attenzione ai segnali perché il CdR potrà invertire l'ordine di partenza.

A3 - BANDIERE DISTINTIVE DELLE BATTERIE (l'AO potrà cambiare i colori)

Le batterie saranno così contraddistinte:

Gruppo "A"

- bandiera rettangolare GIALLA come Segnale di Avviso; nastro di colore GIALLO che dovrà essere **applicato sulla parte posteriore del picco** come identificativo della batteria.

Gruppo "B"

- bandiera rettangolare BLU come Segnale di Avviso; nastro di colore BLU che dovrà essere **applicato sulla parte posteriore del picco** come identificativo della batteria.

A4 - PUNTEGGIO

I punteggi si dovranno basare sul numero di barche della batteria più numerosa (modifica della RRS A5).

ADDENDUM 2

Standard Penalties [SP]

B3.4 (RRS per le BPS)	Alla prima infrazione al punto B3.4 dell'Addendum B, (RRS per BPS – Normativa Attività Sportiva 2026) seguirà un richiamo. Alla seconda infrazione, la Persona di supporto, dovrà dirigersi presso l'Area di Attesa e stazionare presso la stessa durante lo svolgimento delle prove del giorno. Alla terza infrazione l'obbligo di stazionamento nell'Area di Attesa area sarà esteso a tutti i giorni di regata durante lo svolgimento delle prove.

Penalità Discrezionali 2026

Quando il Comitato per le Proteste ha la discrezione per decidere la penalità più adeguata per un'infrazione, le penalità possono variare in un range che va da nessuna penalità alla squalifica. Tuttavia la FIV stabilisce che, in accordo con le "guidelines IODA", devono essere seguite le seguenti linee di condotta nell'assegnare le penalità. Se il Comitato per le Proteste (CdP) decide che possa essere applicabile una penalità superiore al DSQ, allora potrà prendere in considerazione di iniziare un'azione per infrazione della RRS 2 o 69.

Le penalità per le regate di flotta sono suddivise in quattro fasce:

Fascia 1 - valore di riferimento 5% della flotta
Fascia 2 - valore di riferimento 10% della flotta
Fascia 3 - valore di riferimento 30%della flotta
Fascia 4 - DSQ

Si comincia usando il presente documento per stabilire quale fascia si applica all'infrazione.

Le domande da considerare quando si decide in che fascia inserire inizialmente la penalità includono:

1(a) L'infrazione ha compromesso la sicurezza degli altri concorrenti o degli organizzatori?
1(b) La barca coinvolta ha ottenuto un vantaggio competitivo grazie all'infrazione?
1(c) L'infrazione potrebbe aver messo in discredito lo sport della vela o l'organizzazione?
1(d) L'infrazione ha provocato danni o lesioni?
1(e) l'infrazione ha provocato disagio a qualcuno?

Porsi quindi le seguenti domande per determinare se è il caso di passare alla fascia superiore o inferiore o massimizzare o minimizzare la penalità all'interno della fascia.

2(a) L'infrazione era deliberata? Aumentare la fascia almeno di un livello e considerare se applicare la RRS 2.
2(b) C'era una ragione valida o giustificazione per l'infrazione ? Considerare di non applicare penalità nel caso sussista una buona ragione a supporto di questa ipotesi.
2(c) C'è stato un qualche tentativo per nascondere l'infrazione? Aumentare la fascia almeno di un livello e considerare se applicare la RRS 2.
2(d) L'infrazione era dovuta a indifferenza o a un disinvolto disprezzo delle regole? Incrementare al massimo della fascia o di un livello.
2(e) L'infrazione è stata segnalata dal concorrente? Può giustificare l'applicazione del minimo della fascia o l'applicazione della fascia inferiore.

Per applicare la penalità devono essere usati I seguenti principi.

- Utilizzando le domande da 1(a) a 1(e) in connessione con la guida di cui alla tabella seguente, determinare la fascia "di partenza" ed il valore di riferimento.
- Utilizzando le domande da 2(a) a 2(e), decidere se il valore di riferimento è appropriato o se la penalità dovrebbe essere incrementata o decrementata. Una modifica verso la parte più alta o più bassa dovrebbe essere effettuata solamente nel caso di circostanze eccezionali.
- Qualsiasi penalità deve eccedere ogni probabile guadagno.
- Una penalità discrezionale non dovrebbe normalmente rendere il punteggio della barca peggiore del ritiro o di una squalifica.
- Quando l'infrazione riguarda più di una prova in una giornata ma risulta appropriato penalizzare la barca per una sola prova, la penalità dovrebbe essere applicata o alla prima prova del giorno o alla prova più vicina nel tempo all'incidente.

Quando I concorrenti si rendono conto di aver infranto una regola soggetta a penalità discrezionali, essi

dovrebbero riferire al Comitato per le Proteste e quindi da questa essere invitati a compilare un modulo in cui si descrive l'incidente. Il Comitato per le Proteste proporrà quindi una penalità che la barca può accettare senza udienza.

Applicazione dell'Appendice P alla categoria Optimist Divisione B

Nelle manifestazioni dove è presente la Divisione B è opportuno applicare l'Appendice P in maniera integrale, ma con le seguenti accortezze:

- Appena rilevata un'infrazione che ritenete involontaria, avvicinarsi al concorrente e, senza esporre la bandiera gialla, spiegargli la tipologia e le modalità dell'infrazione commessa.
- **Penalizzare il concorrente solo nel caso di infrazione volontaria o reiterate infrazioni**
- Alla fine delle prove di giornata, cercare l'istruttore, se possibile, e spiegargli l'infrazione commessa dal concorrente
- Ricordare sempre che nel caso soprattutto dei timonieri della Divisione B è prevalente la finalità didattica e gli interventi degli UdR devono andare principalmente in questo senso.

Le seguenti penalità sono quelle suggerite come guida e punto di partenza per assegnare qualsiasi penalità prima di considerare le domande da 1(a) ad (e) e da 2(a) a (e).

PENALITÀ' STANDARD DEL COMITATO TECNICO [SP]

Penalità Tecniche Minori – 5% della flotta
Mancata esposizione del nastro colorato che identifica la batteria
Infrazioni Minori delle Regole di Classe – 10% della flotta
Sassola/e non attaccata allo scafo(CR4.3a)
Pagaia non fissata allo scafo(CR4.3 c)
Deriva non attaccata allo scafo(CR3.3.4)
Cima di traino non fissata alla base dell'albero(CR 4.3 b)
Fischietto non attaccato al dispositivo di galleggiamento personale(CR4.2 a)
Uno stroppetto di fissaggio della vela 5 mm o più oltre il consentito (CR6.6.3.3, CR 6.6.3.4)
Due stroppetti di fissaggio della vela 3mm o più oltre il consentito(CR6.6.3.3, CR 6.6.3.4)
Perdita accidentale di uno stroppetto di fissaggio (CR6.6.3.3, CR 6.6.3.4)
Distanza tra boma e archettocompresatra101mme 120mm (CR3.5.3.8 a)
Anello/i della scotta liberi di scorrere sull'archetto(CR3.5.3.8 a)
Infrazioni Intermedie delle Regole di Classe – 30% della flotta
Sassola,pagaia o cima di traino non a bordo(CR 4.3)
Assenza del fischietto(CR 4.2 a)
Una riserva di galleggiamento non correttamente posizionata o sgonfia (CR 3.2.7.1)
Assenza del cordino, sistema di fissaggio o altro dispositivo utilizzato per fissare l'albero allo scafo (CR3.5.2.10)
Vela oltre i limiti delle bande di stazza (CR 6.6.3.1)
Due stroppetti 5mm o più oltre il consentito(CR6.6.3.3, CR 6.6.3.4)

Tre o più stroppetti 3mmopiùoltreil consentito (CR6.6.3.3, CR 6.6.3.4)
Distanza tra boma e archetto superiore a 120 mm (CR 3.5.3.8 a)
Occhiello nell'angolo di gola, mura o scotta di 3 mm o più oltre il consentito (CR6.6.3.3, CR 6.6.3.4)
Ripetizione della violazione di penalità minore
Infrazioni Istruzioni di Regata – 35% della flotta
Mancato passaggio al cancello del controllo di stazza dopo l'arrivo (se presente nelle IDR)
Penalità per Infrazioni Maggiori delle Regole di Classe – Protesta da parte del CT
Uso di attrezzatura non controllata
Uso di accessori non approvati
Qualsiasi altra infrazione alle Regole di Classe, al Bando di Regata e alle Istruzioni di Regata
Due riserve di galleggiamento non correttamente posizionate o sgonfie (CR 3.2.7.1)
Ripetizione della violazione di infrazioni intermedi e delle regole di classe