

PREFAZIONE

Riportiamo qui sotto la traduzione della prefazione a questa edizione del Call book autografa di Marianne Middelthon, presidente del gruppo di lavoro che lo ha steso.

Omettiamo altre introduzioni e presentazioni, ma ricordiamo che:

- 1) il Call book può essere usato solo in regate di match racing e non ha alcuna autorità su regate di flotta o a squadre.
- 2) Nei disegni, per ovvie ragioni di scanner, la lettera "Y" vuole dire giallo e la lettera "B" vuole dire blu.
- 3) Le note italiane sono istruzioni interne per gli arbitri, non sono normativa federale e non devono essere diffuse al di là dello stretto necessario né, tantomeno, usate o imposte durante l'arbitraggio di gare internazionali o con colleghi stranieri.

"Per prima cosa desidero ringraziare tutti coloro che hanno collaborato nell'ottenere questa versione del Call book per match racing pronta in tempo per essere applicata alla partenza delle regole 2001-2004. Questi comprendono i componenti del gruppo di lavoro Match & Team Racing Rules Working Party e cioè Jonh Standley, Jim Capron, Luciano Giacomi, Steve Hach, Josje Dominicus, Jack Lloyd e Bo Samuelsson e tutti i velisti e arbitri che hanno inviato commenti nei più svariati modi.

Nel Call Book ci sono tre sezioni. La prima, generale, riguarda alcuni argomenti che vengono applicati in diverse chiamate. La seconda, "arbitri" si limita alle regole che non sono modificate dalla Appendice C. La terza, infine, "Match racing" riguarda le situazioni correlate con le regole dell'Appendice C.

Ogni chiamata che abbia a che fare con contatti comprende anche la regola 14. Comunque, come spiegato nella chiamata GEN 2, la Regola 14 non ha nessun effetto sulle decisioni immediate degli arbitri e pertanto non è richiamata nelle varie chiamate, separatamente.

Il libro è stato revisionato allo scopo di riflettere i cambiamenti alle regole di regate e all'Appendice C. La maggior parte dei cambiamenti sono semplicemente cambi di riferimento ma alcune chiamate hanno subito significativi cambiamenti conseguentemente alle modifiche subite dalle regole.

Le chiamate: UMP8, 15, 23, 25, MR9, 20 sono state eliminate.

Nota: i numeri sono rimasti vuoti allo scopo di evitare confusioni con precedenti riferimenti.

I diagrammi sono stati limitati a presentazioni bidimensionali senza la forza del vento, le onde, l'angolo di inclinazione e la velocità delle barche e ltri dettagli che avrebbero contribuito a d una completa presentazione della scena. Le chiamate pertanto non vanno usate in modo troppo letterale ma normalmente come uno strumento per presentare velocemente e chiaramente le varie situazioni alle quali sono indirizzate.

Alla fine del libro ci sono gli indici che permettono di trovare le chiamate secondo le chiavi alfabetica e del numero delle regole.

La pubblicazione del Call Book è governata dalla Normativa 11 dell'ISAF e questo significa che vale solo per il Match Race e che i cambi possono essere fatti solo attraverso la stessa procedura dei cambi delle altre regole.

Nonostante ciò la regola ISAF 11.4.4 prevede un sistema di risposta rapida per chiamate di Match Race. Le chiamate proposte in base a questo sistema devono essere presentate in un formato simile alle chiamate esistenti ed essere inviate alla sede dell'ISAF in Southampton. Qualsiasi disegno dovrebbe essere fatto in TSS. Una chiamata approvata dal Gruppo Rapida Risposta viene immediatamente divulgata agli arbitri internazionali, autorità nazionali e a chiunque altro abbia richiesto di essere inserito nella mailing list per queste chiamate. Viene anche poste nel web dell'ISAF.

Il gruppo di lavoro Match & Team Racing presenterà ulteriori raccomandazioni o nuove chiamate approvate dal Gruppo Risposta Rapida al Comitato per le Regole di Regata al meeting di novembre di ogni anno.

Qualsiasi commento migliorativo a questo libro è il benvenuto.

CALL GEN 1

Domanda 1

Ci sono diverse occasioni in cui agli arbitri è richiesto di stabilire l'esatto momento in cui cambia lo stato di una barca o quando cambia il rapporto con un'altra barca. Esempi sono: il passare la posizione di prua al vento, lo stabilire un ingaggio, l'avvicinarsi alla linea per partire, ecc. Come è possibile per gli arbitri essere sicuri di aver preso una decisione appropriata?

Risposta 1

Non è possibile essere completamente coerenti e molti giudizi dipendono da un perfetto posizionamento che non sempre è possibile. Gli arbitri considereranno che lo stato di una barca od il rapporto con un'altra non è mutato fino a quando non siano certi che lo stato od il rapporto sia effettivamente cambiato. Per esempio, una barca non è considerata "oltre la posizione di prua al vento" fino a quando gli arbitri non sono certi che essa lo sia veramente.

Questo è noto come il principio dell'ultimo punto certo.

Domanda 2

Quando gli arbitri non sono d'accordo o si trovano nel dubbio, quale deve essere la chiamata?

Risposta 2

Il mancato accordo od il dubbio circa le situazioni possono essere risolti dalla Domanda 1 e dalla Risposta 1. In molte situazioni l'arbitro della barca "Gialla" ha la responsabilità di osservare la barca "Gialla" mentre l'arbitro della barca "Blu" osserva la barca "Blu". In tali circostanze le osservazioni dello specifico arbitro devono avere un peso maggiore. Quando permangono il disaccordo o il dubbio, la risposta consisterà nell' esporre la bandiera verde e bianca.

CALL GEN 2

Regola 14 Evitare contatti

Domanda

Quando un incidente provoca un contatto, come debbono comportarsi gli arbitri relativamente alla Regola 14?

Risposta

Quando si verifica un contatto esiste la possibilità che sia stata infranta la Regola 14. Comunque l'infrazione di tale Regola 14 non avrà effetti su decisioni che saranno prese dagli arbitri per rispondere ad una bandiera Y.

Quando gli arbitri decidono che una barca che aveva l'obbligo o di tenersi discosta o di dare spazio debba essere penalizzata per infrazione ad un'altra regola della Parte 2, infrazione alla Regola 14 non provocherà un'ulteriore penalità ai sensi della Regola C6.5. Quando una barca con diritto di rotta, oppure una barca con diritto a spazio infrange la Regola 14, questa potrà essere punita solo se si verifica un danno e ciò come risultato di una protesta ai sensi della Regola C6.1.

Gli arbitri predisporranno comunque un controllo al danno, da eseguire immediatamente dopo l'arrivo. Qualora venga riscontrato un danno si dovrà aprire un'udienza ai sensi della Regola C8.4.

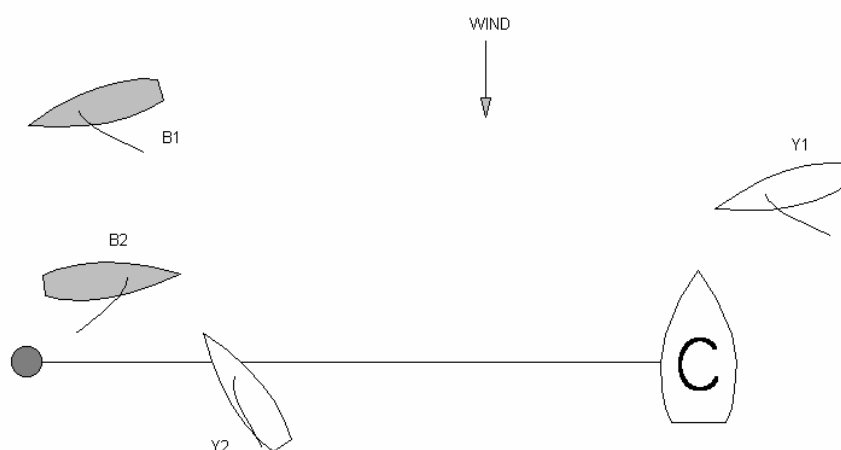
CALL MR 1

Regola C4. Obblighi prima della partenza
Regola C4.2 Obblighi prima della partenza

Domanda 1

BLU, al segnale preparatorio, non è all'esterno del limite della linea di partenza assegnatogli, cosicché **GIALLO** può impedire a **BLU** di tagliare la linea entro i due minuti successivi.

BLU non taglia la linea dalla parte del percorso prima della partenza.
Cosa deve fare l'arbitro?



Risposta 1

Imporre due penalità a **BLU**.

Una per aver infranto la Regola C4.1, per non essersi trovato all'esterno del limite assegnatogli, l'altra per aver infranto la Regola C4.2, per non aver tagliato la linea dal lato del percorso nei dei due minuti concessi.

Queste regole sono state infrante in due separate occasioni e pertanto ogni infrazione richiede una penalità.

Domanda 2

Se una barca non ha tagliato la linea nei due minuti concessi, è comunque obbligata a tagliare prima di partire?

Risposta 2

Negativo.

Nonostante abbia infranto la Regola C4.2 non ci sono obblighi di tagliare la linea dopo lo scadere del termine dei due minuti.

CALL MR 2

Regola C 8.1(a) **Penalità iniziate dagli arbitri; Modifiche di regole**
Regola C 9.3 **Altri procedimenti**

Domanda

Il segnale preparatorio per un match viene dato prima che gli arbitri siano arrivati nell'area di percorso. Il Comitato di Regata, che si trova sulla linea di partenza, rileva che **GIALLO** non ha rispettato un obbligo della partenza (Regola C4)
Il Comitato di Regata può avviare un'udienza dopo la prova?

Risposta

Negativo.

Questo argomento è contenuto nella Regola C9.3 e solamente gli arbitri possono iniziare azioni.

Alla stessa stregua, se gli arbitri fossero stati presenti e non avessero segnalato una penalità, non potrebbero essere avviate ulteriori azioni.

Nota italiana

Si ricorda, però, che il Comitato in questo caso dovrebbe interrompere le operazioni di partenza.

Qualora, però, non lo abbia fatto NON sarà ammissibile alcuna richiesta di riparazione.

CALL MR 3

Regola C7.2

Sistema di Penalità; Tutte le penalità

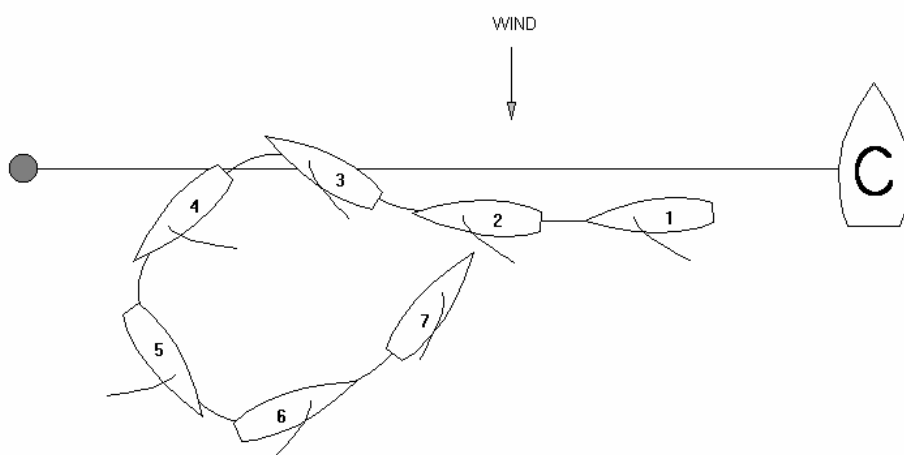
Regola C7.3

Sistema di Penalità; Limitazioni nelle penalità

Domanda

Una barca, penalizzata nel periodo di prepartenza, è al lasco sotto la linea poco prima della partenza.

Al segnale di partenza orza appena quanto basta per tagliare la linea e, prima di essere di bolina stretta, poggia, abbatte e si mette su una rotta di bolina stretta sulle altre mura. Ha eseguito la penalità come viene richiesto dalla Regola C7?



Risposta

Affermativo.

La barca doveva partire prima di eseguire la penalità, ma non doveva iniziare ad eseguirla prima di essere su di una rotta di bolina stretta .

CALL MR 4

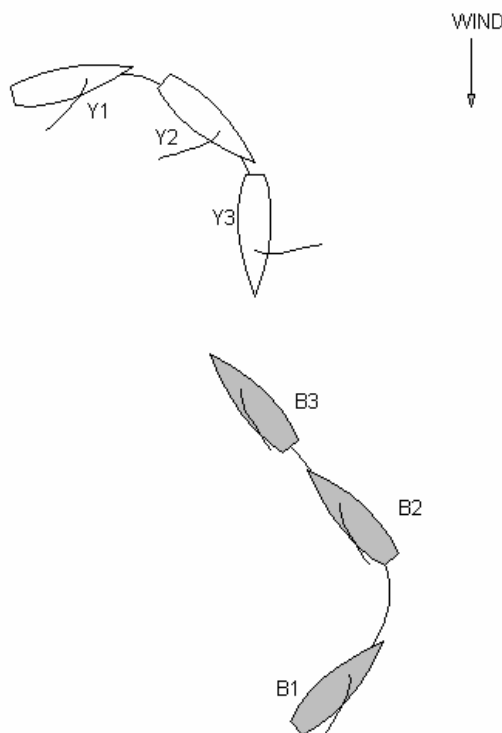
- Regola C2.10 **Modifiche alle Regole della Parte 2**
 Ostacolare una barca che sta eseguendo una penalità
- Regola C2.11 **Modifiche alle Regole della Parte 2**
 Quando s'incontrano barche di match diversi

Domanda 1

Appena dopo la partenza, **GIALLO**, mure a sinistra, poggia ed abbatte per eseguire una penalità; **BLU**, anch'esso mure a sinistra, ma su una rotta sottovento a **GIALLO**, vira su mure a dritta ritrovandosi in rotta di collisione con quest'ultimo.

GIALLO è così costretto a cambiare rotta per passare a poppa di **BLU**, prima di completare la propria penalità ed espone la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

Esporre la bandiera verde e bianca.

La frase "tranne quando sta seguendo una giusta rotta" nella Regola C2.10 permette a **BLU** di ostacolare **GIALLO**, a condizione di non infrangere la Regola 16.

Essa può scegliere fra diverse giuste rotte e può pertanto sceglierne una che possa ostacolare **GIALLO** al massimo.

Qualsiasi delle due mure può essere una giusta rotta.

Domanda 2

Ai sensi della Regola C2.11, se **BLU** sta navigando su una giusta rotta, può danneggiare **VERDE** in un match diverso?

Risposta 2

Affermativo.

Sempre che gli arbitri si convincano che **BLU** abbia navigato su una giusta rotta e che ciò sia stato fatto nell'intento di vincere il proprio match, per definizione, e che non abbia infranto regole.

Se gli arbitri si convincono che l'azione della barca non era intesa alla tattica nel proprio match, ma era invece intesa ad avere effetto sul risultato dell'altro match, allora **BLU** ha infranto la Regola C2.7.

VERDE può esporre la bandiera Y per la Regola C6.1(a)

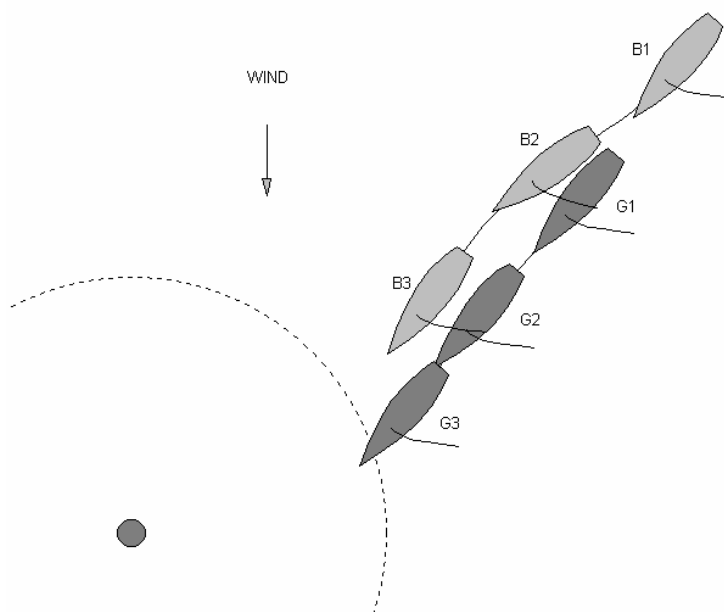
Domanda 3

In rotta verso la boa di sottovento, **BLU** è vicino alla poppa di **VERDE**, ma le due barche sono in matches diversi.

BLU orza per coprire **VERDE** provocandone il rallentamento e così stabilisce un ingaggio all'interno.

VERDE deve pertanto dare spazio a **BLU** ed agisce in conseguenza.

BLU ha infranto la Regola C2.11?



Risposta 3

Negativo.

Nonostante **VERDE** sia stato effettivamente svantaggiato dall'azione di **BLU**, che ha manovrato per passare la boa nel minor tempo possibile, questa azione è stata effettuata "nell'intento di vincere il proprio match".

Vedere la **Risposta 2**.

CALL MR 6

Regola 28 **Compimento del percorso**
Regola C2.1 **Modifiche alle definizioni - Definizione di arrivo**

Domanda 1

Quando una barca ritarda nell'eseguire la propria penalità fino all'arrivo, le è consentito di eseguirla attorno alla boa di arrivo?

Risposta 1

Affermativo.

Nonostante sia passata attraverso la linea di arrivo, non ha terminato la regata non avendo ancora eseguito la sua penalità; vedere la Definizione di Arrivo (Regola C2.1).

La sua penalità è di virare "...e, non appena ragionevolmente possibile, poggiare fino ad una rotta di poppa" conformemente alla Regola C7.2(a)(ii); vedere anche la Regola C7.2(d).

Domanda 2

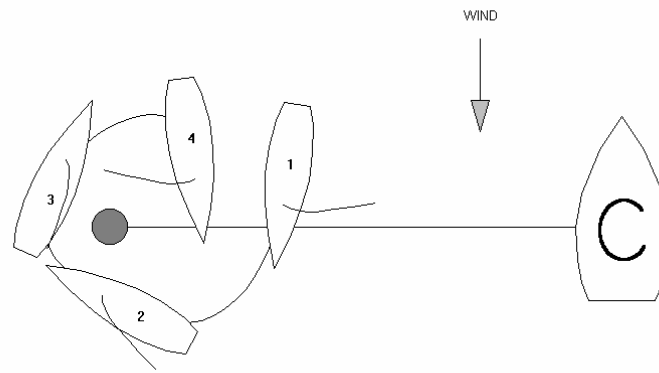
Si è attenuta alla Regola 28, Compimento del percorso?

Risposta 2

Affermativo.

La Regola 28 richiede che "un filo rappresentante la sua scia" debba "trovarsi dalla parte prescritta di ogni boa" e ciò è avvenuto.

La regola non proibisce ad una barca di girare una boa di arrivo (oppure qualsiasi altra) anche se come risultato la sua scia potrebbe lasciarla due volte dalla parte prescritta.



CALL MR 7

Regola 14	Evitare contatti
Regola 60.3(b)	Diritto di protestare (da parte di un Comitato per le Proteste)
Regola 62.1(b)	Riparazione (danno materiale)
Regola C6.1(b)	Limitazioni nelle proteste
Regola C8.3(a)	Penalità iniziate dagli arbitri
Regola C8.4	Penalità iniziate dagli arbitri

Domanda

Navigando sotto spinnaker, si verifica un contatto fra **GIALLO** e **BLU** ed a **BLU** viene procurato un piccolo foro nello spinnaker. **GIALLO** è colpevole e viene penalizzato. In un successivo lato di poppa il foro nello spinnaker di **BLU** si allarga, lo spinnaker perde la pressione e **GIALLO** riesce a superare **BLU**. Quale deve essere l'azione da parte degli arbitri?

Risposta

- Gli arbitri potrebbero penalizzare ulteriormente **GIALLO** avendo "ottenuto un vantaggio a seguito di un'infrazione a una regola che avrebbe potuto essere riparata con una penalità".
Benché ci sia stato un intervallo di tempo fra l'aver eseguito la penalità ed aver ottenuto il vantaggio, gli arbitri possono ancora agire secondo la Regola C8.3(a) se si convincono che lo strappo nello spinnaker è risultato dall'infrazione precedente.
- Gli arbitri potrebbero avviare un'udienza dopo la regata secondo la Regola C8.4 per accertare se sia stata infranta la Regola 14.
- In applicazione della Regola C6.1(b), **BLU** può esporre la bandiera rossa per la Regola 14 a causa del fatto che il danno è stato causato dal contatto. Il Comitato per le proteste dovrebbe poi verificare se la bandiera rossa sia stata esposta alla prima ragionevole occasione dopo il verificarsi dello strappo.
- BLU** potrebbe richiedere riparazione secondo della Regola 62.1(b) oppure si potrebbe iniziare la procedura di riparazione secondo la Regola 60.3(b).

CALL MR 8

Regola C5 Segnali degli arbitri - Penalità non corretta
Regola C7 Sistema di penalità

Domanda

GIALLO deve eseguire una virata quale penalità.

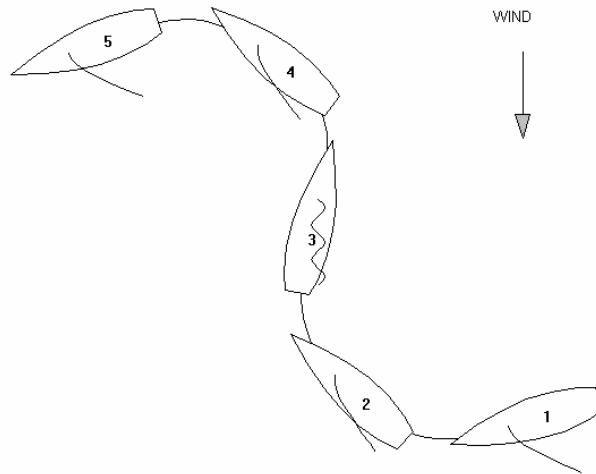
Può farla, orzando fino ad aver passato la prua al vento, per poi tornare su una rotta di bolina sulle mure originali?

Risposta

Negativo; virare al fine di eseguire una penalità consiste nel cambiare rotta da una rotta di bolina su una mura, passare la posizione di prua al vento, per finire su una rotta di bolina sulle altre mure.

Non appena **GIALLO** passa la posizione di prua al vento entra in vigore la Regola 13 pertanto deve tenersi discosto.

Nonostante la regola C 7.4(a) stabilisca che: "una barca con una penalità pendente che si trovi su un lato di poppa o in direzione della linea di arrivo e attraversi il letto del vento si sta penalizzando", una barca che compie una penalità nella maniera sopra descritta non sta rispettando la regola C7.2(a) (ii) e gli arbitri devono segnalare che la barca non si sta più penalizzando e che la penalità rimane pendente.

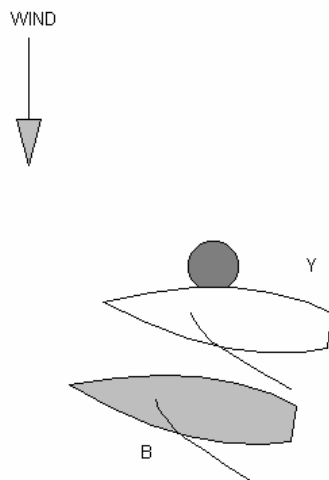


CALL MR 10

- Regola 18.2** **Giro e passaggio di boe ed ostacoli; Dare spazio; Tenersi discosta**
- Regola 31.1** **Toccare una boa**
- Regola 64.1(b)** **Penalità ed esenzioni**
- Regola C6.1(a)** **Proteste fra barche e richieste di riparazione**
- Regola C8.1(b)** **Penalità iniziate dagli arbitri - Modifiche di regole**
- Regola C8.2** **Penalità iniziate dagli arbitri**

Domanda

BLU e **GIALLO** stanno girando una boa e **GIALLO** la tocca.
 Nessuno dei due espone la bandiera Y.
 Gli arbitri vedono che **GIALLO** tocca la boa, ma a loro giudizio **BLU** non dà sufficiente spazio per passarla. Gli arbitri debbono prendere delle iniziative?



Risposta

Affermativo, dovranno penalizzare **GIALLO**.

Benché **BLU** abbia infranto la Regola 18.2(a) non può essere penalizzato a causa del fatto che nessuna barca ha protestato e la regola C8.2 non permette agli arbitri di infliggere una penalità se una barca infrange una regola della Parte 2.

Comunque, **GIALLO** ha infranto la Regola 31.1 toccando la boa e gli arbitri debbono penalizzarla secondo la Regola C8.2.

Le Regole 64.1(b) oppure C8.1(b) non sono applicabili, poiché richiedono una protesta prima che una barca possa essere esonerata.

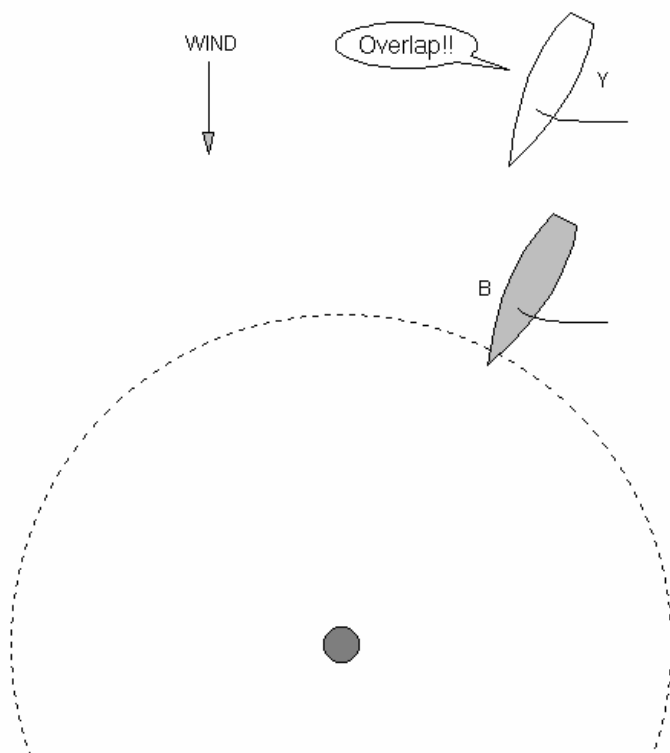
CALL MR 11

Regola C9.3 Altri procedimenti

Domanda

Alla fine di un lato di poppa, non appena **BLU** raggiunge la zona delle due lunghezze, **GIALLO** grida: “ingaggio” ma **BLU** ha appena visto la barca del wing che segnalava agli arbitri che non esisteva ingaggio fra le due barche.

BLU può fidarsi del segnale del wing e conseguentemente decidere di negare spazio a **GIALLO**?



Risposta

Negativo.

I concorrenti che confidano su tali segnali, corrono un forte rischio.

Le decisioni sono prese dagli arbitri, non dai wings e la decisione di un arbitro può anche non essere basata sui segnali dei wings.

Lo stesso principio si applica ai segnali fatti dagli osservatori a bordo.

CALL MR 12

Regola 10	Su mure differenti
Regola 15	Acquisire il diritto di rotta
Regola C2.8	Modifiche alle regole della Parte 2
Regola C7	Tenersi discosta durante l'esecuzione di una penalità Sistema di penalità

Domanda

GIALLO, mure a dritta e **BLU**, mure a sinistra, stanno andando all'incrocio.

Quando sono quasi all'incrocio, **GIALLO** viene penalizzato e deve eseguire una penalità immediata, (era una penalità con bandiera rossa oppure la sua seconda penalità).

Quando cambia il diritto di rotta?

Risposta

Il diritto di rotta non cambia fino a quando non è evidente che **GIALLO** sta eseguendo la sua penalità; ciò avviene quando passa la posizione di prua al vento oppure quando la sua randa taglia la linea centrale a seconda dei casi.

BLU acquisirà il diritto di rotta per azione di **GIALLO** e non avrà così necessità di dargli spazio secondo la Regola 15.

Nota italiana

*Resta inteso che se **Giallo** ritarda l'esecuzione della penalità per sfruttare questa chiamata, esso deve essere squalificato (bandiera nera).*

CALL MR 13

Regola C8.3(c) Penalità iniziate dagli arbitri - Mancanza di spirito sportivo

Domanda

Dopo che gli arbitri hanno segnalato la loro decisione in risposta all'esposizione della bandiera Y da parte di una barca, componenti dell'equipaggio di una delle barche mostrano apertamente di non essere soddisfatti della decisione. Gli arbitri debbono imporre una penalità per la Regola C8.3(c) per "mancanza di spirito sportivo"?

Risposta

Questo dipende dalle parole, dal modo in cui vengono pronunciate e ogni altra azione correlata da parte dell'equipaggio della barca

Se essi esprimono esclusivamente di non aver gradito o di disapprovare, o di considerare errata la decisione presa, in questo caso la penalità non è giustificata.

Se l'effetto complessivo è di manifestare che gli arbitri vengano considerati incompetenti o prevenuti contro la barca penalizzata, in questo caso può essere giustificata una penalizzazione, sia che il giudizio venga rivolto agli arbitri od a collaboratori.

Se il significato delle parole pronunciate risultasse chiaramente offensivo verso gli arbitri deve invece essere imposta una penalità.

NOTA ITALIANA

Qualora i concorrenti si rendano colpevoli di uso di parole volgari o maleducate gli arbitri dovranno penalizzarli.

In caso di recidiva nello stesso match, o comunque, di ripetuta infrazione nel corso della manifestazione, o qualora i concorrenti eseguano gesti di scherno (applausi) o gesti

volgari, o ancora usino parole offensive, gli arbitri dovranno squalificarli con la bandiera nera.

Dopo ogni bandiera nera per queste ragioni dovrà essere seguita la procedura della regola 69.1 o 69.2.

Ai sensi di queste norme non deve essere scusato il principiante che non ha pratica di questo tipo di regata, anzi la sua mancanza di esperienza lo deve rendere ancor più rispettoso ed aperto alle nuove situazioni che si presentano in match racing.

CALL MR 14

**Regola C6.5 Proteste fra barche e richieste di riparazione;
Decisioni degli arbitri**

Domanda

GIALLO espone la bandiera Y, immediatamente dopo un incidente.

Prima che gli arbitri segnalino la loro decisione si verifica un secondo incidente e **BLU** espone la bandiera Y.

Come dovrà essere segnalata la decisione degli arbitri?

Risposta

Gli arbitri dovranno dare due risposte separate, nell'ordine in cui le barche hanno dato il segnale, anche se la decisione per ciascuna protesta consistesse nell'esposizione della bandiera verde e bianca.

CALL MR 15

Regola 60.3(b)	Diritto di protestare (azioni del Comitato per le Proteste)
Regola 62.1(a)	Riparazione
Regola C6.5	Proteste fra barche e richieste di riparazione; Decisioni degli arbitri
Regola C9	Richieste di riparazione; Altri procedimenti

Domanda 1

BLU espone la bandiera Y, ma gli arbitri non rispondono al segnale.

Ambedue le barche finiscono la prova, **BLU** perde.

Può **BLU** pretendere riparazione per la Regola 62.1(a) a causa della mancata segnalazione della decisione da parte degli arbitri?

Risposta1

Negativo.

La Regola C9.3 proibisce ogni "procedimento" a causa di una mancata azione da parte di un arbitro.

Per procedimento si intende anche la richiesta di riparazione.

Domanda 2

Se gli arbitri non espongono il segnale, non avendo visto l'accaduto a causa di un incidente al motore del loro battello, cosa dovranno fare?

Risposta 2

Esporre la bandiera verde e bianca.

Poiché gli arbitri non erano in posizione, l'unica alternativa è di segnalare "nessuna penalità". La Regola C9.1, inoltre, consente richieste di riparazione e la Regola C9.3 proibisce agli arbitri di iniziare una procedura di riparazione ai sensi della Regola 60.3.

CALL MR 16

Regola C7 Sistema di penalità

Domanda 1

La Regola C7.3(c) richiede ad una barca con due penalità di eseguirne una "appena ragionevolmente possibile". La Regola C7.3(d) richiede ad una barca con una penalità con bandiera rossa di eseguire la penalità "non appena ragionevolmente possibile". La barca, come può attenersi a quanto richiesto, quando la vicinanza di un'altra barca o di un ostacolo, o di entrambi le impedisce di orzare o poggiare per iniziare la penalità in virata od in abbattuta?

Risposta 1

La barca può ritardare a poggiare (ad orzare, quando la penalità è di virare) fino a quando non ci siano più possibilità di entrare in contatto con l'altra barca od ostacolo, ma quando l'ostacolo è continuo o quando l'altra barca la ostacola e, navigando su una rotta parallela, continua ad ostacolarla, allora dovrà virare (o abbattere) per allontanarsi, oppure potrà ridurre la velocità fino a quando non sia più ostacolata dall'altra barca. Se l'altra barca vira per impedirle di eseguire la penalità, allora dovrà virare ancora per allontanarsi ulteriormente.

Domanda 2

Una barca con una penalità viene penalizzata un'altra volta. Parte della penalità sarebbe eseguita all'interno della zona delle due lunghezze di una boa da girare, se venisse eseguita immediatamente. Cosa dovrà fare la barca prima di eseguire la penalità?

Risposta 2

Essa potrà mantenere la rotta che avrebbe tenuto senza la seconda penalità fino a quando non potrà eseguire la seconda penalità senza che parte della stessa venga eseguita entro la zona delle due lunghezze. Solo allora dovrà effettuare la penalità.

Domanda 3

Una barca con una penalità viene penalizzata un'altra volta intanto che lo spinnaker è a segno.

Cosa è obbligata a fare?

Risposta 3

La barca deve eseguire la penalità non appena possibile anche se lo spinnaker è a segno; dovrà abbassare la penna dello spinnaker sotto l'attacco del boma principale ed eseguire la penalità senza indugio.

CALL MR 17

Regola C5	Segnalazioni arbitrali
Regola C6.5	Proteste fra barche e richieste di riparazione;
	Decisioni degli arbitri
Regola 7.2 (b)	Sistema di penalità, Tutte le penalità

Domanda 1

GIALLO espone la bandiera Y .

BLU esegue una penalità non appena vede la bandiera Y di **GIALLO** e prima che gli arbitri segnalino una decisione.

Cosa fare?

Risposta 1

Esporre la bandiera verde e bianca.

La Regola C7.2(b) concede ad una barca di eseguire una penalità prima che questa le venga segnalata.

La Regola C5(a) precisa che la bandiera verde e bianca significa "nessuna penalità"
In questo caso non ci sono penalità inflitte in quanto la penalità è già stata eseguita.

Domanda 2

Vicino alla fine di un lato al vento gli arbitri decidono di penalizzare **BLU**, ma ritardano nell'espore il segnale fino a quando non ha girato la boa.

Comunque **BLU** esegue la penalità prima di girare la boa. E' concesso?

Risposta 2

Affermativo.

Vedere la Risposta 1, comunque, secondo la Regola C7.3(b) **BLU** non può eseguire nessuna parte di una penalità entro la zona delle due lunghezze di una boa da girare.

Domanda 3

GIALLO, con una penalità, infrange una regola del diritto di rotta, viene protestato da **BLU**, vede la bandiera Y ed esegue la penalità prima che questa venga segnalata dagli arbitri; nel momento in cui vede la bandiera Y sta girando una boa. Deve eseguire la penalità appropriata sul lato che sta percorrendo, oppure quella appropriata per il momento in cui c'è il segnale dell'arbitro?

Risposta 3

Una barca che esegue una penalità prima che sia segnalata deve eseguire la penalità appropriata al lato in cui si trova.

CALL MR 18

Regola C2.9

Modifiche alle regole della Parte 2

Regola C8.4

**Interferenze da parte di una barca che non è in regata
Penalità iniziate dagli arbitri - informare il Comitato per le Proteste**

Domanda

Dopo una regata gli arbitri ricevono una relazione da un osservatore degno di fede relativa ad una barca che ha infranto la Regola C2.9 prima della sua prova, interferendo con una barca che era in regata.

Gli arbitri possono aprire un'udienza per decidere se penalizzarla?

Risposta

Negativo.

Poiché questo si riferisce ad una regola della Parte 2, un'udienza non può essere aperta dagli arbitri, soltanto la barca che ha subito l'interferenza può avviare l'azione esponendo la bandiera Y al momento dell'incidente.

CALL MR 19

Regola C6.5	Proteste fra barche e richieste di riparazione; Decisioni degli arbitri
Regola C8.4	Penalità iniziate dagli arbitri - Informare il Comitato per le Proteste
Regola C9.3	Altri procedimenti

Domanda 1

Gli arbitri penalizzano una barca per aver infranto una regola sul diritto di rotta, facendo la segnalazione appropriata. Poco dopo si accorgono di aver commesso un errore. Possono cancellare il loro segnale, esponendo la bandiera verde e bianca od esponendo il segnale dell'altra barca, gridando od usando un altro mezzo di comunicazione?

Risposta 1

Negativo.

Non è previsto dall'Appendice C il cambiamento o la modifica della decisione o segnali. Quando viene esposto un segnale di una penalità, la barca è obbligata dalla Regola C5 ad eseguire la penalità appropriata.

Domanda 2

La risposta sarebbe la stessa se gli arbitri avessero esposto la bandiera verde e bianca quando invece intendevano esporre il segnale identificativo di una barca?

Risposta 2

Affermativo.

CALL MR 21

Definizioni **Tenersi discoste**
Definizioni **Ingaggiamento**

Domanda 1

Se una persona estranea all'equipaggio viene imbarcata, come "osservatore" (assistente degli arbitri) oppure un operatore televisivo, la persona od il suo equipaggiamento (caricato a bordo), deve essere considerata come parte della barca "scafo od equipaggiamento in posizione normale" ai fini di determinare un ingaggiamento o contatto fra le due barche?

Risposta 1

Negativo.
La persona come viene descritta non è parte della barca.

Domanda 2

Le macchine fotografiche fisse e/o i loro treppiedi fissi, piazzati dal Comitato di Regata o secondo le sue direttive, possono proiettarsi oltre la poppa della barca.
Una macchina fotografica oppure il suo treppiede può essere considerata come parte dell'equipaggiamento della barca in posizione normale per la determinazione degli ingaggiamenti o contatti fra le due barche?

Risposta 2

Sì, se sono fissate alla barca le macchine fotografiche o treppiedi divengono parte dell'equipaggiamento della barca, altrettanto vale per le antenne per trasmissione radio.

Domanda 3

Le bandiere spesso si proiettano oltre lo scafo della barca, a poppa oppure sottovento

Debbono essere considerate parte dell'equipaggiamento della barca in posizione normale per la determinazione degli ingaggiamenti o contatti fra due barche?

Risposta 3

Negativo.

Nei matches le bandiere non vengono considerate parte dell'equipaggiamento della barca, al contrario delle aste che ne sono parte.

CALL MR 22

Regola C2.1 Modifiche alle regole della Parte 2 Quando s'incontrano barche di match diversi

Domanda

GIALLO e **BLU** stanno combattendo in un match e **ROSSO** e **VERDE** in un altro. **VERDE** incontra **GIALLO** sul percorso e **VERDE** è la barca con diritto di rotta. Può il **VERDE** modificare la sua rotta in modo che il **GIALLO** non sia obbligato a cambiare rotta anch'esso per tenersi discosto?

Risposta

Sì, sempre che il cambiamento di rotta di **VERDE** sia eseguito conformemente "al rispetto di una regola ed all'intento di vincere il proprio match".
Se **VERDE** si è chiaramente svantaggiato cambiando la propria rotta, allora ha infranto la Regola C2.11.

CALL MR 23

Regola C2.11	Modifiche alle regole della Parte 2
Regola C6	Quando s'incontrano barche di match diversi Proteste fra barche e richieste di riparazione

Domanda

GIALLO e **BLU** sono in un match con **GIALLO** davanti a **BLU**.

BLU vede un incidente fra **GIALLO** e **VERDE** (barca in un match avanti) nel quale **GIALLO** sembra che abbia infranto una regola della Parte 2.

VERDE non espone la bandiera Y.

Quale azione può intraprendere **BLU**?

Risposta

Nessuna.

Le Regole C6.1(a) e C6.2(b) impediscono a **BLU** di esporre la bandiera Y nei confronti di **GIALLO**, non essendo coinvolta nell'incidente.

La Regola C6.1(b) impedisce a **BLU** di esporre la bandiera rossa nei confronti di **GIALLO**.

CALL MR 24

Regola 2	Corretto navigare
Regola C2.7	Modifiche alle regole della Parte 2 - Spazio per virare
Regola C8.4	Penalità iniziate dagli arbitri - Informare il Comitato per le Proteste

Domanda 1

La Regola C2.7 richiede che vengano effettuati chiari e ripetuti segnali con il braccio in aggiunta al richiamo alla voce.

Se viene effettuato un segnale con il braccio, ma non il richiamo alla voce da parte di **GIALLO**, cosa debbono fare gli arbitri?

- a) se **BLU** espone la bandiera Y?
- b) di loro iniziativa?

Risposta 1

a) Se gli arbitri sono certi che non sia stato effettuato il richiamo alla voce, allora il segnale per richiedere spazio per virare viene considerato come non effettuato. (Gli arbitri possono essere certi che non c'è stato il richiamo alla voce se non hanno avuto difficoltà a sentire altre richieste da una posizione simile).

Agli effetti delle regole della Parte 2 gli arbitri dovranno agire come se non ci fosse stato il segnale.

b) Gli arbitri possono decidere che **GIALLO** ha infranto la Regola C8.3(b) oppure (c) e penalizzarla; essi possono anche, in un caso estremo o ripetuto, aprire un'udienza per la Regola 2, la regola del Corretto Navigare.

Domanda 2

Se è stato effettuato il richiamo alla voce, ma non l'indicazione con il braccio, la risposta è la stessa?

Risposta 2

Affermativo.

CALL MR 25

Regola 10	Su mure differenti
Regola 19	Spazio per virare ad un ostacolo
Regola C8.1(b)	Penalità iniziate dagli arbitri - esenzioni

Domanda 1

BLU combatte con **GIALLO** e **ROSSO** contro **VERDE**.

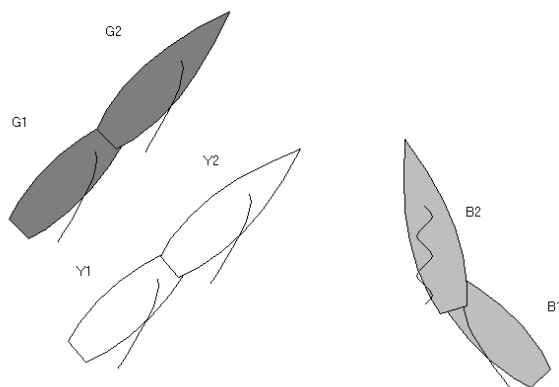
In un lato al vento **BLU** è di bolina stretta, mure a dritta, **GIALLO** e **VERDE** sono ingaggiati, entrambi di bolina stretta, mure a sinistra.

GIALLO, sottovento a **VERDE** non può virare e tenersi discosto da quest'ultimo.

BLU e **GIALLO** sono in rotta di collisione, **GIALLO** grida e segnala per avere spazio per virare.

VERDE non risponde, **GIALLO** non può virare, **BLU** è obbligato a cambiare rotta per tenersi discosto, **BLU** e **GIALLO** espongono la bandiera Y.

Cosa debbono fare gli arbitri?



Risposta 1

Se gli arbitri del match fra **BLU** e **GIALLO** sono certi che **VERDE** abbia infranto la Regola 19 , allora dovranno esporre la bandiera verde e bianca segnalando così che non sono state inflitte penalità a **GIALLO** e **BLU**, ma segnaleranno agli arbitri del match di **VERDE** che questi deve essere penalizzato.

La Regola C8.1(b) consente che gli arbitri possano esonerare **GIALLO** senza udienza.

Domanda 2

Se **GIALLO** non esponesse la bandiera Y, la risposta sarebbe diversa?

Risposta 2

Negativo.

La risposta degli arbitri dovrebbe essere la medesima. Gli arbitri dovranno anche prendere in considerazione di penalizzare **GIALLO** per la Regola C8.3(b) o (c) .

CALL MR 26

Regola C7.2(a) (ii) **Sistema di penalità - Tutte le penalità su un lato di poppa od in direzione della linea di arrivo**

Domanda

Una barca quando è in una rotta di poppa?

Risposta

Una barca è in una rotta di poppa quando sta navigando con un angolo rispetto al vento maggiore di 90 gradi.

CALL MR 27

Regola 32.1(e)	Interruzione dopo la partenza
Regola 62	Riparazione
Regola C9.2	Richieste di riparazione - basate su interferenze di una barca in regata
Regola C9.3	Altri procedimenti - a causa di azioni o mancate azioni degli arbitri

Domanda

In quali circostanze un match in corso può essere interrotto?

Risposta

Un match può essere interrotto dopo il segnale preparatorio solo nel caso in cui gli arbitri ed il Comitato di Regata siano certi che una richiesta di riparazione sostenuta dalla barca perdente avrebbe buone probabilità di essere accettata, oppure per motivi di sicurezza.

E' allora preferibile interrompere immediatamente il match.

Ad esempio per uno dei seguenti motivi:

- a) per un segnale ritardato od errato.
- b) a causa di una concreta interferenza con una barca in regata da parte di un battello di un arbitro od altro battello ufficiale.

Durante il periodo preparatorio il match può anche essere differito. Un match non può essere differito od annullato a causa di un segnale non corretto da parte di un arbitro; in questo caso si applica la Regola C9.3.

CALL MR 28

Regola C2.8 **Modifiche alle regole della Parte 2 - tenersi discosta durante l'esecuzione di una penalità**

Regola C7 **Sistema di penalità**

Domanda 1

BLU e **GIALLO** sono di poppa, mure a sinistra.

BLU ha una penalità in sospeso.

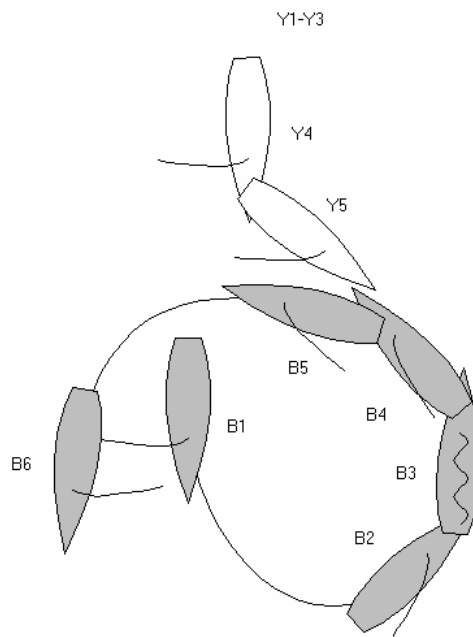
Orza, passa la posizione di prua al vento e poggia su una rotta di bolina stretta, mure a dritta.

GIALLO cambia rotta per evitare il contatto prima che **BLU** raggiunga la rotta di poppa.

BLU continua a poggiare e raggiunge la rotta di poppa.

Entrambi espongono la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

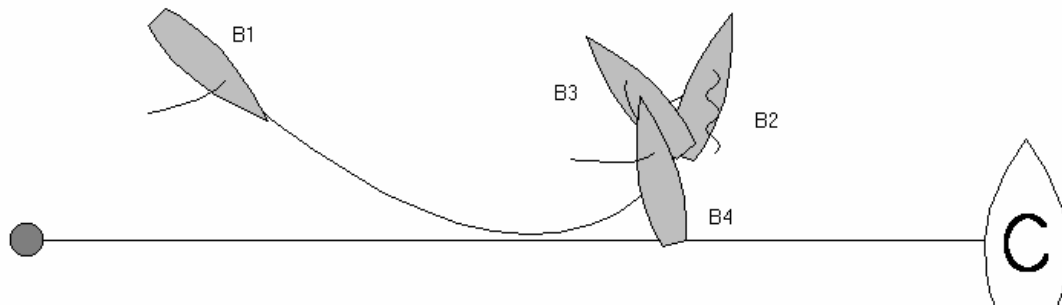
Segnalare che **BLU** ha completato una penalità e poi penalizzarlo nuovamente. **BLU** si è attenuto alla Regola C7.2(a) (ii) completando la penalità; comunque prima di ritornare in una rotta di poppa ha infranto la Regola C2.8.

CALL MR 29

Regola C2.1	Modifiche alle definizioni - Definizione di arrivo
Regola C5(f)	Segnalazioni arbitrali
Regola C7.4(b)	Sistema di penalità; Esecuzione e completamento di penalità

Domanda

BLU ha una penalità in sospeso, quando si avvicina alla linea di arrivo. Abbassa lo spinnaker, orza, passa la posizione di prua al vento, si porta su una rotta di bolina sulle altre mure, contrasta la sua randa e veleggiando all'indietro taglia la linea di arrivo, con una rotta oltre quella di bolina. E' arrivato?



Risposta

Negativo.

Non è arrivato fintanto che non ha eseguito la sua penalità; non è ritornato su una rotta di poppa come richiesto dalla Regola C7.2(a)(ii).

Gli arbitri segnaleranno come richiesto dalla Regola C5(f) che la barca non sta più eseguendo la penalità che, pertanto, rimane in vigore.

CALL MR 30

Regola 11	Sulle stesse mure, Ingaggiate
Regola 17.1	Sulle stesse mure; Giusta rotta
Regola C7	Sistema di penalità
Regola C8.3(b)	Penalità iniziate dagli arbitri - infrazione deliberata di una regola

Domanda 1

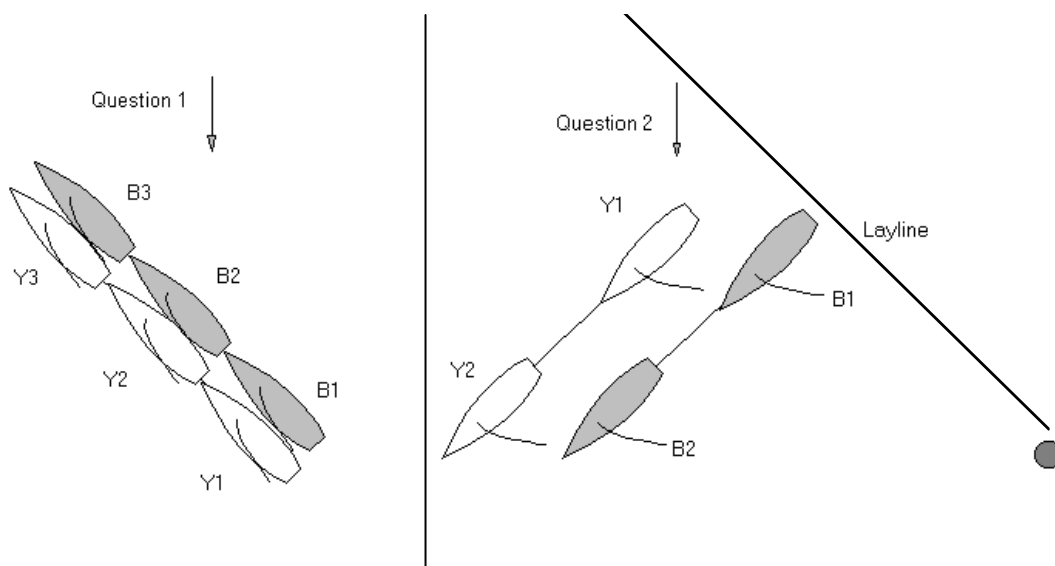
BLU, di bolina, non si tiene discosto da **GIALLO** che è sottovento.

GIALLO protesta e **BLU** viene penalizzato. Poco tempo dopo **GIALLO** protesta ancora. Quando possono gli arbitri considerare che sia stata infranta una regola una seconda volta?

Domanda 2

BLU è stato penalizzato per aver navigato oltre la propria giusta rotta, continua a farlo e c'è un'altra protesta da parte di **GIALLO**.

Quando possono gli arbitri considerare che sia stata infranta una regola una seconda volta?



Risposta 1 e 2

Se gli arbitri si convincono che **BLU** avrebbe potuto eseguire manovre per interrompere l'infrazione della regola dopo che la prima penalità è stata segnalata, ma non l'ha fatto, allora dovranno ritenere che la regola sia stata infranta una seconda volta.

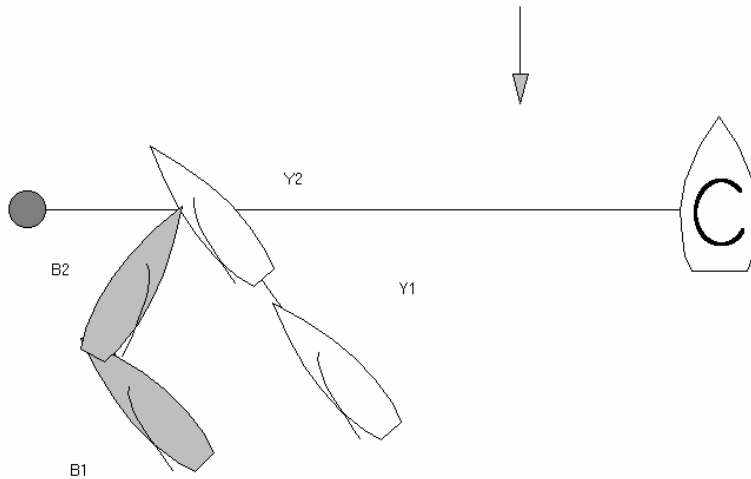
Gli arbitri possono anche decidere che la seconda infrazione è stata deliberata ed infliggere un'ulteriore penalità senza che la bandiera Y sia stata esposta.

CALL MR 31

Regola C8.3(b) Penalità iniziate dagli arbitri - infrazione deliberata di una regola

Domanda

Gli arbitri come possono convincersi che una regola sia stata infranta deliberatamente?



Risposta

Non esiste una risposta precisa, ma piuttosto un insieme concatenato di possibilità.

Gli arbitri possono concludere che una regola è stata infranta deliberatamente quando:

- la situazione è stata costruita durante un certo periodo di tempo invece di essersi verificata all'improvviso;
- l'infrangimento della regola può portare ad un potenziale vantaggio tattico per vincere il match;
- l'infrangimento non sembra essere un semplice errore di valutazione.

Esempi possono essere:

- infrangimento di una regola per non divenire OCS (la barca al vento poggia sulla barca sottovento);
- **BLU** non può raggiungere la boa di partenza e virare su mure a sinistra (vedere il disegno).
- forzare ad una boa di partenza;
- negare ad una barca interna spazio ad una boa.

CALL MR 32

Regola C7.2(a) (i) Sistema di penalità; Tutte le penalità- penalità ad una boa al vento

Regola C7.2(a)(ii) Sistema di penalità; Tutte le penalità - penalità ad una boa di poppa o alla linea di arrivo

Domanda

Le penalità richieste variano a seconda che una barca stia navigando “verso una boa al vento” o “verso una boa di poppa”.

L'aver navigato oltre una boa od una variazione della direzione del vento, può costringere una barca a navigare al lasco in direzione di una boa che doveva essere

una boa di bolina, oppure a navigare di bolina stretta verso una boa che doveva essere una boa di poppa.

In quale modo devono essere eseguite le penalità?

Risposta

Una barca deve essere considerata in navigazione verso una boa al vento o verso una boa di poppa in tutti i casi in cui navighi verso una boa descritta nelle istruzioni di regata come una boa al vento o una boa di poppa.

La definizione delle boe dovrebbe essere espressa a parole o disegnata con un grafico indicante la direzione del vento oppure specificando le boe come boa W o boa L.

Nella configurazione usuale del percorso per match races con due lati al vento e due lati di poppa, una barca che naviga sul primo e terzo lato viene considerata in navigazione verso la boa al vento e quando è in navigazione nel secondo e quarto lato viene considerata in navigazione verso la boa di poppa indipendentemente dalla direzione della prua della barca o della direzione del vento.

Una barca che abbia navigato oltre la boa oppure a causa della variazione della direzione del vento può essere di bolina stretta ancora in "un lato di percorso verso la boa di poppa" oppure essere di lasco in "un lato verso una boa al vento".

CALL MR 33

Regola C7

Sistemi di penalità

Regola C8.3

Penalità iniziate dagli arbitri - ottenerne un vantaggio

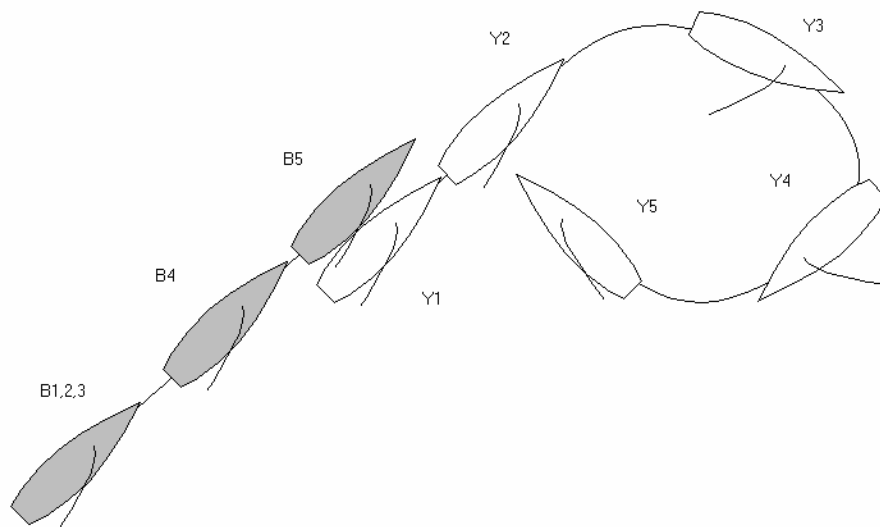
Domanda 1

GIALLO è penalizzato prima della partenza. Successivamente **GIALLO** e **BLU** partono mure a sinistra, con **GIALLO** sottovento, ma davanti a **BLU** circa quattro lunghezze

GIALLO poggia, abbatte, poi orza fino a bolina stretta mura a dritta.

Subito dopo la regola 10 obbliga **BLU** a cambiare rotta per evitare **GIALLO**.

GIALLO ha "guadagnato un vantaggio sull'altra barca" nel contesto della Regola C8.3(a)?



Risposta 1

Negativo.

La regola C8.3(a) si riferisce a situazioni in cui il vantaggio che una barca ottiene dall'infrazione di una regola è più consistente dello svantaggio che ne ha, eseguendo la penalità. In questa situazione il vantaggio che la barca penalizzata ottiene come barca mure a dritta, dopo aver eseguito la penalità, non è riferito al vantaggio di cui alla regola C8.3(a).

Domanda 2

Le barche sono vicine l'una all'altra in un lato al vento ed una è penalizzata.

Dopo aver abbattuto, essa si porta sulle altre mure ed immediatamente guadagna per un forte salto di vento; ha ottenuto un vantaggio dalla penalità?

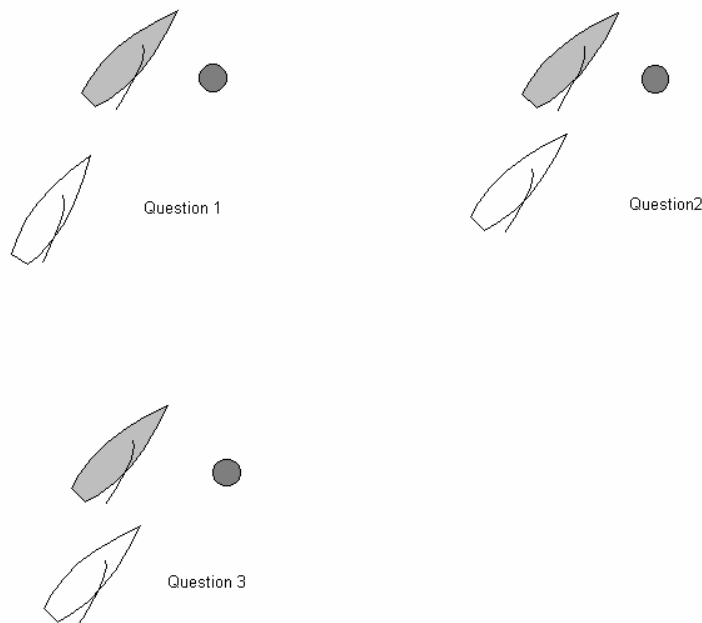
Risposta 2

Negativo. Vedere la Risposta 1.

CALL MR 34

Regola 13.1
Regola 17.1
Regola C2.6

Mentre si sta virando
Sulle stesse mura; Giusta rotta
Giro e passaggio di boe ed ostacoli; Virare ad una boa



Domanda 1

BLU completa la sua virata nella posizione indicata come Domanda 1. **GIALLO** è libero dalla poppa e può evitare un ingaggiamento all'interno orzando. **GIALLO** può stabilire un ingaggiamento all'interno? Quali regole si applicano?

Risposta 1

Affermativo.

GIALLO può stabilire un ingaggiamento all'interno, ma si applica la Regola 18.2(c) come se fosse libera da poppa all'ingresso della zona delle due lunghezze (vedere la Regola C2.6) ed è quindi obbligato a tenersi discosto da **BLU** mentre stanno girando la boa. Poiché **GIALLO** stabilisce un ingaggio dalla posizione di libero dalla poppa è anche soggetto alla Regola 17.1 e non dovrà navigare oltre la propria giusta rotta a meno che, così facendo, non passi rapidamente dietro a **BLU**.

Domanda 2

BLU completa la sua virata nella posizione mostrata come Domanda 2. **GIALLO** è libero dalla poppa ma non può evitare un ingaggiamento all'interno orzando. **GIALLO** può stabilire un ingaggiamento all'interno? Quali regole si applicano?

Risposta 2

Si applica la Regola C2.6. **GIALLO** può stabilire un ingaggiamento all'interno senza essere obbligato a dare a **BLU** spazio per tenersi discosto, stabilendo la regola C2.6 che la Regola 15 non si applica. Ma quando **GIALLO** stabilisce un ingaggiamento da dietro

egli è sottoposto alla Regola 17.1 e non deve navigare sopra la sua giusta rotta a meno che, così facendo, non passi rapidamente dietro a **BLU**.

Domanda 3

BLU completa la sua virata nella posizione mostrata come Domanda 3. **GIALLO** è ingaggiato all'interno. Quali regole si applicano?

Risposta 3

Si applica la Regola C2.6. **BLU** è obbligato a tenersi discosto.

GIALLO non è tenuto a dare a **BLU** spazio per tenersi discosto poiché la Regola C2.6 stabilisce che la Regola 15 non si applica.

Poiché l'ingaggiamento è stato stabilito prima che **BLU** abbia completato la sua virata, la Regola 17.1 non si applica e **GIALLO** può così navigare oltre la sua giusta rotta.

CALL UMP 1

Regola 11
Regola 15

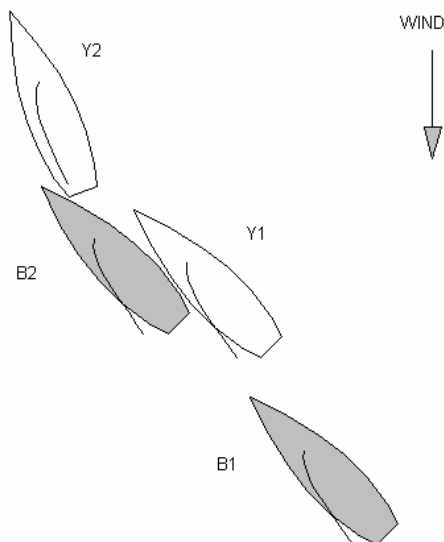
Sulle stesse mure, Ingaggiate
Acquisire il diritto di rotta

Domanda

BLU stabilisce un ingaggio dalla posizione di libero dalla poppa, **GIALLO** orza immediatamente e la sua poppa collide con **BLU**.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta

La Regola 11 richiede a **GIALLO** di tenersi discosto? La Regola 15 richiede a **BLU** di dare inizialmente spazio a **GIALLO** per tenersi discosto.

Se **GIALLO** ha orzato, senza prendersi più spazio del necessario (vedere caso ISAF 24), allora **BLU** ha infranto la Regola 15; penalizzare **BLU**.

Se al contrario **GIALLO** si è chiaramente preso più spazio di quanto non fosse necessario, in questo caso ha infranto la Regola 11; penalizzare **Giallo**.

CALL UMP 2

Regola 20

Muoversi all'indietro

Domanda 1

Una barca si muove all'indietro quando lo fa rispetto all'acqua od al fondale?

Risposta 1

Rispetto all'acqua.

Domanda 2

GIALLO si muove all'indietro sull'acqua scontrando una vela, rilascia la vela, ma continua a muoversi all'indietro sull'acqua.

Si applica la Regola 20?

Risposta 2

Affermativo, in quanto il movimento all'indietro è stato causato dall'aver scontrato la vela.

CALL UMP 3

Regola 11
Regola 15

Sulle stesse mure, Ingaggiate
Acquisire il diritto di rotta

Domanda

BLU e **GIALLO** sono sulle stesse mure, mure a dritta con **BLU** libero dalla prua.

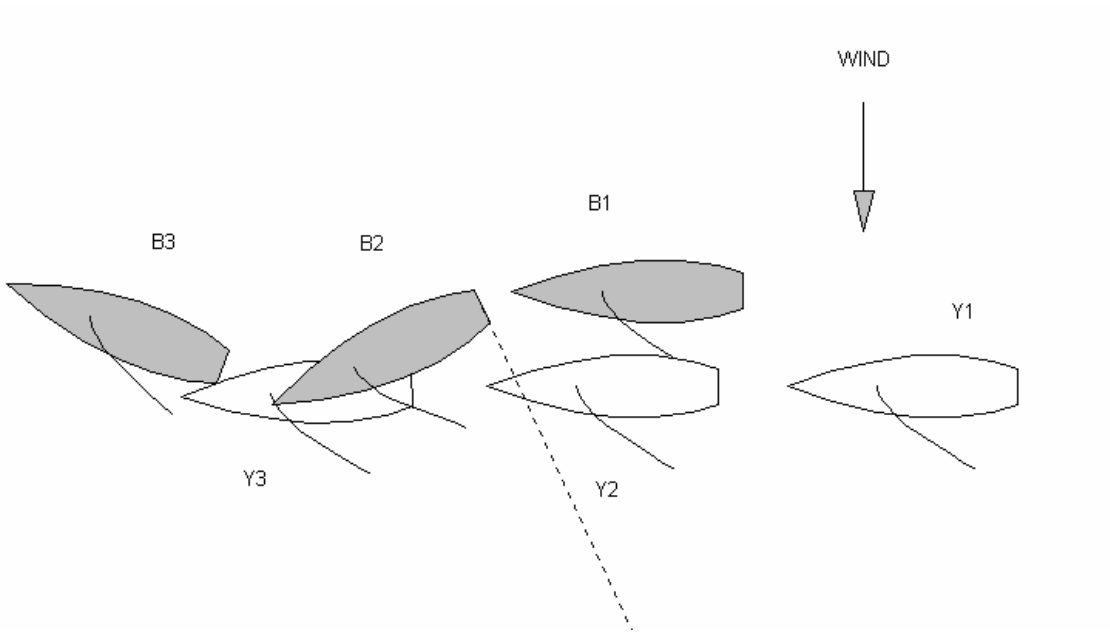
GIALLO si muove più velocemente di **BLU**.

BLU poggia e le barche si ingaggiano.

BLU gira allora dall'altra parte e si verifica un contatto.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta

Quando **BLU** poggia, **GIALLO** acquisisce diritto di rotta, almeno in parte, a causa dell'azione di **BLU**, pertanto si applica la seconda parte della Regola 15, tanto che essa non ha obblighi di dare a **BLU** spazio per tenersi discosta .

Penalizzare **BLU** .

CALL UMP 4

Regola 11

Sulle stesse mure, Ingaggiate

Regola 16.1 Cambiamento di rotta

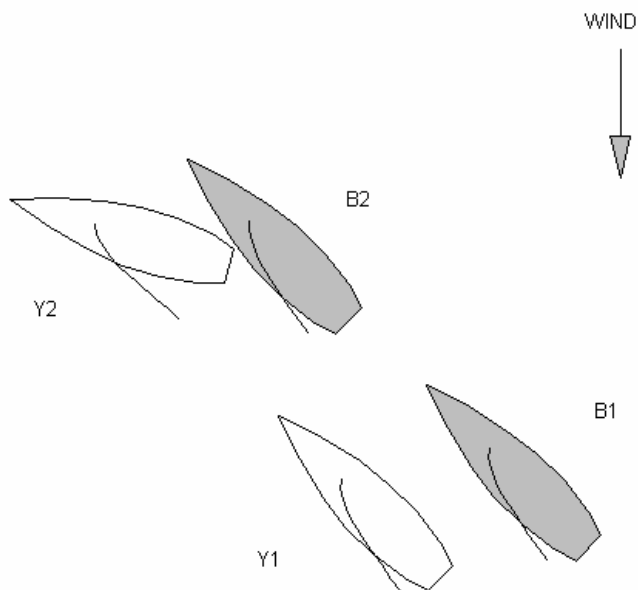
Domanda

GIALLO e **BLU** stanno navigando su rotte parallele.

GIALLO poggia violentemente, **BLU** non può tenersi discosto e si verifica un contatto.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta

GIALLO è una barca con diritto di rotta che cambia rotta. Essa non ha dato a **BLU** spazio per tenersi discosto ed ha pertanto infranto la Regola 16.1.

Penalizzare **GIALLO**.

Se **GIALLO** avesse poggato lentamente e fosse immediatamente entrato in contatto con **BLU**, allora **BLU** non si sarebbe tenuto discosto, come previsto dalla Regola 11.

Penalizzare **BLU**.

CALL UMP 5

Regola 11 Sulle stesse mure, Ingaggiate

Regola 13.1
Regola 16.1

Quando si sta virando
Cambiamento di rotta

Domanda 1

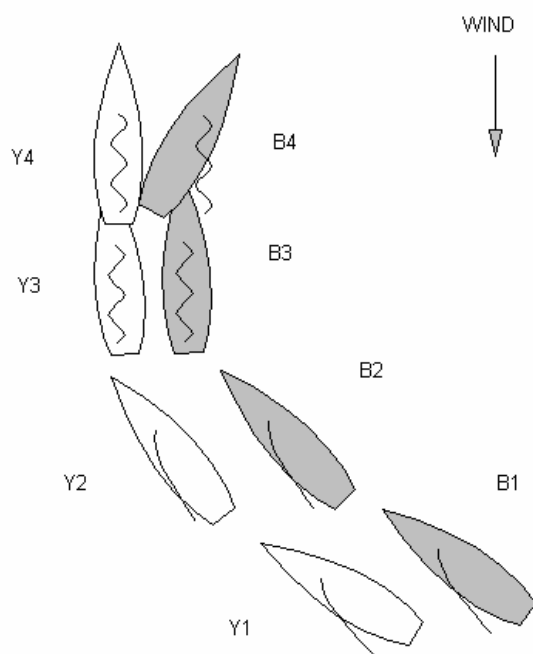
GIALLO, sottovento, orza fino a prua al vento e **BLU** orza in risposta, tanto che ambedue si trovano affiancati, prua al vento.

BLU continua a cambiare rotta e passa oltre la posizione di prua al vento.

Così facendo entra in contatto con **GIALLO**.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

Se, quando **GIALLO** ha iniziato ad orzare, **BLU** ha risposto immediatamente ed ha continuato a fare quanto poteva per tenersi discosto durante tutto l'accaduto, ma il contatto si verifica ugualmente, allora **GIALLO** non stava dando spazio sufficiente a **BLU** per potersi tenere discosto ed ha infranto la Regola 16.1.

Penalizzare **GIALLO**.

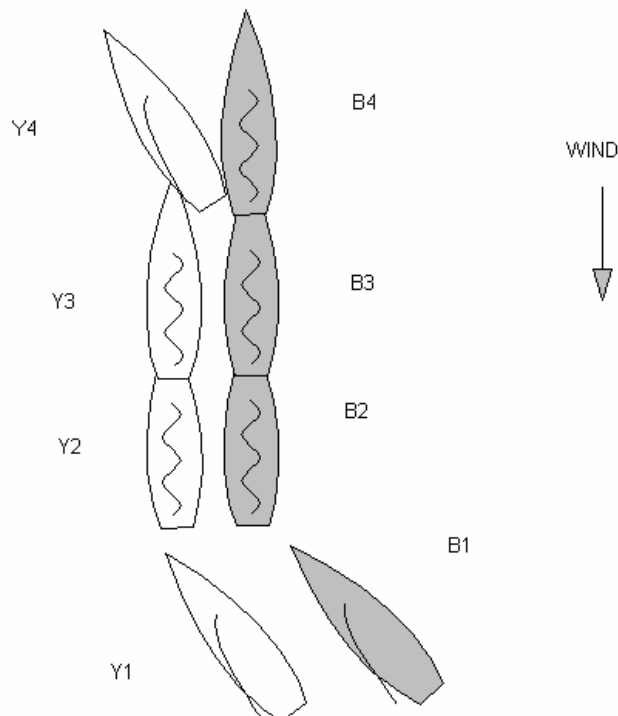
Se **BLU** si fosse tenuto discosto, ma avesse risposto troppo lentamente o non abbastanza, oppure avesse ecceduto nella rotazione, allora avrebbe infranto le Regole 11 o 13.1.

Penalizzare **BLU**.

Domanda 2

In circostanze simili, **BLU** risponde e, quando è prua al vento, mantiene la posizione per un certo tempo.

Allora **GIALLO** poggia e le poppe entrano in contatto. Viene esposta la bandiera Y.
Cosa fare?



Risposta 2

Se il cambio di rotta di **GIALLO** provoca un immediato contatto con **BLU**, evidentemente **BLU** non si stava tenendo discosto ed ha infranto la Regola 11.

Penalizzare **BLU**.

Se ci fosse stato più spazio fra le barche e **GIALLO** avesse poggiato violentemente, non dando a **BLU** spazio per potersi tenere discosto, allora **GIALLO** avrebbe infranto la Regola 16.1

Penalizzare **GIALLO**.

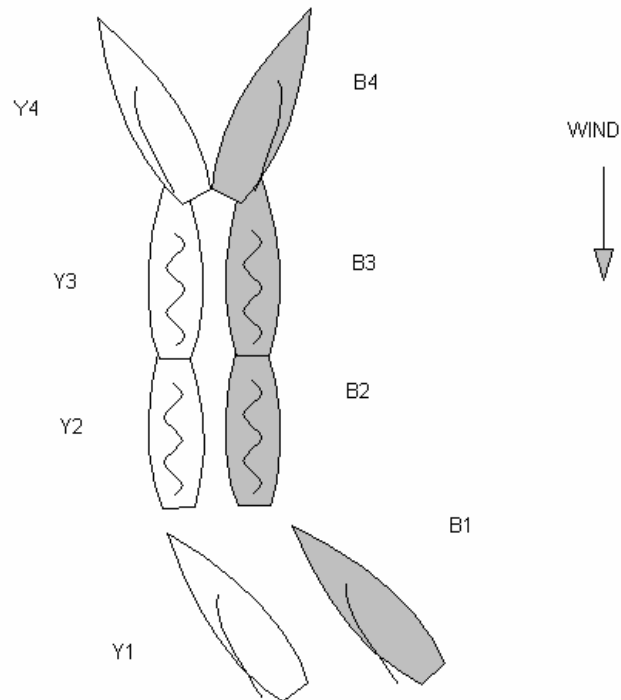
La decisione degli arbitri è basata sulla distanza fra le barche, la natura della poggiate di **GIALLO** e gli sforzi di **BLU** per tenersi discosto.

Domanda 3

In circostanze simili, **BLU** si tiene discosto ma, quando è prua al vento, vi rimane per un po' di tempo. **BLU** passa la posizione di prua al vento e subito dopo **GIALLO** poggia e le due poppe entrano in contatto.

Viene esposta una bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 3

Quando **BLU** passa la posizione di prua al vento, le barche non sono più ingaggiate sulle stesse mura e non si applica più la seconda parte della definizione di "tenersi discoste".

Se il contatto si fosse verificato anche senza la poggia di **GIALLO**, allora **BLU** avrebbe infranto la Regola 13.

Penalizzare **BLU**.

Se il contatto non si fosse verificato senza la poggia di **GIALLO**, allora **GIALLO** avrebbe infranto la Regola 16.1.

Penalizzare **GIALLO**

Regola 10
Regola 18.2.c

Su mure differenti
Giro e passaggio di boe ed ostacoli: Dare spazio,
Tenersi discosta

Domanda 1

Prima della partenza, **GIALLO** e **BLU** sono al traverso mure a dritta, con **BLU** libero dalla poppa di **GIALLO**.

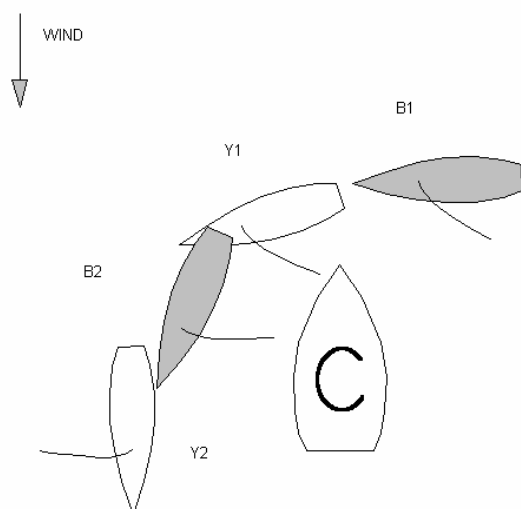
Si avvicinano ad una barca di spettatori, che è ancorata.

GIALLO passa sopravvento alla barca ancorata, poggia di fianco a questa, poi stramba per poterla passare di poppa.

Pochissimo tempo dopo l'abbattuta di **GIALLO**, **BLU** è ancora mure a dritta e si è leggermente ingaggiato all'interno.

BLU cambia rotta cercando di evitare il contatto con **GIALLO**, ma il contatto si verifica ugualmente e viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

La Regola 18.2(c) richiede a **BLU** di tenersi discosto fino a quando le barche non abbiano passato l'ostacolo anche qualora venga stabilito un ingaggiamento durante il passaggio. Penalizzare **BLU**.

Domanda 2

A quale distanza dall'ostacolo **GIALLO** può navigare prima di abbattere e continuare ad avvalersi della Regola 18.2(c)?

Risposta 2

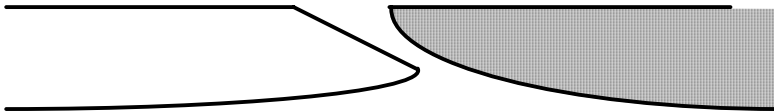
Quando appare evidente che **BLU** ha passato l'ostacolo, allora la Regola 18 cessa di aver effetto e **GIALLO** non può avvalersi più a lungo della Regola 18.2(c) per tutelarsi durante l'abbattuta.

CALL UMP 7

Definizioni: **Tenersi discosta**

Domanda

Quando **BLU**, una barca che deve tenersi discosta, passa la sua prua sopra lo specchio di poppa di **GIALLO**, si sta tenendo discosta?



Risposta

Affermativo

CALL UMP 9

Regola 11	Sulle stesse mure, Ingaggiate
Regola 16.1	Cambiamento di rotta
Regola 17.1	Sulle stesse mure; Giusta rotta
Definizioni:	Tenersi discosta, Giusta rotta

Domanda 1

GIALLO e **BLU** navigano su rotte parallele, la Regola 17.1 non è applicabile.

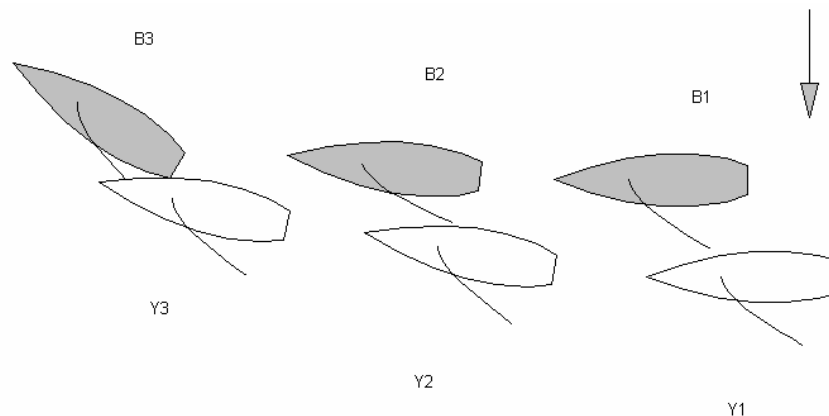
BLU ha spazio sufficiente per allontanarsi, ma ciò nonostante mantiene una rotta parallela.

Dopo circa 10 secondi **GIALLO** orza lentamente e dal momento in cui inizia l'orzata non c'è più possibilità per **BLU** di evitare **GIALLO**.

BLU orza ed avviene il contatto.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

Quando **BLU** ha avuto l'opportunità di tenersi discosto, ma ha navigato tanto vicino a **GIALLO**, che ogni orzata dello stesso avrebbe causato un contatto, **BLU** non si è tenuto discosto, infrangendo la Regola 11. Penalizzare **BLU**.

Domanda 2

GIALLO e **BLU** stanno navigando di poppa mure a dritta. **GIALLO** stabilisce un ingaggiamento ad una lunghezza e mezzo sottovento a **BLU**. **GIALLO** orza lentamente chiaramente oltre la sua giusta rotta. **BLU** mantiene la propria rotta e si verifica un contatto. Viene esposta la bandiera Y. Quale dovrà essere la risposta ?

Risposta 2

Penalizzare **BLU** e **GIALLO**. **BLU** ha infranto la Regola 11 e **GIALLO** la Regola 17.1

CALL UMP 10

Regola 18.2.a Giro e passaggio di boe ed ostacoli; Dare spazio; Tenersi discosta

Domanda

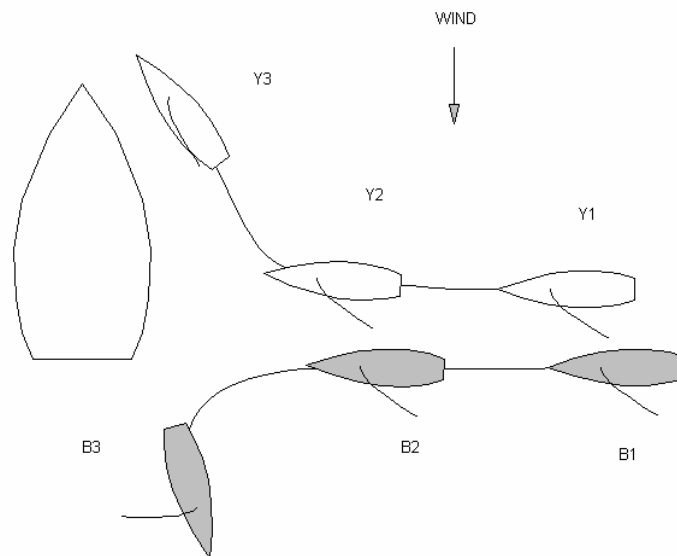
Prima della partenza e prima di avvicinarsi alle boe per partire, **GIALLO** e **BLU** si avvicinano ad una grande barca ormeggiata; **GIALLO** è avanti mezza lunghezza.

Sembra che **BLU** intenda passare a poppa della grande barca e che **GIALLO** richieda spazio per passare dalla stessa parte, interno a **BLU**.

BLU non poggia per dare spazio ed all'ultimo momento **GIALLO** evita la grande barca orzando fortemente, portandosi sopravvento a questa.

Prima che la prua di **BLU** raggiunga la poppa della grande barca, essa abbatte in modo da non passare di poppa a questa. Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta

La grande barca è un ostacolo; a meno che **BLU** non scelga di passare sopravvento e sufficientemente lontano da questa, **GIALLO** può ritenere che entrambi poggeranno per passare di poppa all'ostacolo: ne consegue che **BLU** deve dare spazio. Non facendolo, infrange la Regola 18.2.(a).

Penalizzare **BLU**.

CALL UMP 11

Regola 13 **Quando si sta virando**
Regola 16 **Cambiamento di rotta**

Domanda 1

Prima della partenza **GIALLO** e **BLU** sono lontani e non in rotta di collisione.

BLU intende virare ma, dopo aver passato la prua al vento, essa arretra.

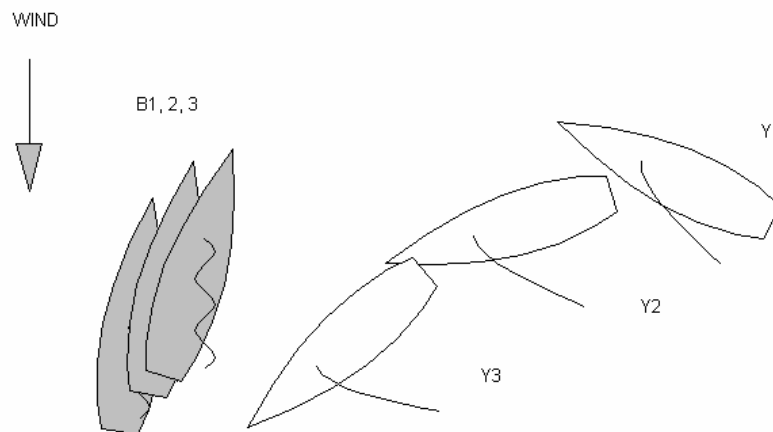
Prima che **BLU** raggiunga una rotta di bolina stretta, **GIALLO** poggia in direzione di **BLU**.

BLU è impossibilitato a manovrare per evitare la collisione nel caso in cui **GIALLO** interrompesse la poggiate.

Comunque, **GIALLO**, continua a poggiare e passa a poppa di **BLU**.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

Il cambiamento di rotta di **GIALLO** impone di dare a **BLU** spazio per tenersi discosto (Regola 16.1).

GIALLO si attiene alla Regola 16.1 poggiando senza interruzione.

La risposta sarebbe la stessa se **BLU** avesse completato con successo la virata e perso velocità.

Esporre la bandiera verde e bianca.

Domanda 2

Qualora il timoniere di **BLU** avesse manovrato la barca intenzionalmente, in modo tale da perdere il controllo in una situazione nella quale non sarebbe stato in grado di tenersi discosta qualora **GIALLO** avesse modificato la sua rotta in una rotta di collisione, sarebbe stata diversa la risposta?

Risposta 2

No.

Nessuna regola proibisce a **BLU** di trovarsi o no nella posizione in cui si trovava, lo abbia fatto o no intenzionalmente.

CALL UMP 12

Regola 10 **Su mure differenti**
Regola 16.1 **Cambiamento di rotta**

Domanda 1

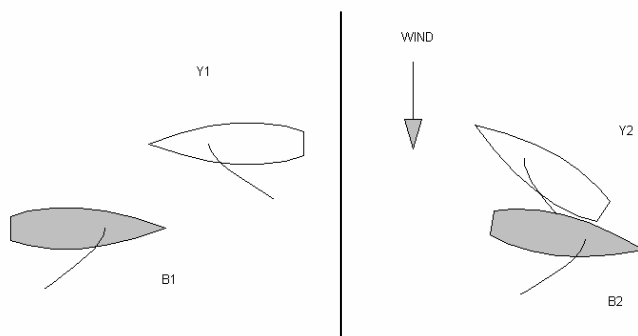
GIALLO e **BLU**, si stanno avvicinando l'un l'altro.

All'incrocio **BLU** si sta tenendo discosto, sottovento.

GIALLO orza, tanto che **BLU** è impossibilitato a rispondere per tenersi discosto e la poppa di **GIALLO** provoca un contatto con il lato sinistro di **BLU**.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

GIALLO, cambiando rotta, infrange la Regola 16.1.

Penalizzare **GIALLO**.

Domanda 2

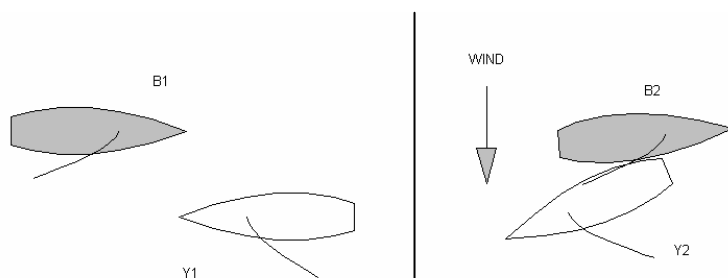
GIALLO e **BLU**, si stanno avvicinando l'un l'altro.

All'incrocio **BLU** sta tenendosi discosto, sopravvento.

GIALLO poggia, **BLU** non ha possibilità di tenersi discosto e si verifica un contatto.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 2

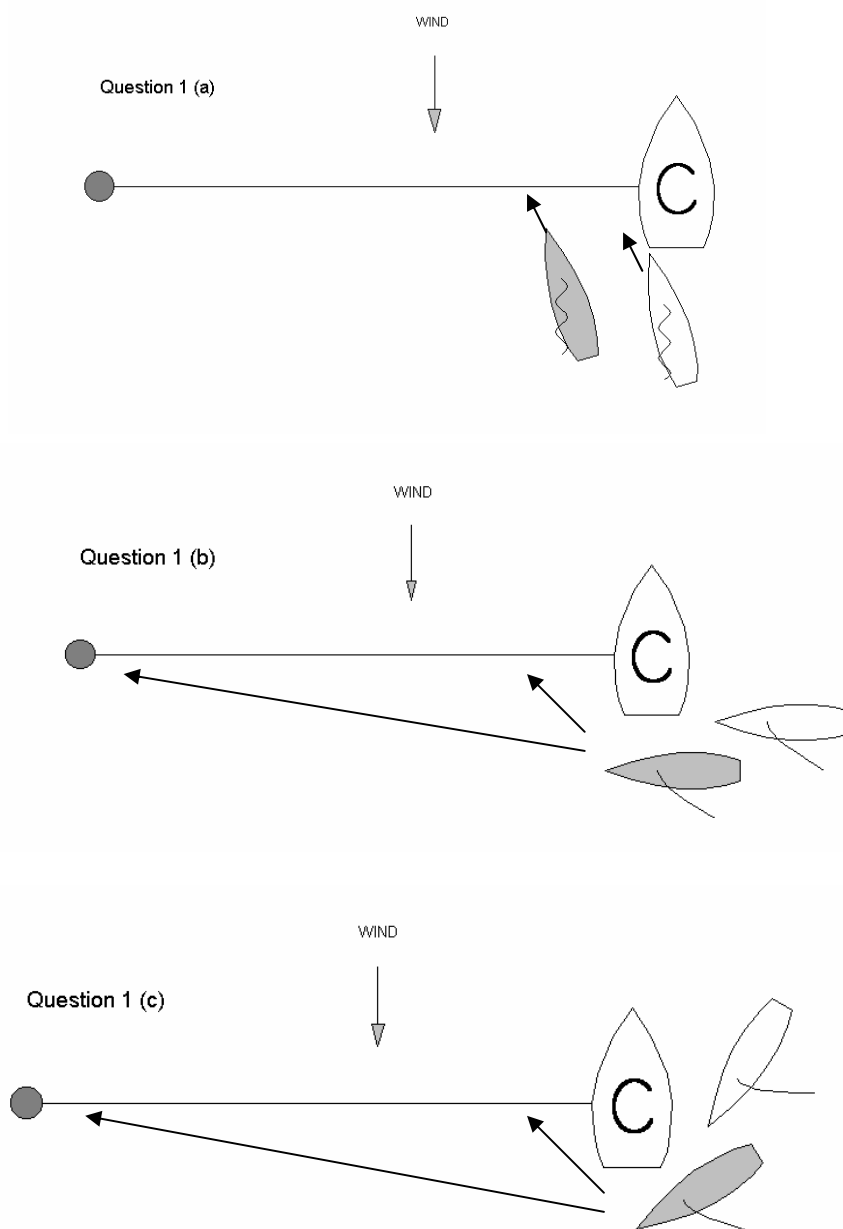
GIALLO, cambiando rotta, infrange la Regola 16.1.
Penalizzare **GIALLO**.

CALL UMP 13

Regola 11 **Sulle stesse mure, Ingaggiate**
Regola 18.1.a **Giro e passaggio di boe ed ostacoli: Quando si applica questa regola**

Domanda 1

BLU e **GIALLO** si stanno avvicinando al battello del Comitato di Regata, limite della linea di partenza.
Come possono gli arbitri decidere che le barche si stanno avvicinando alla boa di partenza per partire?

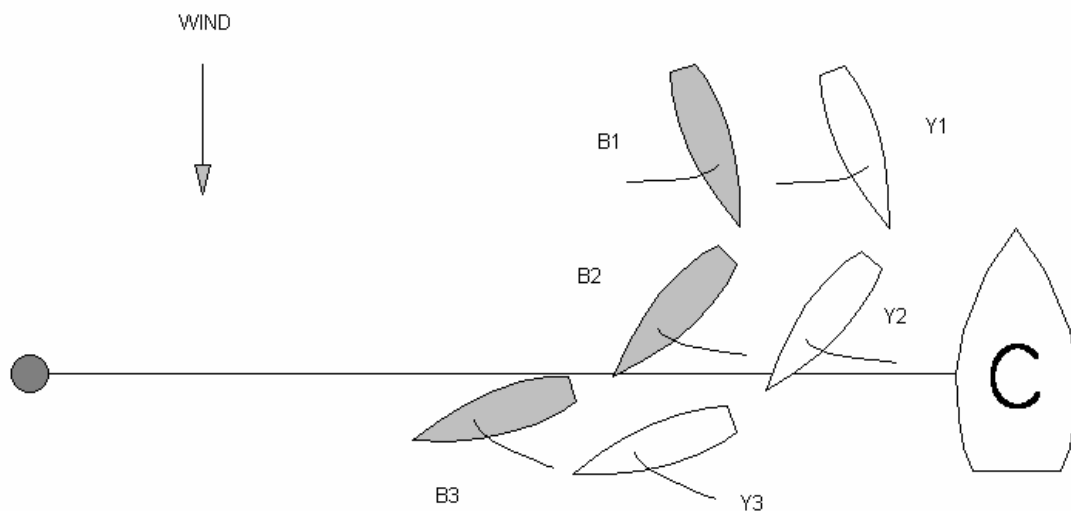


Risposta 1

Nei disegni a, b, c le barche potrebbero avvicinarsi ad una boa di partenza per partire. Gli arbitri terranno conto della velocità, della rotta delle barche nelle prevalenti condizioni del momento e del tempo restante prima del segnale di partenza per decidere se le barche si stanno avvicinando alla boa di partenza per partire. Dato che le linee di partenza nei match races sono corte, le barche possono anche avvicinarsi alla parte opposta della linea (disegno b). Comunque fino a quando entrambi gli arbitri non concordano che le barche si stanno effettivamente avvicinando per partire, questi decideranno che le barche non lo stanno facendo (vedere CALL GEN 1).

Domanda 2

Prima di partire **BLU** e **GIALLO** sono sul lato del percorso della linea di partenza e navigano di poppa, mure a sinistra. **BLU** dà spazio a **GIALLO** per passare il battello del C.d.R. Viene esposta la bandiera Y. Cosa fare?



Risposta 2

Una barca non si avvicina ad una boa per partire sino a quando non si avvicina per passare la boa dalla parte richiesta. Nella posizione 1, **GIALLO** aveva il diritto di spazio e lo ha avuto. Questo si applica anche quando ambedue le barche sono state richiamate. Esporre la bandiera verde e bianca.

CALL UMP 14

Regola 10 **Su mure differenti**
Regola 16.1 **Cambiamento di rotta**

Domanda 1

Su un lato di bolina, **BLU** e **GIALLO** si avvicinano l'uno l'altro.

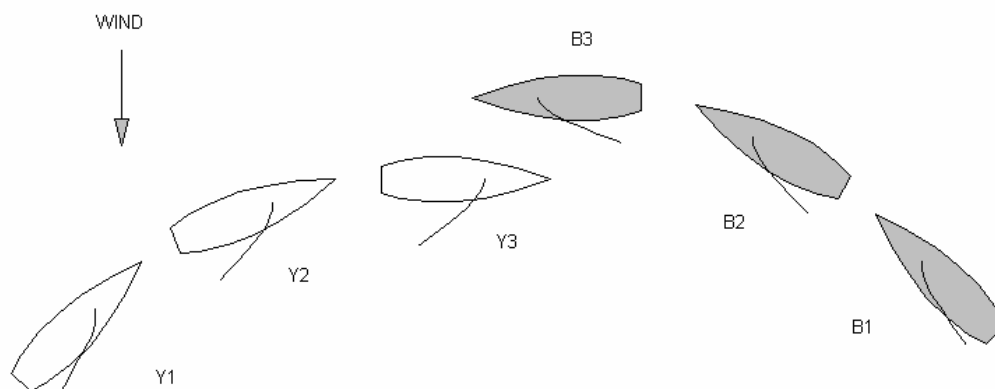
Approssimativamente a quattro lunghezze da **BLU**, **GIALLO** poggia per non collidere con **BLU**.

Allora anche **BLU** poggia, tanto che le barche restano in rotta di collisione.

GIALLO e **BLU** continuano a poggiare nella stessa maniera, fino a che si incrociano con il vento approssimativamente al traverso, in nessun momento **BLU** si è trovato su una rotta di poppa.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

La regola prevalente è la Regola 16.1, ma **BLU** non l'ha infranta poiché durante tutto l'accaduto ha continuato a dare al **GIALLO** lo spazio per tenersi discosto.

Esporre la bandiera verde e bianca.

Domanda 2

In circostanze simili, la rotta di **GIALLO** potrebbe consentirgli di incrociare a prua di **BLU**, ma **BLU** orza fino ad una rotta di collisione e **GIALLO** vira in maniera marinaresca .

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?

Risposta 2

Come nella domanda 1 la regola prevalente è la Regola 16.1 e nonostante il fatto che **BLU** abbia forzato **GIALLO** a modificare la rotta, lo ha fatto dandogli lo spazio richiesto per tenersi discosto.

Esporre la bandiera verde e bianca.

CALL UMP 16

Regola 10 **Su mure differenti**
Regola 16.1 **Cambiamento di rotta**

Domanda

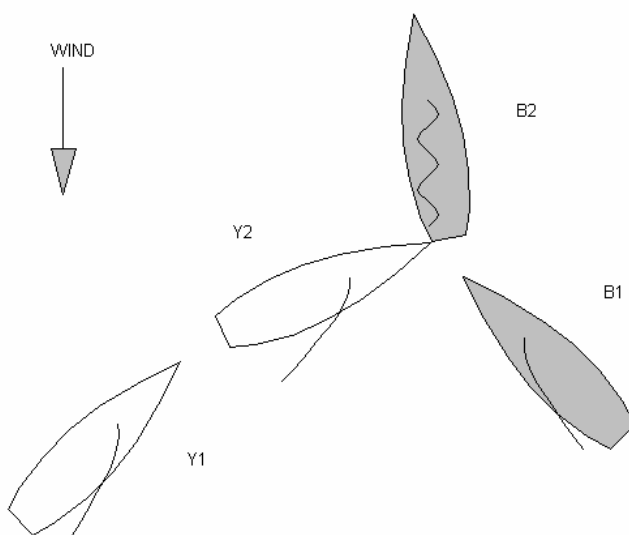
BLU e **GIALLO** si avvicinano durante un lato di bolina.

Quando **GIALLO** poggia per passare a poppa di **BLU**, questo orza.

GIALLO tenta di poggiare ulteriormente, ma si verifica un contatto fra lo spigolo di poppa sinistro di **BLU** e la prua di **GIALLO**.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta

BLU ha infranto la regola 16.1 modificando la rotta senza dare spazio a **GIALLO**, a condizione che gli arbitri siano convinti che **GIALLO** si stava tenendo discosto prima che **BLU** orzasse.

Penalizzare **BLU**.

CALL UMP 17

Regola 11 **Sulle stesse mure; Ingaggiate**
Regola 16.1 **Cambiamento di rotta**
Regola 17.1 **Sulle stesse mure; Giusta rotta**

Domanda 1

GIALLO e **BLU** di bolina stretta mure a sinistra, si approssimano alla layline vicino alla boa di bolina.

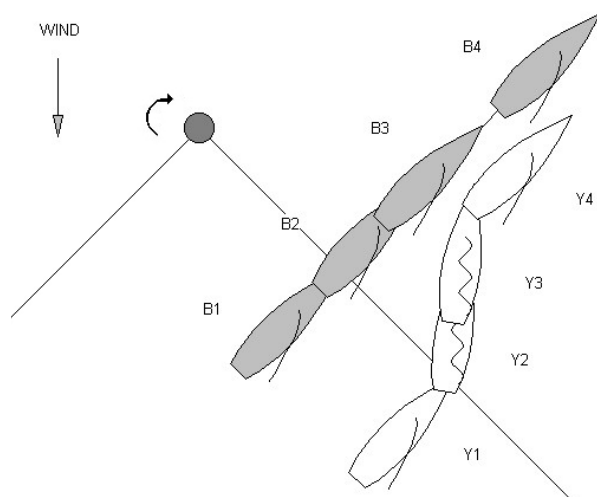
GIALLO ha stabilito l'ingaggio da una posizione di libero da poppa.

Ambedue superano la layline e stanno andando oltre la boa.

GIALLO orza ed è poi costretto a poggiare per non entrare in collisione.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



Risposta 1

Quando **GIALLO** orza è chiaro che la sua giusta rotta è di orzare per virare in direzione della boa. **GIALLO** concede a **BLU** spazio come richiesto dalla Regola 16.1 ed è chiaramente impossibilitato a prendere la sua rotta senza dover poi manovrare per evitare collisioni. **BLU** non si è tenuto discosto ed ha infranto la Regola 11. Penalizzare **BLU**.

Domanda 2

Quale sarebbe stata la risposta se a causa di un vento variabile e/o mare grosso non fosse risultato chiaro che le barche erano oltre la boa?

Risposta 2

Non è ancora evidente che la sola giusta rotta di **GIALLO** è sulle altre mura.

GIALLO infrange la Regola 17.1 navigando più alto della sua giusta rotta (di bolina stretta). Penalizzare **GIALLO** a meno che, grazie alla succitata manovra esso passi di poppa al **BLU** .

CALL UMP 18

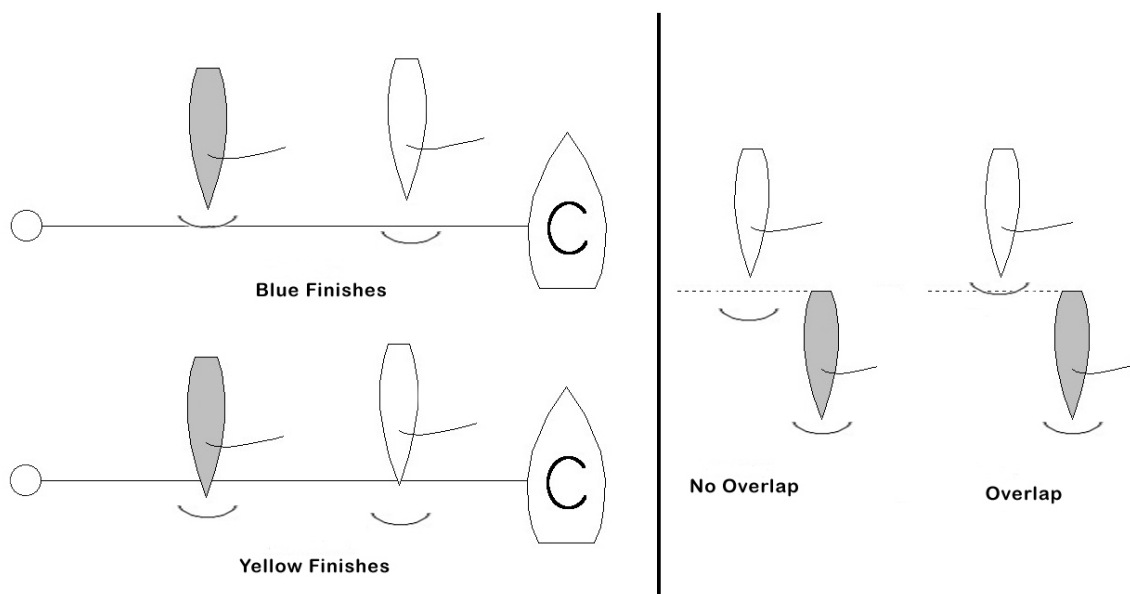
Regola C2.1 **Modifiche alle definizioni - Definizione di arrivo**
Definizioni **Libero dalla poppa e libero dalla prua; Ingaggiamento**

Domanda

In un arrivo di poppa, molto ravvicinato, **GIALLO** alza il braccio dello spi, lascia la scotta e la ritenuta, tanto che la vela va più avanti della normale posizione di prua.

Quando arriva?

Quale azioni deve intraprendere l'arbitro ?



Risposta

GIALLO arriva quando la sua prua taglia la linea.

La Definizione di Arrivo stabilisce chiaramente che poiché lo spinnaker non è in posizione normale, esso non può essere preso in considerazione per determinare l'arrivo.

Giudicare l'arrivo è compito esclusivo del Comitato di Regata.

Comunque, se gli arbitri vedono il braccio dello spinnaker lasciato possono informare il Comitato di Regata trovandosi in una posizione più favorevole per vedere lo spinnaker prima che le barche taglino la linea di arrivo.

Lo stesso ragionamento si potrebbe applicare a quando le due barche si avvicinano alla boa sottovento e potrebbe sorgere il problema di dovere determinare se le barche siano ingaggiate o no.

CALL UMP 19

Regola 17.1 **Sulle stesse mure; Giusta rotta**
Definizioni **Giusta rotta**

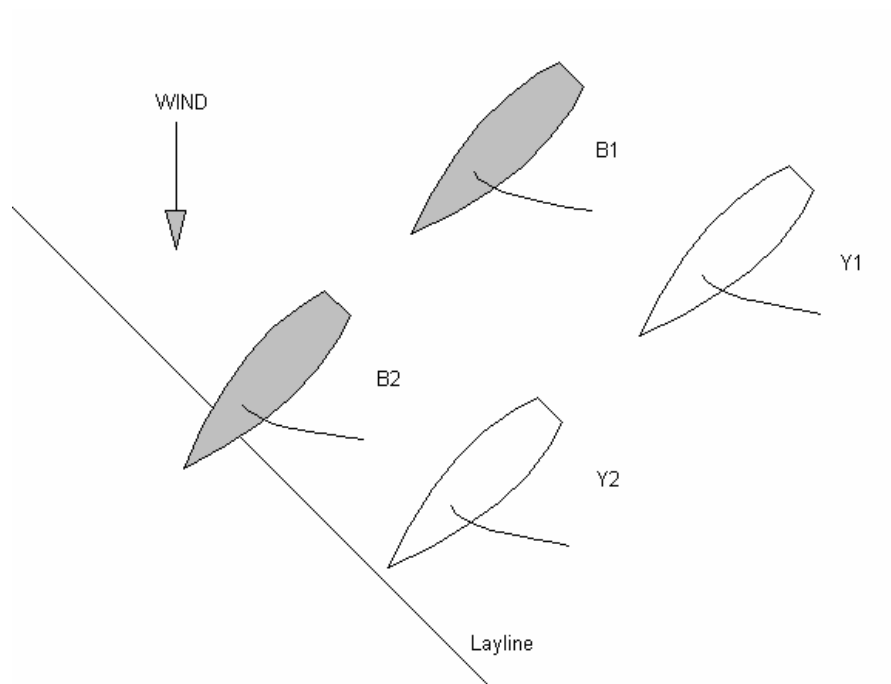
Domanda

Ormai alla fine del lato di poppa, le barche sono ingaggiate mure a dritta.

GIALLO ha stabilito un ingaggio sottovento dalla posizione di libero dalla poppa, è soggetto alla Regola 17.1 e sta navigando sulla propria giusta rotta.

Fra poco la sua giusta rotta sarà di abbattere per la boa.

Quando dovrà cominciare a poggiare per abbattere?



Risposta

GIALLO deve iniziare ad abbattere nel momento che avrebbe scelto per abbattere se avesse navigato in assenza di altre barche.

Se egli chiaramente ritarda questa azione, allora infrange la Regola 17.1 navigando oltre la propria giusta rotta.

CALL UMP 20

Regola 16.1 **Cambiamento di rotta**
Definizioni **Spazio**

Domanda 1

Nella definizione di Spazio, come deve essere utilizzata dagli arbitri l'espressione " **IN MANIERA MARINARESCA**"?

Risposta 1

Il quesito è contenuto nel Caso ISAF 21, che riferendosi a manovre "straordinarie" ed "anormali" le definisce "non marinaresche"

Comunque, azioni che non sono marinaresche in regate di flotta con molte barche possono essere considerate marinaresche in situazioni con solo due barche.

Pertanto, nei Match Races, alcune manovre che possono essere considerate normali possono viceversa essere considerate anormali in altri tipi di regate e pertanto l'espressione "in maniera marinaresca" dovrebbe essere interpretato in un senso più ampio quando viene riferita ai Match Races.

Ogni manovra, comunque, che metta la barca od il suo equipaggio in una situazione di rischio non ragionevole non è marinaresca.

Gli arbitri dovranno giudicare ogni situazione sulla base delle azioni della barca in relazione alle condizioni di vento e mare delle quali questa ha la padronanza.

Domanda 2

BLU è mure a sinistra e **GIALLO** mure a dritta su un lato verso la boa di bolina.

GIALLO poggia fino ad una rotta di poppa e conseguentemente **BLU** deve cambiare rotta per tenersi discosto.

Viene esposta una bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?

Risposta 2

GIALLO infrange la Regola 16.1 non dando a **BLU** spazio, specificatamente spazio per manovrare in maniera marinaresca.

Penalizzare **GIALLO**.

Nota italiana

Per "poppa" nella Domanda 2 si intende un angolo di più di 90° col vento con gli stessi concetti di una penalità ultimata quando si va di bolina.

CALL UMP 21

Definizioni **Ingaggiamento**
Definizioni **Tenersi discosta**

Domanda

Il tangone dello spinnaker è “nella posizione normale” quando lo spinnaker non è a segno, ma:

- i) una sua estremità è attaccata all'albero e l'altra è proiettata davanti alla prua, oppure
- ii) nel caso si tratti di un bompresso estensibile e non è stato fatto rientrare completamente?
 - (a) quando lo spinnaker è, oppure sta per essere messo a segno, avvicinandosi ad una boa o passandola ?
 - (b) quando si sta alzando od ammainando lo spinnaker ?
 - (c) quando si bordeggia al vento ?
 - (d) durante le manovre di prepartenza?

Risposta

L'elemento comune di questi quesiti consiste nell'interrogativo:

“E' questa la maniera in cui deve essere condotta la barca, in assenza di altre barche?”
E questo conduce alle seguenti risposte specifiche:

(a) e (b) per entrambi i casi (i) e (ii):

affermativo, se è pratica regolare portare il tangone in quella posizione in quelle circostanze e gli arbitri non sono dell'opinione che il tangone sia stato alzato prematuramente, o lasciato in quella posizione troppo a lungo, allo scopo di ottenere un vantaggio tattico (come per esempio per poter stabilire un ingaggio “artificioso”).

(b) e (d) per (i):

affermativo, se è pratica regolare per quella barca portare il tangone dello spinnaker in quella posizione; potrebbe al contrario non esserlo, quando una barca che abbia il tangone dello spinnaker proiettato all'esterno durante le manovre di pre-partenza, successivamente lo rimuova per partire, oppure quando una barca che sia partita senza il tangone proiettato all'esterno e successivamente ne cambi tanto la posizione che questo risulti proiettato all'esterno.

(c) e (d) nel caso (ii): negativo.

CALL UMP 22

- Regola 18.1** **Giro e passaggio di boe ed ostacoli: Quando si applica questa regola**
- Regola 18.2.c** **Giro e passaggio di boe ed ostacoli: Dare spazio; Tenersi discosta**

Domanda 1

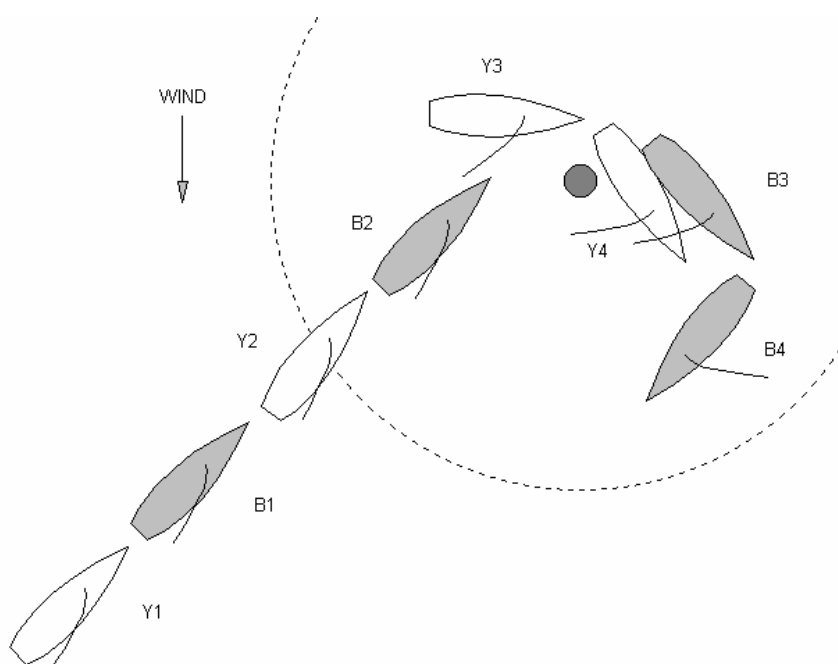
BLU e **GIALLO** si avvicinano alla boa al vento, mure a sinistra, con **BLU** libero dalla prua al momento di entrare nella zona delle due lunghezze.

La boa dovrà essere lasciata a dritta.

BLU abbatte immediatamente mure a dritta.

Viene esposta la bandiera Y

Cosa fare?



Risposta 1

La Regola 18.2(c) richiede a **GIALLO** di tenersi discosto.

Secondo la Regola 18.1, questo obbligo permane "fino a quando l'hanno passata".

Esporre la bandiera verde e bianca.

Domanda 2

Quanto distante dalla boa può passare **BLU**, ed abbattere rimanendo protetto?

Risposta 2

Fintanto che **BLU** sta passando la boa, la Regola 18.2 (c) continua ad essere in vigore e **BLU** rimane protetto.

L'uso della parola "barche" ed "esse" (al plurale) nella Regola 18.1 significa che la Regola 18 continua ad essere in vigore fintanto che entrambe le barche non abbiano passato la boa.

CALL UMP 24

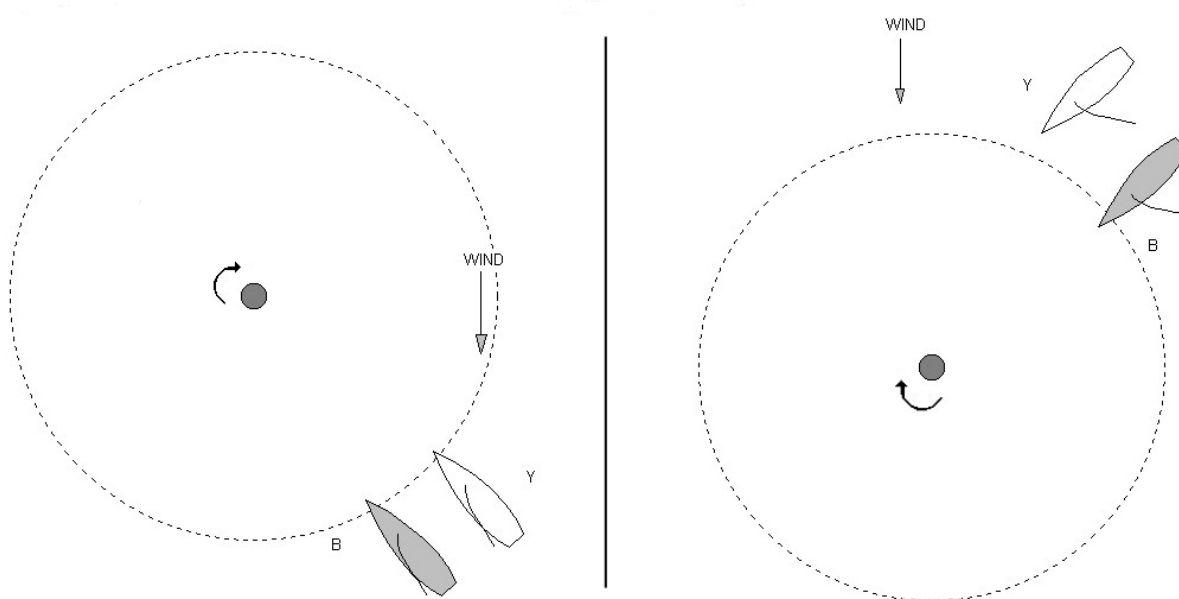
Regola 11 **Sulle stesse mure, Ingaggiate**
Regola 18.2 **Passaggio di boe ed ostacoli – Dare spazio; tenersi discosta**

Domanda 1

BLU e **GIALLO** si stanno avvicinando ad una boa da lasciare a dritta.

La Regola 17.1 non si applica a **BLU**.

Quale è l'ultimo momento in cui **BLU** può orzare?



Risposta 1

La Regola 18 entra in vigore dal momento in cui le barche stanno per passare la boa.

Da questo momento, se **BLU** orza e successivamente poggia per dare a **GIALLO** spazio oppure per passare la boa, **BLU** infrange la Regola 18.

Se **BLU** può orzare senza dover successivamente poggiare, **GIALLO** è obbligato a tenersi discosto e si applica la Regola 11.

Domanda 2

Se **BLU** deve poggiare per dare spazio, quando deve farlo?

Risposta 2

BLU deve poggiare prontamente dal momento in cui le barche stanno per passare la boa.

CALL UMP 26

Regola 49 Posizione dell'equipaggio

Domanda 1

Un componente dell'equipaggio di **GIALLO** si controbilancia con la scotta di sottovento del fiocco ed un altro si tiene con la scotta della randa sporgendosi fuori bordo.

GIALLO infrange la Regola 49?

Risposta 1

Negativo. Una scotta in opera non è uno strumento destinato a posizionare il corpo fuori bordo.

Domanda 2

Lo skipper di **GIALLO** tiene un piede sotto l'archetto della randa.

GIALLO infrange la Regola 49?

Risposta 2

Negativo.

Un archetto della randa non è uno strumento destinato a posizionare il corpo fuoribordo.

L'uso dell'archetto della randa (od altra attrezzatura fissa di bordo) senza modifica alcuna, che aiuti la proiezione del corpo fuoribordo è consentito.