



**CONSELHO DE ARBITRAGEM**

**GUIA  
DE GESTÃO  
DE REGATAS**

2021

Esta versão em português do Guia de Gestão de Regatas de Frota é uma tradução do documento publicado pela World Sailing Race Management Policies for World Sailing Events - Fleet Racing, adaptado à realidade nacional.

Apesar deste documento ser específico para os eventos sob a tutela da World Sailing, é recomendado a todos os oficiais de regata e autoridades organizadoras nacionais que o usem, como guia na realização de eventos tendo em atenção as respetivas diferenças entre os diversos tipos de provas.

Tradução de Miguel Amaral.

Revisto e Aprovado pelo Conselho de Arbitragem da F.P.V.

# GUIA DE GESTÃO DE REGATAS DE FROTA

*Tenha em atenção que este guia indica apenas diretrizes para a Comissão de Regatas.*

*O não cumprimento destas diretrizes não será motivo para um pedido de reparação*

## 1. Definições

- 1.1. **Oficial de Regatas Principal** – um Oficial de Regatas responsável pela condução da regata em todas as áreas de regata;
- 1.2. **Oficial de Regata** – Um Oficial de Regata, reconhecido pelo Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela;
- 1.3. **Oficial de Regata local** – Um Oficial de Regata, reconhecido pelo Conselho de Arbitragem da Federação Portuguesa de Vela, responsável pela equipa da Comissão de Regatas e por uma área de regata;
- 1.4. **Equipa da Comissão de Regatas** – o Principal Race Officer, Oficial de Regata, Oficial de Regata local e todos os restantes membros encarregues da gestão da regata.

## 2. Princípios Gerais

- 2.1. O papel da Comissão de Regatas é conduzir as regatas, de acordo com as instruções da Autoridade Organizadora, conforme exigido pelas regras;
- 2.2. Estas políticas são aplicáveis a qualquer percurso e a qualquer tempo alvo. A criação de diferentes percursos deve ser incentivada;
- 2.3. A falta de tempo ou de regatas concluídas não serão base para uma variação destas orientações;
- 2.4. O responsável de uma embarcação da Comissão de Regatas avisará imediatamente o Oficial de Regata se acreditar que a sua embarcação afetou substancialmente um ou mais barcos em regata.

## 3. Horários / Tempos / Alterações aos horários

- 3.1. As horas terão por base a hora GPS. Uma sequência de largada deverá iniciar no minuto certo – hh:mm:00;
- 3.2. As largadas não serão atrasadas para que os velejadores cheguem à área de regata se estes pudessem ter chegado com razoável antecedência;
- 3.3. Para alertar os barcos de que uma regata ou sequência de regatas começará em breve, a(s) bandeira(s) laranja(s) da linha de largada serão expostas (com um sinal sonoro) pelo menos cinco minutos antes de um

sinal de advertência ser exposto. Este período temporal poderá ser alterado em função da classe;

- 3.4. A(s) bandeira(s) laranja(s) da linha de largada serão removidas (sem sinal sonoro) quatro minutos após o sinal de largada, a menos que a Comissão de Regatas pretenda fazer o ~~sinal de advertência para a próxima frota largar~~ passados dez minutos da largada anterior;
- 3.5. A Comissão de Regatas usará o dia inteiro, se necessário, para completar o programa. O adiamento de uma regata para o dia seguinte será coordenado com as diferentes áreas de regata, se estas existirem;
- 3.6. Se a previsão meteorológica sugerir que é improvável que seja possível realizar regatas no dia seguinte (muito ou pouco vento), o programa pode ser alterado para realizar mais regatas num dia. O número de regatas disputadas não será maior do que uma regata à frente do programa e qualquer alteração será notificada no dia anterior à sua entrada em vigor (ver número de regatas diárias nas IdR Padrão).

#### **4. Decisão de competir**

- 4.1. A regata será iniciada à hora programada se as condições de vento e visibilidade estiverem dentro dos parâmetros descritos neste guia. Esperar por condições "melhores" pode ser injusto e deve ser evitado;
- 4.2. A Comissão de Regatas esperará que o vento "estabilize". Os velejadores podem competir em condições "instáveis";
- 4.3. A largada pode ser adiada se uma grande mudança no vento for esperada com base em um padrão conhecido ou outra informação confiável (exemplo: a brisa do mar pode ser vista à distância e deve chegar em breve a área de regatas). Caso contrário, a Comissão de Regatas iniciará a regata, uma vez que a mudança do vento pode não ocorrer, o percurso pode ser corrigido ou a mudança pode ocorrer após o final da regata;
- 4.4. O vento será medido a partir de barcos à deriva;
- 4.5. A velocidade média do vento será determinada num período de cinco minutos;
- 4.6. As regatas não serão iniciadas com uma média de vento inferior a 5 nós estabelecido ao longo de toda a área de regata. Este limite inferior pode ser maior se houver forte corrente na área de regata;
- 4.7. As regatas não serão iniciadas com uma média de vento superior a 25 nós. Para algumas Classes, esse limite superior é de aproximadamente 2 a 5 nós a menos em mar agitado e/ou vento com rajadas fortes. Esses limites também podem variar para todas as Classes, dependendo das condições do mar, da corrente e das mudanças rápidas na velocidade;

- 4.8. As regatas não serão iniciadas se a visibilidade reduzida impedir que a Comissão de Regatas aviste a linha de largada e identifique barcos adiantados. O facto de a primeira baliza não poder ser vista da linha de largada não é, por si só, motivo para adiar a regata;
- 4.9. Sempre que possível, a Comissão de Regatas irá adiar em terra (AP ou AP / numeral) ou enviar os velejadores para terra (AP / H) se as condições climatéricas não forem adequadas para a regata continuar;
- 4.10. Para windsurfistas, um máximo de 3 regatas por dia serão disputadas independentemente das condições de planar;
- 4.11. Em regatas consecutivas (*back to back*), o intervalo entre o fecho da linha de chegada e o novo sinal de advertência para aquele grupo, normalmente não será inferior a 5 minutos (10 minutos para windsurfistas). Isso pode variar de acordo com as condições.

## **5. Percursos**

- 5.1. A Comissão de Regatas tentará definir a primeira perna o mais longa possível dentro dos limites da área de regata e do tempo alvo;
- 5.2. O comprimento do percurso será estabelecido de modo a dar ao primeiro barco de cada frota a melhor hipótese de atingir o tempo alvo;
- 5.3. Para percursos do tipo trapézio, o comprimento da perna do largo entre as balizas 1 e 2 será de aproximadamente dois terços do comprimento da perna 1;
- 5.4. O ângulo da perna do largo será de 110° em relação ao vento para windsurf e barcos sem balão ou 120° ao vento para barcos com balão;
- 5.5. As portas terão aproximadamente um tamanho de 10 comprimentos de casco, colocadas perpendicularmente ao vento. Variações na largura e no ângulo podem ser apropriadas para ajustar às condições atuais ou outras condições prevaletentes. Quando estiverem disponíveis, miras digitais a laser serão usadas para determinar o tamanho das portas;
- 5.6. Normalmente, as balizas de sotavento 4p/4s serão colocadas após a largada (última largada da sequência no caso de várias frotas). No caso de águas profundas, com corrente forte ou falta de experiência dos balizadores envolvidos, as balizas 4p/4s podem ser colocadas antes do início;
- 5.7. Quando apenas uma baliza da porta é colocada, essa baliza deve ser rondada por bombordo. Uma instrução de regata adequada será: "Numa porta, poderão ser substituídas as duas balizas por uma única, que deverá ser rondada pelo mesmo lado que todas as restantes do percurso";

- 5.8. Para windsurfistas, a Comissão de Regatas pode usar o slalom imediatamente antes da chegada quando houver condições de planar. Se for usado slalom, o tempo alvo para essa parte do percurso será de 2 minutos no máximo;
- 5.9. Para as Medal Races de windsurf em condições de planar, o percurso terá uma largada e uma chegada ao largo.

## 6. Linha de Largada

- 6.1. As linhas de largada à bolina geralmente serão colocadas perpendicularmente ao vento médio. Corrente, lado favorecido do percurso, mudanças de vento esperadas e outras variáveis podem justificar a variação desta diretriz;
- 6.2. Quando houver uma porta diretamente a barlavento da linha de largada, esta será colocada aproximadamente a 0,05mn a barlavento da linha de largada;
- 6.3. A tabela em baixo é um guia para o comprimento da linha de largada para regatas de frota. Use multiplicadores semelhantes para outras Classes. Um multiplicador maior pode ser usado em ventos fortes ou mar agitado.

Classe	Comprimento do Barco	Factor Multiplicador
Pranchas	Tamanho da prancha	1.5 to 3
Laser	4.24	1.5
470 / 420	4.7	1.5
49er / 49erFX / 29er	4.9	2
Optimist	2.34	1.5

Comprimento da linha inicial = número de barcos x comprimento do barco x Fator Multiplicador;

- 6.4. Para as Medal Races, o comprimento da linha de largada deve ser de aproximadamente 100 metros para todas as Classes, exceto para a classe Nacra 17, que deve ser de aproximadamente 150 metros;
- 6.5. Quando disponíveis miras digitais a laser e/ou GPS, devem ser usados para determinar o tamanho da linha de largada.

## 7. Ler a linha / Tempos / Sinais / Gravação

- 7.1. A Comissão de Regatas controlará a linha de largada em cada extremidade, aconselhavelmente sempre que existam 25 ou mais embarcações, na frota a largar;
- 7.2. Cada observador de linha usará um dispositivo portátil de gravação de voz e gravará sem parar, pelo menos 90 segundos antes do sinal de largada e até eventualmente depois, se houver qualquer coisa de

interesse após a largada. Um comentário de qualquer coisa de interesse será gravado (como barcos se aproximando da linha, agrupamentos, etc);

- 7.3. Se cassetes forem usadas, estas serão rotuladas e preservadas até após a conclusão de todo o evento. Se gravadores digitais forem usados, a gravação de cada dia será salva e indexada para fácil recuperação;
- 7.4. Em nenhuma circunstância uma chamada individual será sinalizada depois de 5 segundos após o sinal de largada;
- 7.5. A Comissão de Regatas não sinalizará uma chamada individual, e em seguida uma chamada geral;
- 7.6. Os barcos classificados como OCS, UFD ou BFD, e os seus treinadores, podem ouvir as gravações de voz da(s) largada(s) aplicável(s). A hora e o local para o fazer deve ser comunicada, numa reunião de timoneiros/treinadores, ou de outra forma, e não deve ultrapassar a hora limite de protestos;
- 7.7. Sempre que possível, serão feitas gravações de vídeo das largadas. Esses vídeos serão disponibilizados para análise dos concorrentes.

## **8. Identificar barcos adiantados**

- 8.1. A Comissão de Regatas não permitirá que uma regata continue, se admitir que todos os barcos adiantados não tenham sido identificados;
- 8.2. Se a Comissão de Regatas estiver convicta de que todos os barcos adiantados foram identificados, uma chamada individual será sinalizada;
- 8.3. Exceto após uma chamada geral de bandeira preta (quando os requisitos do RRS 30.4 forem considerados), o(s) número(s) de velas dos barcos registrados como OCS, UFD ou BFD será afixado no barco de sinais após os barcos terem rondando a baliza 1 pela primeira vez, ou, no caso de mais de uma frota no mesmo percurso, após a última frota dessa sequência de largadas ter rondando a baliza 1 pela primeira vez. (Nota: use as Instruções de Regata para permitir códigos de país ou números de proa quando forem usados como identificação do barco).

## **9. Diferir uma regata durante o procedimento de largada**

- 9.1. A Comissão de Regatas irá diferir a regata durante o procedimento de largada se o vento médio variar mais de 10 graus ou no caso de outras variantes que façam os barcos agruparem-se numa extremidade da linha de largada. Em variações rápidas, a Comissão de Regatas esforçar-se-á para estabelecer uma linha de largada com base nas variações médias esperadas;

9.2. A Comissão de Regatas considerará ainda o diferimento da largada por qualquer um dos seguintes motivos:

- (a) Uma baliza desaparecida;
- (b) Um erro significativo nos tempos dos sinais;
- (c) Interferência de outros barcos com os barcos em regata;
- (d) Distância ou ângulo impróprio da linha de largada;
- (e) A posição que os barcos assumem na linha de largada indica um lado favorável, na opinião dos velejadores;
- (f) uma redução na visibilidade que impede a Comissão de Regatas de visualizar a linha de largada ou largadas adiantadas;
- (g) uma mudança nas condições para a bandeira "O";
- (h) Outros factores que possam afectar a justiça da competição;

9.3. Se a Comissão de Regatas considerar que o ajuste da linha de largada provavelmente não aumentará as oportunidades de uma largada justa, o procedimento de largada poderá continuar;

9.4. Para um diferimento que a Comissão de Regatas prevê que será de mais de dez minutos, a(s) bandeira(s) laranja(s) da linha de largada serão removidas (sem sinal sonoro) e, em seguida, exibidas (com um sinal sonoro) pelo menos cinco minutos antes de o sinal de advertência. Este período temporal poderá ser alterado em função da Classe.

## **10. Chamada Geral**

10.1. Quando a equipa da Comissão de Regatas não estiver satisfeita com a identificação de todos os barcos que largaram adiantados (ou que não cumpriram com as RRV 30.3 ou 30.4), uma Chamada Geral será sinalizada;

10.2. Se um erro na gestão da regata for descoberto após o sinal de largada (por exemplo, tempo), a Comissão de Regatas pode anular a regata (usando a bandeira N). Nessas circunstâncias, a Comissão de Regatas não sinalizará uma chamada geral;

10.3. Se a Comissão de Regatas não estiver convencida de que a linha de largada é justa ao usar a RRV 30.3 e existir a hipótese de uma possível sinalização de chamada geral, um diferimento será sinalizado imediatamente. Se a Comissão de Regatas estiver convencida de que a linha de largada é justa, deverá seguir com o procedimento de largada, assinalar a chamada geral e a próxima largada usará a RRV 30.4.

## **11. Penalizações à largada (Bandeiras U, I, Z e Negra)**

11.1. A bandeira P será usada para a primeira tentativa de regata numa frota de 10 ou menos barcos. Para regatas de frota com mais de 10 barcos a RRV 30.3 será usada para a primeira largada. Isto pode variar em



função da classe (aplicável somente em eventos sob a tutela da World Sailing);

- 11.2. No caso de a largada ter sido diferida, ou uma chamada geral ter sido realizada devido ao comprimento ou ângulo da linha de largada, a Comissão de Regatas ajustará a linha de largada e fará outra tentativa usando o mesmo sinal de preparação;
- 11.3. Se a Comissão de Regatas estiver convicta de que uma Chamada Geral não foi o resultado de uma linha de largada mal montada, usará a bandeira preta em cada tentativa subsequente;
- 11.4. Um princípio importante seguido pela Comissão de Regatas será que a bandeira preta só será usada quando as chamadas gerais forem causados pelos próprios barcos, ou oscilações rápidas do vento, e não por ações da Comissão de Regatas;
- 11.5. A Comissão de Regatas fará todos os esforços para sinalizar um diferimento antes do sinal de largada no caso de existirem problemas com a linha de largada.

## **12. Encurtar o percurso**

- 12.1. Reduzir o comprimento de uma perna, mesmo que seja a perna final, pode ser feito usando um sinal de menos conforme especificado na RRV 33.

## **13. Anular**

- 13.1. Na primeira metade da primeira perna, a equipa da Comissão de Regatas pode anular no caso de uma grande e persistente mudança de vento (mais de 25 graus). Depois disso, a Comissão de Regatas deve deixar a regata continuar se for capaz de se ajustar às novas condições;
- 13.2. Visibilidade: A Comissão de Regatas considerará anular uma regata se estiver convicta de que uma redução na visibilidade afeta a sua capacidade de gerir a regata com segurança. O facto de os barcos não poderem ver a próxima baliza da baliza anterior não é, por si só, motivo para anular a regata;
- 13.3. Falta do vento: A Comissão de Regatas pode anular a regata quando for improvável que o barco líder completará o percurso dentro do limite de tempo geral, dadas as condições do vento naquele momento;
- 13.4. A Comissão de Regatas deve anular a regata quando uma nova direção de vento fizer com que a frota inverta;
- 13.5. Uma vez que a regata tenha sido iniciada, a Comissão de Regatas não irá anular a regata simplesmente porque a velocidade média do vento aumentou além dos limites estabelecidos. A Comissão de Regatas

considerará anular a regata se não for capaz de gerir a regata com segurança;

13.6. A Comissão de Regatas fará todos os esforços para garantir que outras embarcações não interfiram na regata. A Comissão de Regatas considerará anular a regata se determinar que uma influência externa tornou a regata injusta.

#### **14. Ajustando o percurso para uma nova velocidade ou direção do vento**

14.1. Alteração da direção do vento:

- (a) Com uma mudança persistente do vento de 10° ou menos, o percurso não será alterado, a menos que seja necessário ajustar à corrente ou ajustar uma perna inicialmente mal alinhada;
- (b) Entre 10 ° e 15 ° será considerado o ajuste do percurso ao novo vento, desde que a Comissão de Regatas esteja confiante de que a mudança provavelmente persistirá;
- (c) Com uma mudança de vento persistente de mais de 15°, a Comissão de Regatas tentará mudar o percurso para o novo vento;
- (d) Com uma mudança persistente do vento de mais de 45°, a Comissão de Regatas considerará a sua influência na regata. Nessas circunstâncias, a Comissão de Regatas pode alterar o percurso ou abandonar a regata;
- (e) Oscilações frequentes e violentas: Sob essas circunstâncias a Comissão de Regatas pode não ser capaz de ajustar o percurso com rapidez suficiente para manter uma regata com o padrão exigido. Neste caso, a regata pode ser anulada;
- (f) Mudanças na corrente ou uma diferença no ângulo da corrente em relação ao vento podem justificar variações destas diretrizes;

14.2. Mudanças no comprimento das pernas

- (a) A Comissão de Regatas tentará minimizar o número de mudanças no comprimento da perna para atingir os tempos alvo. Em geral, as alterações no comprimento só serão feitas se parecer que o tempo para o primeiro barco estará muito para além de 20% fora do tempo alvo;
- (b) Mudanças nos comprimentos das pernas não serão feitas para reduzir uma perna para menos de 50% ou aumentar uma perna para mais de 150% do comprimento original da perna;
- (c) Mudanças na corrente podem justificar variações destas diretrizes;

14.3. Ao alterar a direção da próxima perna (RRS 33), um retângulo vermelho ou um triângulo verde e o azimute para a próxima baliza serão exibidos. (Sem azimute para windsurfistas)

## **15. RRS 42 – ‘ON’ e ‘OFF’**

15.1. Os limites de velocidade do vento serão os indicados nas Regras de Classe relevantes;

15.2. Para evitar desligar e activar constantemente a RRS 42, a Comissão de Regatas fará uma alteração, (ou exibirá a bandeira “O” no início), apenas se estiver satisfeita que a velocidade do vento provavelmente permanecerá acima ou abaixo da velocidade do vento especificada ao longo de toda a área do percurso. Assim que a Bandeira “O” for exibida com o sinal de advertência, a Comissão de Regatas deve considerar um diferimento se o vento ficar abaixo do limite especificado antes da largada. Apêndice P5.2(b);

15.3. A Comissão de Regatas avisará o Júri sobre qualquer alteração bem antes de um sinal de ser exibido. Se a Comissão de Regatas não puder avisar o Júri, não haverá alteração.

## **16. Linha de Chegada/Procedimentos de Chegada**

16.1. Para percursos trapezoidais, a linha de chegada será definida a 0,15 NM da porta 3;

16.2. A linha de chegada será estabelecida antes de o primeiro barco começar a perna final;

16.3. A linha de chegada será entre mastros exibindo bandeiras azuis ou entre um mastro exibindo uma bandeira azul e a baliza de chegada próxima;

16.4. As bandeiras azuis serão exibidas (sem sinal sonoro) quando o primeiro barco rondar:

(a) Pela última vez a baliza 2, para o caso de percursos trapezoidais; ou

(b) A baliza 1 para percursos barlavento-sotavento; ou

(c) A baliza 4p/4s para chegadas a barlavento;

16.5. No caso de uma mudança de percurso tardia, para a perna final, a bandeira azul será exibida assim que possível, após a linha de chegada ter sido estabelecida;

16.6. A linha de chegada será de aproximadamente de 50 metros (75 metros para Classes rápidas) de comprimento, estabelecida perpendicularmente à direção da última baliza para chegadas ao largo (perpendicular ao vento para chegadas à popa ou à bolina). Miras digitais a laser poderão ser usadas para estabelecer o comprimento da linha de chegada;

- 16.7. A(s) bandeira(s) azul(is) serão removidas (sem sinal sonoro) no primeiro dos seguintes casos: (i) expiração do limite de tempo, ou (ii) imediatamente após a chegada do último barco;
- 16.8. Haverá dois observadores a ler a linha de chegada em cada barco de chegadas;
- 16.9. Cada observador usará um dispositivo portátil de gravação para registar a ordem de chegada;
- 16.10. Se cassetes forem usadas, estas serão rotuladas e preservadas até após a conclusão de todo o evento. Se gravadores digitais forem usados, a gravação de cada dia será salva e indexada para fácil recuperação;
- 16.11. Um registo escrito da ordem de chegada também será mantido por cada barco de chegada;
- 16.12. Os barcos e os seus treinadores, podem ouvir as gravações de voz da(s) chegada(s) aplicável(s). A hora e o local para o fazer deve ser comunicada, numa reunião de timoneiros/treinadores, ou de outra forma.

## **17. Pedidos de Reparação**

- 17.1. Se a Comissão de Regatas admite que pode ter cometido um erro que afeta o resultado da regata para o qual a reparação pode estar disponível, pode solicitar reparação para o(s) barco(s) potencialmente afetado(s);
- A Comissão de Regatas irá considerar a solicitação de reparação para um barco se estiver convicta de que a pontuação desse barco foi agravada significativamente pelas ações de um barco oficial.

## **18. Protestos da Comissão de Regatas**

- 18.1. Visto que a responsabilidade primária por protestar contra as violações das regras é dos velejadores, a Comissão de Regatas normalmente não protestará contra um barco;
- 18.2. A Comissão de Regatas pode protestar contra um barco nas seguintes circunstâncias:
- (a) Uma violação de uma Instrução de Regata que não possa ser protestada por outro barco;
  - (b) Uma violação aparente de desportivismo (RRS 2);
  - (c) Não cumprir uma penalização após tocar numa baliza intencionalmente, mas não protestar outro barco (não se aplica a pranchas);

## 19. GPS

19.1. Todos os barcos da Comissão de Regatas (sinais, visor, chegadas e balizadores) estarão, se possível, equipados com GPS;

19.2. Todos os equipamentos GPS estarão configurados da seguinte maneira:

- (a) Distância em milhas náuticas;
- (a) Hora local no formato 24 horas;
- (b) Compasso em azimute magnético;
- (c) Latitude e Longitude em graus, minutos e decimais de minuto (exemplo: 39° 27.928 North, 034° 17.464 East;
- (d) Mapa Fatum WGS 84.

## 20. Sinais Gestuais

Para facilitar o trabalho dos barcos de segurança os seguintes sinais gestuais devem ser usados:

### Preciso de assistência

Abanar a mão mantendo o braço esticado.



### Estou bem e não preciso de assistência

Fazer um "O" posicionando a mão sobre a cabeça.



## 21. Usar barcos de apoio para auxiliar com a segurança.

O texto padrão para as Instruções de Regata para exigir que os barcos de apoio auxiliem na segurança: "Em caso de Emergência, um barco da CR exporá a Bandeira "V" e todos os barcos de apoio poderão entrar na área de regata, definida nestas Instruções de Regata, prestando o apoio que for necessário a todo e qualquer concorrente ou pessoa em perigo, sempre sob a coordenação da CR"

## 22. Mitigação de calor e período de descanso

A Wet Bulb Globe Temperature (WBGT) é um tipo de temperatura aparente, uma medida do efeito térmico da luz solar direta, que leva em consideração: temperatura, humidade, velocidade do vento, ângulo do sol e cobertura de nuvens (radiação solar).

Quando o calor excessivo possa ser um problema, as seguintes diretrizes serão seguidas.

Medições do WBGT serão realizadas a cada 20 minutos no barco de sinais da Comissão de Regatas, em uma posição de 2m de distância das superfícies reflectivas (convés, mastro, estruturas, superfície da água, etc), exposto ao vento verdadeiro e sem interrupções à sombra.

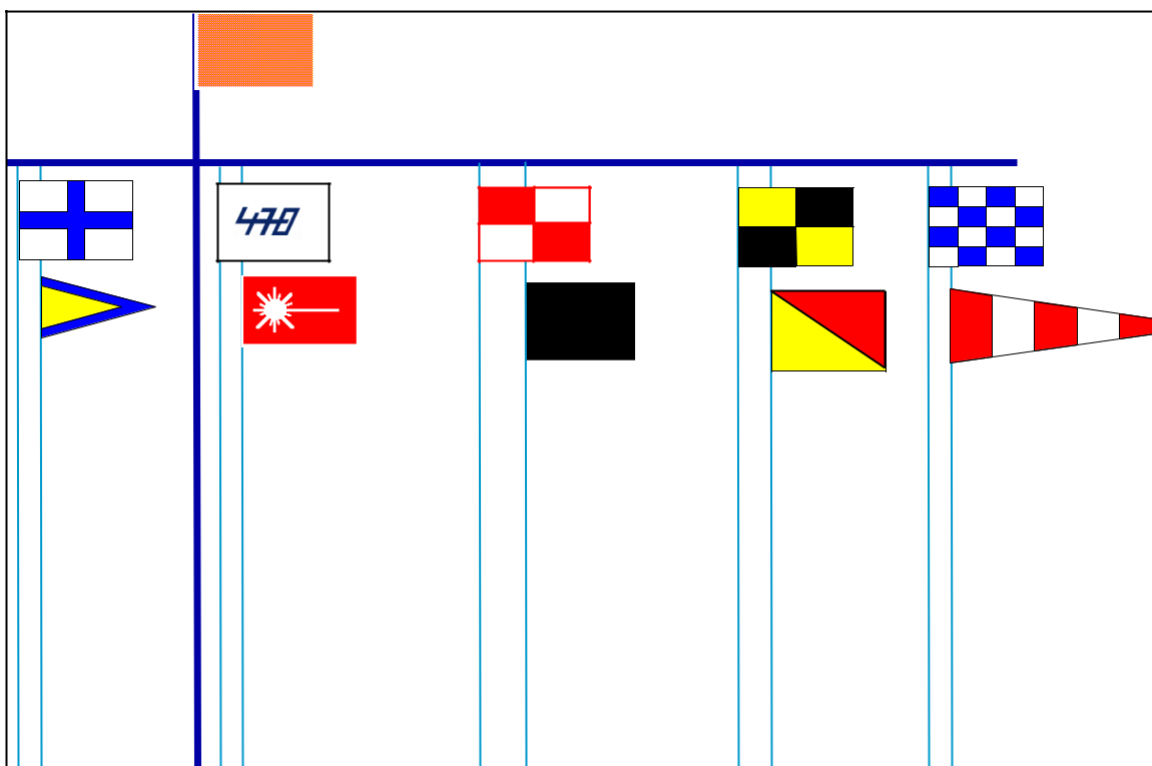
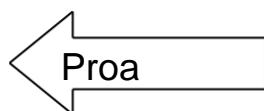
- Quando as medições estão abaixo de 29°, o período de descanso entre as regatas normalmente será de aproximadamente 10 minutos. Ou seja, desde a chegada do último barco até a exibição da bandeira laranja para a próxima regata;
- Para medições de WBGT entre 29° e 32°, o período de descanso será aumentado para aproximadamente 20 minutos, com um mínimo de 10 minutos recomendado;
- Para medições WBGT de 32° ou acima, a regata será diferida/anulada e os velejadores provavelmente serão enviados para terra, a menos que, a partir de observações (avanço da brisa do mar, cobertura de nuvens esperada, etc.), um declínio iminente da temperatura seja esperado.

### **23. Factores Ambientais**

Quando os fatores ambientais (relâmpagos, tempestades repentinas, etc.) exigirem a evacuação imediata da(s) área(s) de regata para terra, as seguintes alterações serão feitas nas instruções de regata.

Quando as bandeiras AP sobre H ou N sobre H forem exibidas de um barco da Comissão de Regatas, todos os barcos devem retornar imediatamente a terra e esperar por mais sinais. (Isto altera os sinais de corrida AP sobre H e N sobre H.)

## Anexo 1 – Ordem das bandeiras no barco de sinais da Comissão de Regatas



### DOCUMENTOS PUBLICADOS PELO CONSELHO DE ARBITRAGEM

- Guia para Comissões de Regata
- Guia de Gestão de Regatas
- Guia para Conflitos de Interesse
- Guia para Pagamentos a Árbitros
- Plano de Formação de Árbitros
- Regulamento de Arbitragem
- Regulamento ORC
- Compilação de CA Informação
- Anúncios e Instruções de Regata Padrão
- Guia de Gestão de Regatas ORC (em preparação)