



The Hitchhiker's Guide to the

Guida pratica per gli UdR alla gestione degli eventi della Classe 420

420

Comune di SENIGALLIA
Prov. di Ancona

si avvisa la cittadinanza che l'Area è sottoposta a riprese tramite una telecamera collegata al sito internet del Comune di Senigallia
www.comune.senigallia.an.it

La comunicazione è effettuata nel rispetto della legge sulla privacy n. 675/96





ATA
622

ATA
56
002

002

TEAM

 **Italia**

LA CLASSE 420

Perfetta per entrare nel mondo delle barche a vela, ideata in Francia nel 1958 per avviare e praticare lo sport della vela. Oggi, nel mondo, la classe è presente con più di 60.000 esemplari in più di 45 nazioni del mondo. Il nostro calendario Nazionale copre tutta l'Italia con selezioni combattute per essere ammessi alla squadra nazionale per il Mondiale, l'Europeo e il Mondiale ISAF. Il Campionato Europeo supera puntualmente i 400 partecipanti tra le categorie Maschile, Femminile e Under 17 .

Ciò che differenzia il 420 dalle altre barche, è la sua raffinata tecnica di conduzione e le regolazioni che permettono agli equipaggi leggeri di regatare alla pari di quelli più pesanti: conta la testa, non le gambe. Il lavoro di squadra è tutto, in barca si va in due: il rispetto, l'amicizia e l'affiatamento che si instaura tra timoniere e prodiere fanno la differenza. Imparando a regolare il fiocco e lo spinnaker e scoprendo la più spettacolare delle rande montate sui doppi giovanili si capirà come condurre qualsiasi barca.

Interfacendosi con tanti cantieri, velerie e produttori regatando in 420 si realizza un percorso tecnico-agonistico che contribuisce alla formazione di un velista esperto! Dalle Olimpiadi alla Coppa America, gli ex 420isti hanno raggiunto i più ambiziosi titoli della vela mondiale, tra gli italiani di ieri e di oggi ricordiamo i fratelli Ivaldi, Cassinari, Noè, Cian, Mura, Di Salle, Paternoster, Ferrari, Capurro, Omari, Russo Cirillo.

Peter Burling è l'ultimo esempio in ordine di tempo, due volte campione del Mondo 420 alle Canarie nel 2006 e in Nuova Zelanda nel 2007 e vincitore poi di due edizioni consecutive della Coppa America (2017 e 2021).



CATEGORIE

La classifica, così come la Ranking List, prevede una suddivisione in diverse categorie per sesso ed età degli atleti. Nelle regate 420 in Italia, Quando nelle Regate della Classe 420 equipaggi maschili (Seniores), femminili e Juniores e mixed prendono la partenza contemporaneamente, andrà redatta un'unica classifica generale evidenziando nella stessa gli equipaggi femminili e gli Juniores e i mixed (specificando per questi ultimi l'anno di nascita). Per quanto riguarda l'**età**, viene considerato solo l'**anno di nascita** e non il giorno (ad esempio nel 2022 sono Under 17 gli atleti nati dal 2006 in poi). Vediamo le categorie adottate:

- **Open:** categoria «assoluto»;
- **Under 19:** Juniores, atleti con meno di 19 anni (nel 2022, chi è nato dal 2004 in poi);
- **Femminile:** identificati da un rombo rosso sulla randa;
- **Mix;**
- **Under 17:** atleti con meno di 17 anni (nel 2022, chi è nato dal 2006 in poi) identificati da un cerchio blu sulla randa.

Il **Campionato Mondiale di Classe** viene suddiviso nelle seguenti flotte:

- Open/Mix;
- Femminile;
- U17.

Il **Campionato Europeo Juniores** viene suddiviso invece in:

- U19 Men/Mix/Femminile;
- U17.



MARCHE

Su ogni lato della vela vanno applicati:

- a) Lettere nazionali sopra e sotto ben vicine alla stecca 2, non sovrapposti e con quello di dritta più in alto.
- b) Numeri velici sopra e sotto ben vicine alla stecca 2, non sovrapposti e con quello di dritta più in alto.
- c) Le rande utilizzate nelle regate per sole **donne** devono portare un **rombo rosso** (lunghezza di diagonali minimo 240 mm, massimo 260 mm) sopra la stecca 1 su entrambi i lati.



Quando richiesto da un Bando di Regata, la bandiera nazionale del timoniere, dimensione nominale 740 x 443 mm, deve essere applicata su ciascun lato della randa, posizionata come mostrato nella figura della slide successiva. Le bandiere devono essere prodotte da un ente approvato ICA elencato in: <https://www.sailing.org/classes/420/#Documents>

I numeri e le lettere devono essere in rosso, di larghezza minima di 200 mm (tranne il numero 1 e lettera I), di uno spessore minimo di 45 mm e di un'altezza minima di 300 mm.

Altre dimensioni e indicazioni relative a lettere e numeri sono specificate in RRS Appendice G.1.2(b).

MARCHE U17

Nel 2022, la Classe italiana ha richiesto una deroga al regolamento di stazza per poter applicare il cerchio blu agli equipaggi U17. A partire dal 2023 potrebbe essere introdotto come modifica permanente.



INTERNATIONAL 420 CLASS ASSOCIATION

Email: office@420sailing.org

The 420 Class Association grants permission to add the following rule to the class rules:

C.10.3.1.(h)

Mainsails used in U17 only events shall carry a blue circle (minimum diameter 150 mm, maximum 200 mm) below the lower batten pocket on both sides. The position should be between 100 and 150 mm from the lower batten pocket and between 100 and 150 mm from the leech.

This change will be in force **only** for the Coppa Italia to be held on the following dates:

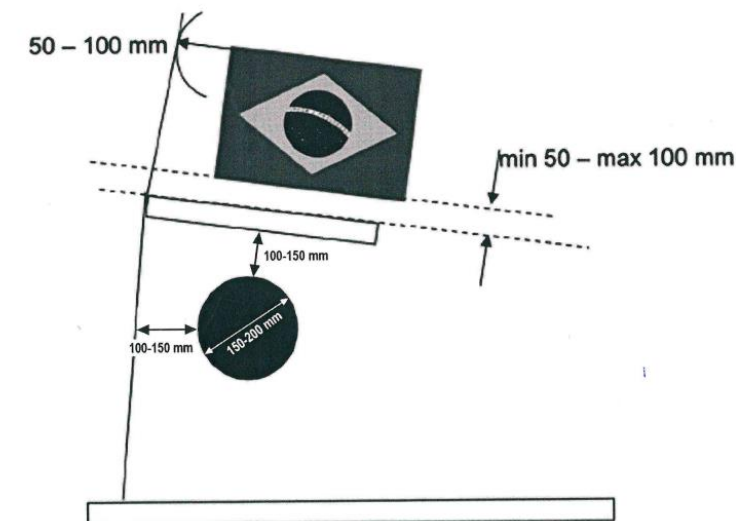
17th - 20th March, 2022, Lerici

14th - 17th April, Naples

5th - 8th May, Mandello del Lario

3rd - 5th June, Torbole.

Illustrative picture enclosed:



International 420 Class
General Secretary
Fulvia Ercoli

CALENDARIO

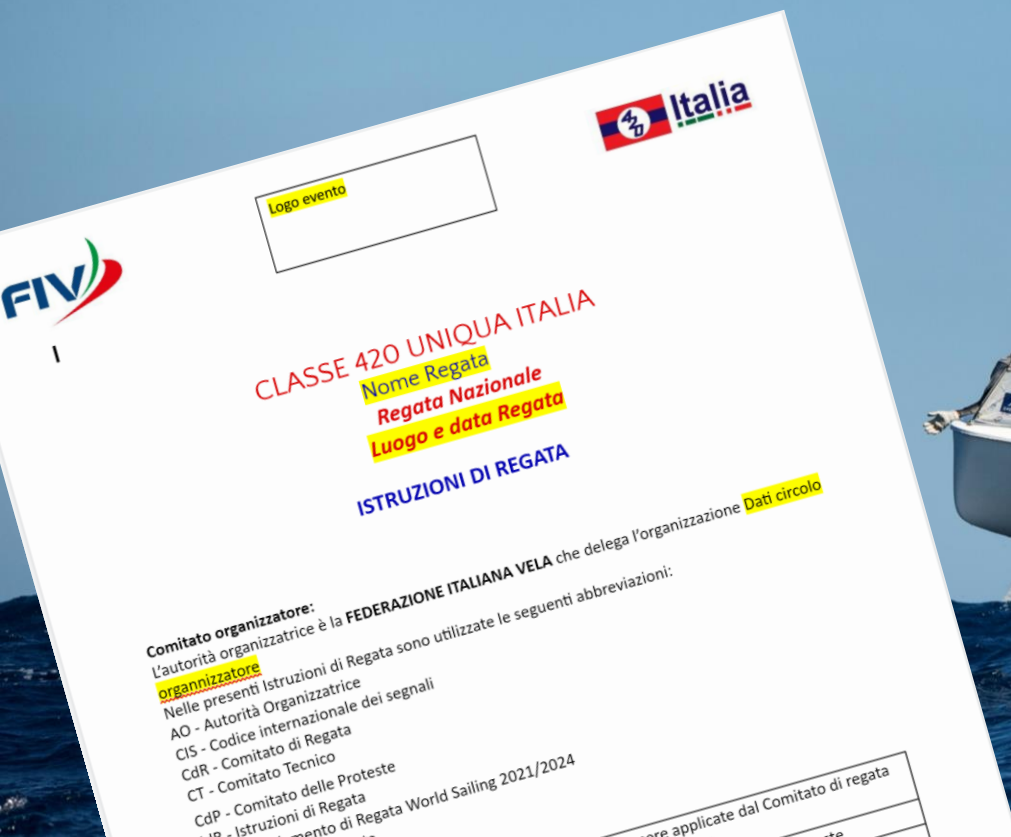
Il calendario nazionale della classe è ricco di eventi con un importante respiro internazionale:

- **Coppa Italia:** Sono le regate nazionali di selezione, sono solitamente 4 da 3 o 4 giorni e vengono svolte da marzo a giugno. Su queste regate è calcolata la ranking list da cui si selezionano gli equipaggi che formano la squadra nazionale. La partecipazione media è di 100 barche tra italiani e stranieri;
- **Trofeo Uniqua:** Evento di selezione che dura 3 giorni e si svolge solitamente in giugno concluso il circuito di Coppa Italia. Dalla classifica di questa regata vengono estratti due ulteriori equipaggi per la squadra nazionale;
- **Campionato Italiano giovanile Doppio:** Organizzato dalla Federvela, è la regata utile per l'assegnazione dei titoli di Campione Italiano Assoluto, Campione Italiano U19 e Campione Italiano U17;
- **Campionato Italiano Femminile:** Viene assegnato il titolo di campionesse italiane e la partecipazione è riservata agli equipaggi femminili;
- **November Race:** regata parallela al Campionato Italiano Femminile riservata ad equipaggi Open/Mix;
- **Regate Internazionali in Italia:** ogni anno vengono organizzate alcune importanti regate che risultano sempre molto apprezzate sia dagli equipaggi stranieri che da quelli italiani superando sempre i 150 iscritti. Queste manifestazioni vengono organizzate dalle singole società sportive in autonomia. Le più famose sono la 420&470 Carnival Race dello Y. C. Sanremo, l'International Genoa Winter Contest dello Y. C. Italiano e l'Imperia Winter Regatta dello Y. C. Imperia;
- **Regate Interzonal:** Da due anni la Classe 420 organizza 3 regate interzonal che hanno una partecipazione media di 30 barche e che vengono usate sia come eventi a se stanti e sia come regate di preparazione alle nazionali quando vengono organizzate in luoghi coincidenti come per le Interzonal del 2022.
- **Regate Zonal:** L'attività zonale della classe varia da Zona a Zona con numeri più importanti sia di eventi che di iscritti al nord Italia. A titolo di esempio, la Prima Zona articola il proprio calendario zonale su 15 eventi con un bacino di atleti che supera le 40 barche. La Decima Zona organizza un campionato zonale in 5 atti mentre la Tredicesima in 4 atti con 18 barche.



BANDO E ISTRUZIONI

La Classe ha predisposto dei modelli di NoR e di IdR che sono disponibili su richiesta scrivendo alla casella di posta elettronica della segreteria di Classe: segreteria420@gmail.com.



BATTERIE

Nelle Regate **NAZIONALI** ed al **CAMPIONATO ITALIANO GIOVANILE** della Classe 420 il limite massimo per la regata a singola batteria è fissato a **60 concorrenti**. Oltre 60 concorrenti la regata si svolge a batterie.

Si consiglia di adottare il sistema "A" (due colori) per le Regate a batterie. (vedi Allegati in calce alla Normativa per l'Attività Sportiva).

Quando le batterie vengono formate con un criterio *randomico*, bisognerà aver cura di controllare che siano bilanciate utilizzando la ranking list. Quest'ultima viene pubblicata sulla home page del sito www.420.it.



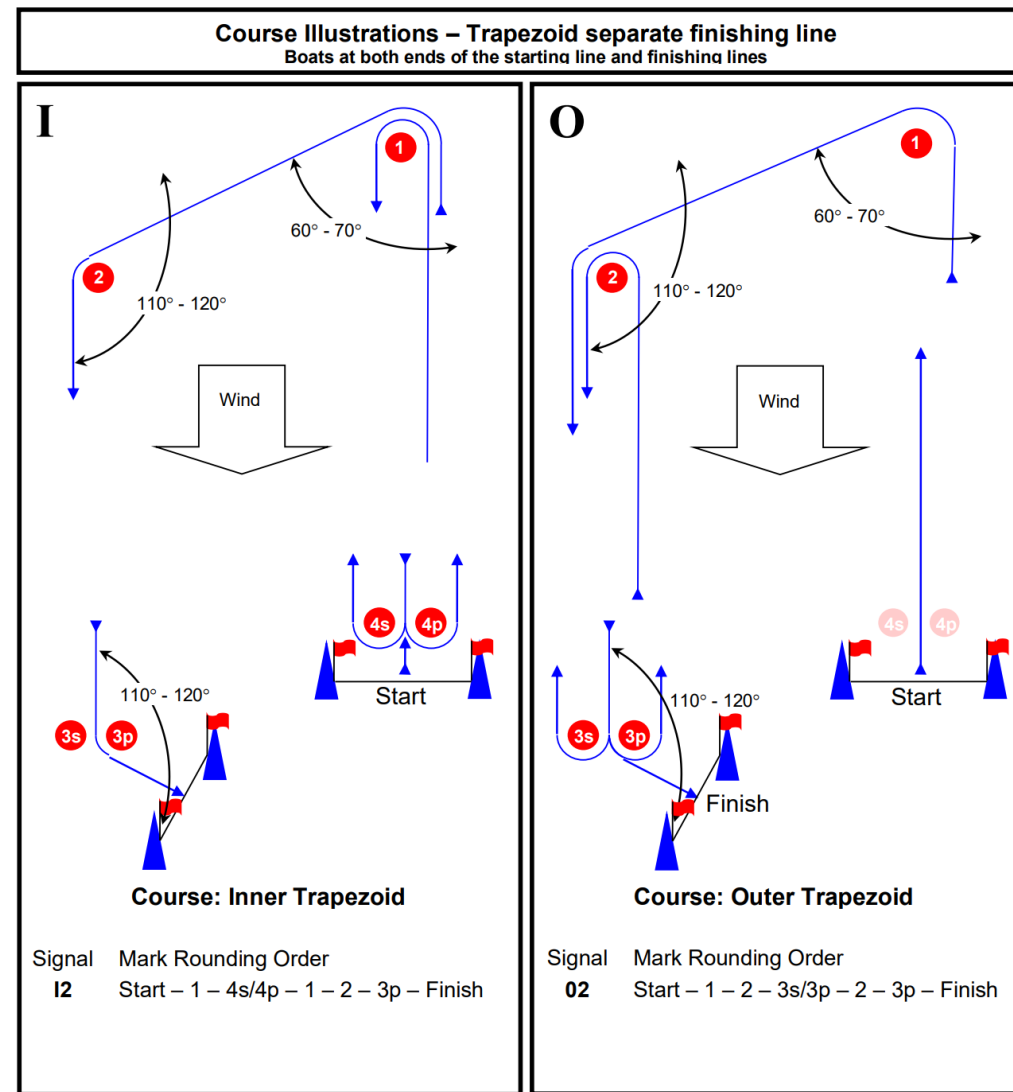
PERCORSI

Il percorso standard per una regata 420 Nazionale, Internazionale, Interzonale o comunque a batterie è il quadrilatero. Nelle regate a singola flotta il percorso a «bastone esterno» è preferito. Nel caso di regate a più batterie la prima a partire corre sul bastone esterno mentre la seconda corre sul bastone interno. In ogni caso avremo:

- **Tempo limite** per la prova: 70 min
- **Tempo limite alla boa 1:** 25 min
- **Finestra di arrivo:** 15 min
- **Target Time:** 45 min

Talvolta, nelle Regate Zonali o di Circolo è **possibile utilizzare il percorso a bastone** con o senza cancello o disimpegno.

Di norma, in un evento sono previste **3 prove al giorno** con la **possibilità di farne 4 una sola volta per recuperare eventuali prove non corse e solo a seguito della pubblicazione di un comunicato entro il giorno precedente.**



RILEVAMENTO BOE DAL BATTELLO COMITATO

Il rilevamento delle boe è diverso tra la barca comitato e la boa di poppa.

Si può notare che **i rilevamenti sono funzione delle lunghezze sia della bolina che della linea di partenza**. Come cresce il rapporto tra la lunghezza del lato di bolina e quella della linea di partenza (cioè un lato di bolina lungo e una breve linea di partenza), gli angoli diventano troppo piccoli per essere misurati dalla barca comitato e come il rapporto diventa molto basso (cioè un lato di bolina breve e una lunga linea di partenza), non ha molto senso preoccuparsi del rilevamento del lato di bolina.

I diagrammi che seguono prevedono, di norma, che la **linea di partenza** sia posta 0.05 nm (circa **100 metri**) **sottovento alla boa di poppa** con gli angoli calcolati di conseguenza.

L'applicazione tipica è quella di consentire al CdR di avere la **conferma che il percorso** è stato **posizionato correttamente** rispetto alla direzione del vento. Le tabelle potrebbero, tuttavia, essere applicate in modo diverso. Se il rilevamento dalla boa 3 (4) alla 1 è noto (come dovrebbe essere prima che il resto del percorso sia definito), unitamente alla lunghezza della bolina e della linea di partenza, le tabelle aiuteranno a stabilire gli altri lati.

Per i percorsi con boe a sinistra, sottrarre l'angolo "A" dal rilevamento tra la boa 3 (4) e la 1 per trovare quello che dovrebbe essere il rilevamento dal battello comitato alla boa 1 e sottrarre angolo "B" per trovare il rilevamento alla boa 2.



TRAPEZOIDE 60° - LASCO 2/3 D

“L/2” è la metà della lunghezza della linea di partenza, per valori tra 50 e 300 metri.

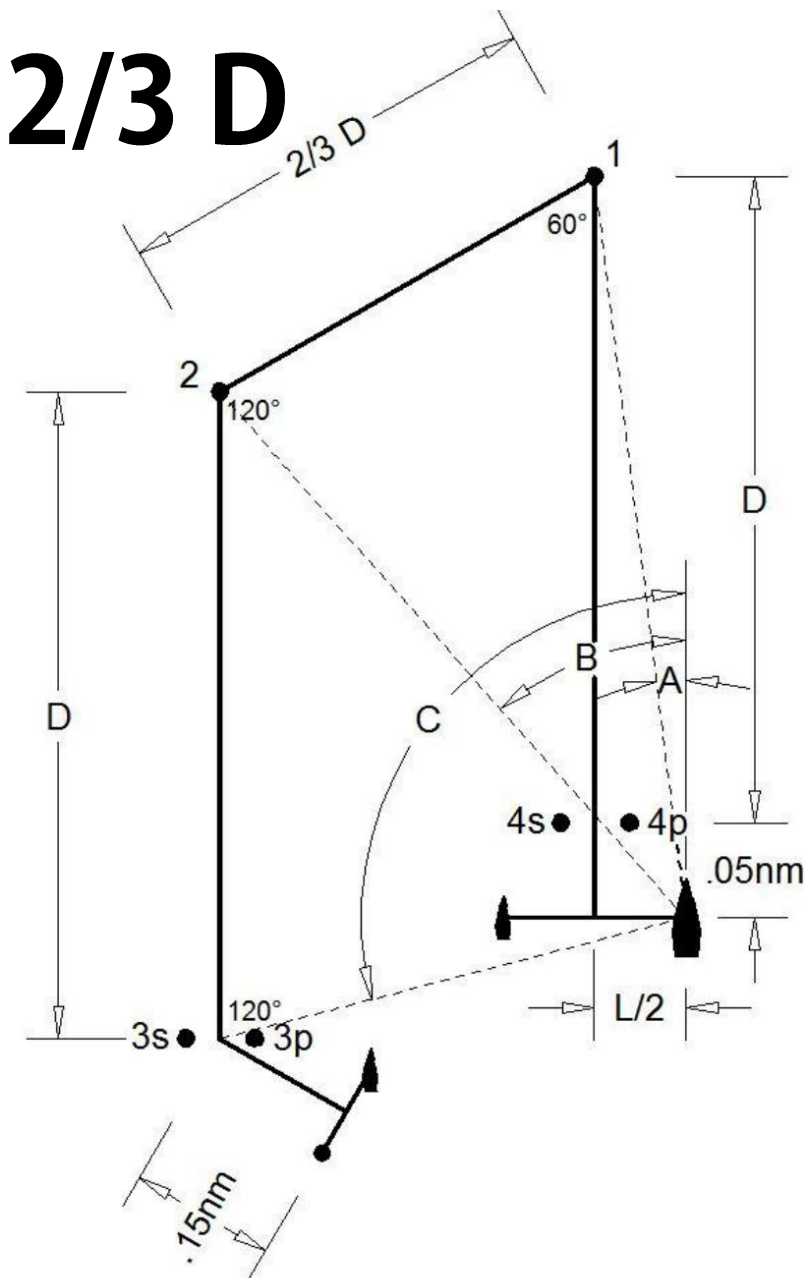
“D” è la lunghezza del lato di bolina, per valori tra 0.2 e 1½ miglio.

<A è la differenza tra il rilevamento della boa 1 vista dalla boa 4 e dal battello comitato.

<B è il rilevamento relativo della Boa 2 vista dal battello comitato.

<C è il rilevamento relativo della Boa 3 vista dal battello comitato

TRAPEZOIDE 60° - RILEVAMENTO DELLE BOE							
L/2=		50 m	100 m	150 m	200 m	250 m	300 m
D= 0.2 nm	<A	6°	12°	18°	23°	28°	33°
	<B	38°	43°	47°	51°	54°	57°
	<C	97°	96°	95°	94°	94°	93°
D= 0.4 nm	<A	3°	7°	10°	13°	17°	20°
	<B	39°	42°	45°	47°	49°	51°
	<C	108°	106°	105°	104°	103°	102°
D= 0.6 nm	<A	2°	5°	7°	9°	12°	14°
	<B	40°	42°	44°	45°	47°	49°
	<C	112°	111°	109°	108°	107°	106°
D= 0.8 nm	<A	2°	4°	5°	7°	9°	11°
	<B	40°	42°	43°	44°	46°	47°
	<C	114°	113°	112°	111°	110°	109°
D= 1 nm	<A	1°	3°	4°	6°	7°	9°
	<B	40°	41°	43°	44°	45°	46°
	<C	115°	114°	113°	112°	112°	111°
D= 1.2 nm	<A	1°	2°	4°	5°	6°	7°
	<B	40°	41°	42°	43°	44°	45°
	<C	116°	115°	114°	114°	113°	112°
D= 1.4 nm	<A	1°	2°	3°	4°	5°	6°
	<B	40°	41°	42°	43°	44°	45°
	<C	117°	116°	115°	114°	114°	113°



LUNGHEZZE DEI LATI

In questa tabella sono riportate le lunghezze dei lati divise per range di intensità del vento. Le celle in verde identificano il range di durata della prova corretto (target time 45min ± 5min). Si entra dalla colonna col vento, ci si porta alla riga con la durata della prova in verde e si leggono le lunghezze dei vari lati nel primo gruppo di colonne.

420

Angolo intorno 80
Target Time 45 minuti

percorso
O2/I2

lunghezza lati

1° lasco 2/3 (1° bolina-0,05)
1° e 2° poppa 1° bolina -0,05

2° bolina 1° bolina -0,05
2° lasco 0,15

Intervallo		Vento 5-8 nodi						Vento 8-12 nodi						Vento 12-15 nodi						Vento >15 nodi														
Bolina		21 minuti /miglio						17 minuti /miglio						14 minuti /miglio						13,5 minuti /miglio														
Poppa		18 minuti /miglio						12 minuti /miglio						8,5 minuti /miglio						7 minuti /miglio														
Lasco		13 minuti/miglio						9 minuti/miglio						6 minuti/miglio						5 minuti/miglio														
1° bolina	1° lasco	1° poppa	2° bolina	2° poppa	2° lasco	lung. Mn	tempo totale	1° bolina	1° lasco	1° poppa	2° bolina	2° poppa	2° lasco	tempo totale	1° bolina	1° lasco	1° poppa	2° bolina	2° poppa	2° lasco	tempo totale	1° bolina	1° lasco	1° poppa	2° bolina	2° poppa	2° lasco	tempo totale	1° bolina	1° lasco	1° poppa	2° bolina	2° poppa	2° lasco
0,30	0,17	0,25	0,25	0,25	0,15	1,37	24,7	8,3	2,2	4,5	5,3	4,5	2,0	18,2	5,1	1,5	3,0	4,3	3,0	1,4	13,9	4,2	1,0	2,1	3,5	2,1	0,9	12,5	4,1	0,8	1,8	3,4	1,8	0,8
0,35	0,20	0,30	0,30	0,30	0,15	1,60	29,0	7,4	2,6	5,4	6,3	5,4	2,0	21,4	6,0	1,8	3,6	5,1	3,6	1,4	16,3	4,9	1,2	2,6	4,2	2,6	0,9	14,7	4,7	1,0	2,1	4,1	2,1	0,8
0,40	0,23	0,35	0,35	0,35	0,15	1,83	33,3	8,4	3,0	6,3	7,4	6,3	2,0	24,6	6,8	2,1	4,2	6,0	4,2	1,4	18,8	5,6	1,4	3,0	4,9	3,0	0,9	16,9	5,4	1,2	2,5	4,7	2,5	0,8
0,45	0,27	0,40	0,40	0,40	0,15	2,07	37,7	9,5	3,5	7,2	8,4	7,2	2,0	27,8	7,7	2,4	4,8	6,8	4,8	1,4	21,2	6,3	1,6	3,4	5,6	3,4	0,9	19,2	6,1	1,3	2,8	5,4	2,8	0,8
0,50	0,30	0,45	0,45	0,45	0,15	2,30	42,0	10,5	3,9	8,1	9,5	8,1	2,0	31,0	8,5	2,7	5,4	7,7	5,4	1,4	23,7	7,0	1,8	3,8	6,3	3,8	0,9	21,4	6,8	1,5	3,2	6,1	3,2	0,8
0,55	0,33	0,50	0,50	0,50	0,15	2,53	46,3	11,6	4,3	9,0	10,5	9,0	2,0	34,2	9,4	3,0	6,0	8,5	6,0	1,4	26,1	7,7	2,0	4,3	7,0	4,3	0,9	23,6	7,4	1,7	3,5	6,8	3,5	0,8
0,60	0,37	0,55	0,55	0,55	0,15	2,77	50,7	12,6	4,8	9,9	11,6	9,9	2,0	37,4	10,2	3,3	6,6	9,4	6,6	1,4	28,6	8,4	2,2	4,7	7,7	4,7	0,9	25,8	8,1	1,8	3,9	7,4	3,9	0,8
0,65	0,40	0,60	0,60	0,60	0,15	3,00	55,0	13,7	5,2	10,8	12,6	10,8	2,0	40,6	11,1	3,6	7,2	10,2	7,2	1,4	31,0	9,1	2,4	5,1	8,4	5,1	0,9	28,0	8,8	2,0	4,2	8,1	4,2	0,8
0,70	0,43	0,65	0,65	0,65	0,15	3,23	59,3	14,7	5,6	11,7	13,7	11,7	2,0	43,8	11,9	3,9	7,8	11,1	7,8	1,4	33,5	9,8	2,6	5,5	9,1	5,5	0,9	30,2	9,5	2,2	4,6	8,8	4,6	0,8
0,75	0,47	0,70	0,70	0,70	0,15	3,47	63,7	15,8	6,1	12,6	14,7	12,6	2,0	47,0	12,8	4,2	8,4	11,9	8,4	1,4	35,9	10,5	2,8	6,0	9,8	6,0	0,9	32,5	10,1	2,3	4,9	9,5	4,9	0,8
0,80	0,50	0,75	0,75	0,75	0,15	3,70	68,0	16,8	6,5	13,5	15,8	13,5	2,0	50,2	13,6	4,5	9,0	12,8	9,0	1,4	38,4	11,2	3,0	6,4	10,5	6,4	0,9	34,7	10,8	2,5	5,3	10,1	5,3	0,8
0,85	0,53	0,80	0,80	0,80	0,15	3,93	72,3	17,9	6,9	14,4	16,8	14,4	2,0	53,4	14,5	4,8	9,6	13,8	9,6	1,4	40,8	11,9	3,2	6,8	11,2	6,8	0,9	36,9	11,5	2,7	5,6	10,8	5,6	0,8
0,90	0,57	0,85	0,85	0,85	0,15	4,17	76,7	18,9	7,4	15,3	17,9	15,3	2,0	56,6	15,3	5,1	10,2	14,5	10,2	1,4	43,3	12,6	3,4	7,2	11,9	7,2	0,9	38,1	12,2	2,8	6,0	11,5	6,0	0,8
0,95	0,60	0,90	0,90	0,90	0,15	4,40	81,0	20,0	7,8	16,2	18,9	16,2	2,0	59,8	16,2	5,4	10,8	15,3	10,8	1,4	45,7	13,3	3,6	7,7	12,6	7,7	0,9	41,3	12,8	3,0	6,3	12,2	6,3	0,8
1,00	0,63	0,95	0,95	0,95	0,15	4,63	85,3	21,0	8,2	17,1	20,0	17,1	2,0	63,0	17,0	5,7	11,4	16,2	11,4	1,4	48,2	14,0	3,8	8,1	13,3	8,1	0,9	43,5	13,5	3,2	6,7	12,8	6,7	0,8
1,10	0,70	1,05	1,05	1,05	0,15	5,10	94,0	23,1	9,1	18,9	22,1	18,9	2,0	69,4	18,7	6,3	12,6	17,9	12,6	1,4	53,1	15,4	4,2	8,9	14,7	8,9	0,9	48,0	14,9	3,5	7,4	14,2	7,4	0,8
1,15	0,73	1,10	1,10	1,10	0,15	5,33	98,3	24,2	9,5	19,8	23,1	19,8	2,0	72,6	19,6	6,6	13,2	18,7	13,2	1,4	55,5	16,1	4,4	9,4	15,4	9,4	0,9	50,2	15,5	3,7	7,7	14,9	7,7	0,8
1,20	0,77	1,15	1,15	1,15	0,15	5,57	102,7	25,2	10,0	20,7	24,2	20,7	2,0	75,8	20,4	6,9	13,8	19,6	13,8	1,4	58,0	16,8	4,6	9,8	16,1	9,8	0,9	52,4	16,2	3,8	8,1	15,5	8,1	0,8

Questa tabella è stata ricavata sulla base dei VMG contenuti in analoghi documenti prodotti dalla SW e/o dalla RYA; sono evidenziate in verde le caselle che danno un tempo di percorrenza stimato con una tolleranza del 10% rispetto ad un Target Time ipotizzato in 45'.

I diagrammi allegati (realizzati sulla falsariga di analoghi diagrammi realizzati dalla CYA), oltre a poter essere utilizzati per il tracciamento, consentono al CdR di avere la conferma che il percorso è stato posizionato correttamente rispetto alla direzione del vento.

LINEA DI PARTENZA

La partenza per una regata nazionale è lunga circa 400-500 metri.

La linea di partenza dev'essere lunga
Numero delle barche in partenza x Lunghezza della Barca x 1,1

LASCO

Indicativamente, il lato di lasco
sarà lungo $\frac{2}{3}$ del lato di bolina



37

49



VENTO

Sulla Normativa, la Classe raccomanda di **non dare la partenza** con **intensità di vento inferiore ai 5 nodi**.

Il **limite superiore di velocità del vento** non è fissato dalla Classe ma varia in base alle altre condizioni meteomarine, al tipo di evento, al livello medio della flotta. La valutazione è **affidata al CdR** che può consultarsi con la Classe.

Se la **velocità media** del vento è chiaramente **superiore a 13 nodi** lungo il percorso, il CdR può segnalare in conformità con l'appendice P5 della RRS che il **pompaggio, il rocking e l'ooching sono consentiti**. Ciò modifica le regole RRS 42.2(a), RRS 42.2(b), RRS 42.2(c).

SOSTITUZIONE DI ATTREZZATURE ED EQUIPAGGIO

La sostituzione di equipaggio non è permessa. Solo per gravi motivi accompagnati da relativa documentazione uno dei due membri dell'equipaggio potrà essere sostituito una sola volta nella stagione, dietro l'approvazione della Classe Uniqua 420 (inviando la richiesta a segreteria420@gmail.com). Questo può accadere anche durante un evento e la segreteria di Classe invierà copia dell'autorizzazione anche al CdR e al Comitato Organizzatore.

Gli equipaggi devono regatare con il numero velico della propria barca fatto salvo per alcune rarissime eccezioni da valutare.

In caso di sostituzione di una vela danneggiata nel corso di una manifestazione, oltre alla richiesta di cambio e alla presentazione della vela danneggiata come prova, la nuova vela dovrà essere timbrata.



CONTROLLI DI STAZZA



Nelle prossime diapositive vediamo un elenco di controlli classici del 420 che vanno eseguiti in parte a terra e in parte in acqua.

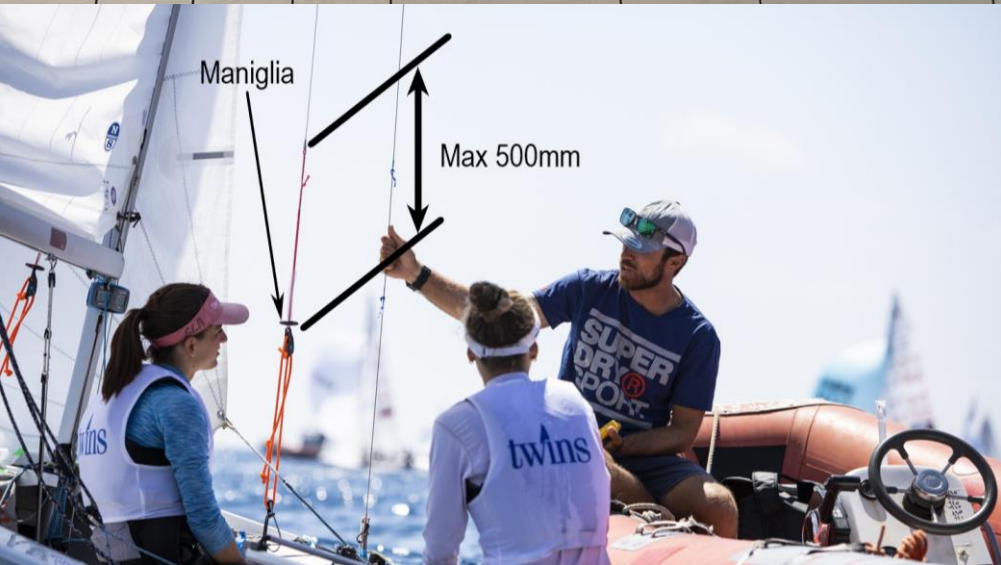


A TERRA

Ove previsto dal NoR (Regate Nazionali e Internazionali), viene effettuata la **timbratura** di un gioco di **vele** ad equipaggio. La timbratura può essere effettuata da uno stazzatore oppure da un delegato della Classe o del Circolo organizzatore apponendo un timbro e una firma. Si controlla la conformità del numero sulla vela con quello della barca, la presenza delle Royalties e della stazza, il corretto posizionamento di tutti i *marking* e vengono annotati gli equipaggi che passano il check. Ricordare che i numeri devono essere stondati e non del vecchio tipo rettangolari.

RE-WEIGHING - HULL						
Date	Hull Weight	Total corrector weight	Number of correctors	Name, stamp and Signature of measurer	Certification Authority stamp and Date	Comments
24.3.2021	79.55	0.45	1	TERESA RIOS 420 IM	WS.	JEL 2021 FORMIA ITALY

Sempre se previsto da NoR, è possibile verificare la **presenza dei pesi correttori** sulla poppa delle barche. La presenza del peso correttore è indicata sul **Measurement Form*** ed è più frequente sulle barche che hanno partecipato a campionati mondiali o europei.



Un altro controllo classico eseguibile sia a terra che in acqua è quello sui **cavi del trapezio**. La prima cosa da controllare è la presenza di **una sola maniglia**; alcuni equipaggi ne mettono due: una sopra al paranco e una sotto ed è vietato. L'altra misura molto semplice da verificare è la **lunghezza della sezione tessile** regolabile che dev'essere di **massimo 500mm** quando completamente estesa.

(*) [https://www.sailing.org/tools/documents/Int420measurementform2017-\[23466\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/Int420measurementform2017-[23466].pdf)

IN ACQUA

Il salvagente deve recare un simbolo di certificazione (es. marchio CE ma non necessariamente quello) avere una misura adeguata all'atleta ed avere una forza di galleggiamento di almeno 50N. Devono essere ben indossati e fissati al corpo con tutti gli elementi di fissaggio.

In ultimo, è possibile verificare che i **rivetti ai segni di stazza siano posizionati correttamente**. I rivetti devono essere messi in modo che la penna e il punto di scotta della randa non scorrano oltre alla parte «interna» del segno di stazza.

Per quanto riguarda le **vele** occorre controllare che **abbiano il timbro** di cui alla diapositiva precedente.

La **cima di traino** deve misurare almeno 8 metri (quasi due lunghezze) ed essere **legata all'albero**. Fino allo scorso regolamento andava riportata a prua ma col nuovo non è più obbligatorio. Il diametro della cima dev'essere di almeno 8 mm e deve galleggiare. In ultimo, i tappi dei gavoni devono essere ben posizionati.



Notizie utili per la Giuria

Il lavoro del comitato delle proteste comprende:

- In acqua il controllo della RRS 42
- A terra la discussione delle proteste



IN ACQUA

In acqua è previsto il controllo delle infrazioni alla RRS 42 con l'applicazione dell'Appendice P. La classe 420 prevede l'utilizzo della bandiera Oscar e Romeo (RRS P5). Le regole di classe fissano il limite di vento per l'esposizione della bandiera «O» a **13 Nodi** (C.1.2.1).

L'intensità del vento deve essere **costantemente** 13 o più nodi, misurati a livello di coperta. La bandiera «O» va esposta **prima o insieme** al segnale di avviso.

Quando la bandiera «O» è esposta, sono consentiti sia di bolina che di lasco/poppa:

- *Pumping*
- *Ooching*
- *Rocking*

La timonella (Sculling) non è mai permessa!

Per una guida chiara delle infrazioni più comuni alla RRS 42 per la classe 420, si può consultare il seguente link:

[https://www.sailing.org/tools/documents/Rule424202013-\[15299\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/Rule424202013-[15299].pdf)



INFRAZIONI TIPICHE LA PARTENZA

Sculling: Il 420 ha una pala del timone piuttosto grande, pertanto il suo utilizzo ha effetti importanti sulla barca. Le infrazioni più evidenti sono lo **SCULL 2** (il timoniere a pochi secondi dalla partenza da forti timonellate al di sotto di una rotta di bolina stretta per far accelerare la barca) e lo **SCULL 3** (il timoniere o il prodiere scontrano la randa, e contestualmente danno delle timonellate. Questo spesso viene fatto per mantenere la posizione sulla linea di partenza senza scadere sottovento)

Rocking e Pumping: A pochi secondi dalla partenza (o allo start) spesso il timoniere o il prodiere sbandano la barca sottovento una o due volte, dando contestualmente delle schienate per far partire velocemente la barca e togliersi dai rifiuti delle altre barche. Vedere questa infrazione è piuttosto semplice posizionandosi a poppa della barca e facendo attenzione alla balumina della randa.



INFRAZIONI TIPICHE LA BOLINA

Pumping: Quando le condizioni sono di vento medio, quasi al limite della «O», il prodiere tende a dare più pompate con la parte superiore del corpo (PUMP 6). Questo lo si può vedere facilmente posizionandosi a poppa della barca che sale di bolina, facendo particolare attenzione al movimento della balumina della randa. In condizioni di vento medio, inoltre, il timoniere tende a pompare la randa con la scotta non in relazione alle condizioni di mare e del vento (raffiche, salti di vento). Invece movimenti «prua-poppa» del prodiere per cambiare l'assetto della barca in relazione alle onde sono permessi. (**OOCH 1**).

Virate con rollio: Quando le condizioni di vento sono piuttosto deboli, timoniere e prodiere tendono ad accentuare il rollio durante la virata. Entrambi in uscita dalla virata schiacciano violentemente la barca, con il prodiere che spesso si appende alle sartie per accentuare la schiacciata. **Bisogna fare attenzione che la velocità della barca non aumenti vistosamente dopo la virata.**

WARNING: Quando una **stecca della randa è rovesciata**, sono **permesse delle pompate** fino a quando la stecca non è più rovesciata, a meno che questo **non generi chiaramente propulsione**. Questo accade spesso quando il vento è debole.



INFRAZIONI TIPICHE LASCO E POPPA

Pumping: Quando le barche girano la boa di bolina, issano spi sul lasco in direzione della boa 2. In questa situazione bisogna prima accertare se vi sono condizioni per planare. Se la risposta è positiva è consentito pompare **una sola volta** con la scotta una vela (o entrambe nello stesso momento) per iniziare una planata o il surfing (è facile vedere pompare in contemporanea randa e spinnaker) (**PUMP 9**). NON è permesso pompare una vela per iniziare il surf o la planata (es. Randa), e poi cazarne un'altra mentre si sta planando (es. Spinnaker) (**PUMP12**). Tre tentativi consecutivi falliti di surfare o planare, sono proibiti (**PUMP 8**) Inoltre, specialmente in condizione di vento debole, il prodiere tende a pompare lo spinnaker col braccio ripetutamente. Questa infrazione si può notare facilmente vedendo il movimento del tangone, unito allo Spinnaker che si sgonfia e gonfia ripetutamente (Questo effetto lo si ha spesso anche quando la barca incontra una serie di onde corte, magari causate da un gommone, che fanno sgonfiare lo spi. **Attenzione a non confondere le due cose!**). La situazione più critica dove fare maggiore attenzione la abbiamo sul lasco finale prima dell'arrivo, dove le barche cercano di coprire le imbarcazioni sottovento per superarle, spesso pompando sia di scotta che di corpo. Questa infrazione porta un grandissimo vantaggio, soprattutto se ci sono più imbarcazioni vicine.

Rocking: Spesso con vento medio-debole, prodiere e timoniere sono seduti su lati opposti della barca. Ripetuti rollii non dovuti alle condizioni del mare, causati da entrambi i membri dell'equipaggio sono proibiti. Poiché il 420 è un'imbarcazione con una linea dell'opera viva più tondeggiante rispetto ad altre (es. laser, 29er) attenzione a non confondere il rollio causato o accentuato dall'equipaggio, con il rollio di fondo della barca!.



A TERRA

Nella stagione 2022, durante le regate nazionali, c'è stata una media di 15 proteste ad evento. Pertanto, nel valutare l'organizzazione dei comitati di protesta è bene prevedere un Comitato che possa dividersi in due pannelli per velocizzare le procedure.

Dal 2021, la Classe è abituata ad usare **Racing Rules of Sailing** per gestire la regata, pertanto anche per la gestione delle proteste è bene utilizzare questo sito.

Inoltre la classe nazionale è provvista di un gruppo What's App dove durante gli eventi nazionali vengono comunicate tutte le notizie relative alla regata, comprese le convocazioni alle varie proteste. Si può entrare in questo gruppo tramite il seguente link:

<https://chat.whatsapp.com/CqVhf50y4dFB6HIAZ4b4yF>

Infine, dal 2021, nei bandi di regata degli eventi nazionali e non, si consiglia l'applicazione «dell'appendice T: «Arbitrato», per velocizzare il più possibile la grande mole di proteste.



420 UNIQUA ITALIA
26 marzo 2021 · 🌐

☀️ Manca una settimana all'inizio della II Coppa Italia a #Formia, vi siete già preparati un po' sul nostro Albo Ufficiale Online, #RacingRulesOfSailing ? Approfondiamo un po' insieme con questo breve tutorial!
✅ https://www.youtube.com/watch?v=ulBt5_HjoYw

!! Su RacingRulesOfSailing troverete:

- 🚩 COMUNICATI AI CONCORRENTI E ORARI DI PARTENZA;
- 🚩 DOCUMENTAZIONI E LINK UTILI;
- 🚩 MODULISTICA (per proteste/riparazioni, autopenalità, cambio attrezzatura/equipaggio, quesiti alla giuria);
- 🚩 TEMPI LIMITE;
- 🚩 CALENDARIO DELLE UDIENZE;
- 🚩 PENALITÀ PER LA RRS 42;
- 🚩 PENALITÀ IN PARTENZA.

👉 Accedete direttamente con il link in bio ✅
<https://www.racingrulesofsailing.org/documents/1734/event...>, preferibile all'uso dell'App che trovate sugli store.

📱 Al Circolo troverete dei QR Code che potrete scansionare con il vostro cellulare e vi porteranno direttamente alla sezione della modulistica.

☀️ Trovate i tutorial per Smartphone tra gli IGTV sulla nostra pagina Instagram, sulla pagina Facebook e per PC sul nostro canale YouTube.

📌 Seguiteci per restare aggiornati!

#waves #eatpastasailfast 🇮🇹 🇮🇹 #420class #int420class #federazioneitalinavela #sailingfiver #wind #extremesports #watersports #young #youngteam #team #teamwork #sail #sailing #420sailingteam #420sailing #coppaitalia

✅

RACING RULES OF SAILING

✅

YOUTUBE.COM
Racing Rules Of Sailing - Tutorial #1
#RacingRulesOfSailing è il nostro Albo Ufficiale Online a partire dalla II Coppa Italia a Formia.A...



LINK UTILI

Sito Classe Italiana 420: <https://www.420.it/>

- Nella home page trovate il link alla **Ranking List**
- Nella barra superiore, nei **Documenti**, trovate la scheda normativa della Classe, il suo Statuto, la Deroga per l'utilizzo delle marche U17 e i Cambi equipaggio autorizzati dalla Classe.

Pagina WS con la documentazione ufficiale di Classe:

<https://www.sailing.org/classes/420#Documents>

Regolamento di Stazza: https://d7qh6ksdplczd.cloudfront.net/sailing/wp-content/uploads/2022/03/19014210/420_CR_20211201.pdf

Infrazioni più comuni della 42: <https://d7qh6ksdplczd.cloudfront.net/sailing/wp-content/uploads/2022/04/28154746/2022-03-RRS-42-Guide-420.pdf>

Sito della Classe Internazionale: <http://www.420sailing.org/>

Grazie all'amico Mario Lupinelli per aver condiviso le tabelle per la stesura del campo di regata ideate da Paolo Collina. Grazie anche a Dimitris Dimou e Alex Finsterbusch per i suggerimenti. Grazie Federvela per il continuo supporto.

Andrea Lelli, 28 Giugno 2022





Associazione 420 UNIQUA
ITALIA Strada San Lorenzo 130
18038 Sanremo (IM)
www.420.it
segreteria420@gmail.com



Relatori: Andrea Lelli – Presidente - 0039 327 747 0777; Antonio Rutoli - Consigliere - 0039 320 905 3411.