

FEDERAZIONE ITALIANA VELA
PRESENTAZIONE DELLE REGOLE di REGATA 2009 – 2012

*Quanto esposto nella colonna commenti è semplice opinione di chi scrive e non è interpretazione ufficiale delle regole.
 Deve essere quindi usata nel suo giusto spirito di contributo alla discussione e di proposta*

| Testo 2005 - 2008 | Testo 2009 - 2012 | Primi commenti e confronti |
|---|---|--|
| DEFINIZIONI | | |
| <p><i>Libero dalla poppa, libero dalla prua; ingaggio</i></p> <p>Una barca è <i>libera dalla poppa</i> di un'altra quando il suo scafo ed attrezzatura in posizione normale sono dietro una linea perpendicolare all'asse dello scafo passante per il punto più a poppavia dello scafo e dell'attrezzatura dell'altra imbarcazione in posizione normale. L'altra barca è <i>libera dalla prua</i>. Esse sono <i>ingaggiate</i> quando nessuna delle due è <i>libera dalla poppa</i>. Tuttavia, esse sono anche <i>ingaggiate</i> quando una barca tra di loro <i>ingaggia</i> entrambe. Questi termini non si applicano ad imbarcazioni su <i>mure</i> diverse eccetto quando si applica la regola 18.</p> | <p><i>Libero dalla poppa, libero dalla prua; ingaggio</i> Una barca è <i>libera dalla poppa</i> di un'altra quando il suo scafo ed attrezzatura in posizione normale sono dietro una linea perpendicolare all'asse dello scafo passante per il punto più a poppavia dello scafo e dell'attrezzatura dell'altra imbarcazione in posizione normale. L'altra barca è <i>libera dalla prua</i>. Esse sono <i>ingaggiate</i> quando nessuna delle due è <i>libera dalla poppa</i>. Tuttavia, esse sono anche <i>ingaggiate</i> quando una barca tra di loro <i>ingaggia</i> entrambe. Questi termini si applicano sempre a barche sulle stesse mure. Non si applicano a barche su mure opposte salvo che si applichi la regola 18 o che entrambe le barche stiano navigando oltre novanta gradi dal vento reale.</p> | <p>I cambiamenti sono notevoli, tanto da richiedere estrema prudenza nel commento ed un'attenta valutazione delle conseguenze che comportano. Certamente la modifica si collega con il nuovo testo della regola 18, che vedremo più avanti e la parte che riguarda il "navigare con una rotta angolata col vento di più di 90° " chiarisce che il problema si riferisce alle boe di andatura portante. Fin qui tutto facile. Le regole 11 e 12 sono salve perché parlano esplicitamente di "stesse mure". La storia ci insegna, però, che ogni qual volta vengono fatti cambiamenti di testo e sistema così grossi il rischio che, in corso d'opera, compaiano modifiche indesiderate c'è!</p> |
| Arrivo | Arrivo | <p>La definizione di arrivo ha subito una modifica ortografica, non rilevante ai fini applicativi, che si limita a rendere il testo più leggibile.</p> |
| Non presente nell'edizione 2005-2008 | <p><i>Spazio alla Boa</i> Spazio necessario ad una barca per navigare verso la <i>boa</i>, e poi lo <i>spazio</i> per seguire la propria <i>giusta rotta</i> mentre si trova alla <i>boa</i>. Comunque, <i>spazio alla boa</i> non include lo <i>spazio</i> per virare a meno che la barca sia <i>ingaggiata sopravvento</i> ed all'interno della barca obbligata a dare <i>spazio alla boa</i>.</p> | <p>L'edizione precedente definiva lo "spazio" per poi usare questo termine impropriamente nelle regole 18 e 19. Ora tutto ciò è risolto. Interessante l'ultima frase che risolve un caso critico. Maggiori dettagli nella regola 18.</p> |

| | | |
|---|---|---|
| <p>Ostacolo E' un oggetto che una barca non possa evitare senza cambiare sostanzialmente la sua rotta quando essa naviga direttamente nella sua direzione ad una sua lunghezza fuori tutto da esso. Un <i>ostacolo</i> è anche un oggetto che può essere passato in sicurezza da una sola parte o un'area stabilita dalle Istruzioni di regata. Ciò nonostante una barca <i>in regata</i> non è un <i>ostacolo</i> per le altre barche, a meno che esse non debbano <i>tenersi discoste</i> da essa, darle <i>spazio</i> oppure evitarla quando si applica la regola 21.</p> | <p>Ostacolo E' un oggetto che una barca non possa evitare senza cambiare sostanzialmente la sua rotta quando essa naviga direttamente nella sua direzione ad una sua lunghezza fuori tutto da esso. Un <i>ostacolo</i> è anche un oggetto che può essere passato in sicurezza da una sola parte o un'area stabilita dalle Istruzioni di regata. Ciò nonostante una barca <i>in regata</i> non è un <i>ostacolo</i> per le altre barche, a meno che esse non debbano <i>tenersi discoste</i> da essa, darle <i>spazio alla boa</i> oppure evitarla quando si applica la regola 22. Un natante in movimento, compresa una barca in regata, non è mai un ostacolo continuo</p> | <p>La grossa novità sta nell'ultima frase che risolve un annoso problema. Il problema tipico degli studiosi puntigliosi, non era un problema falso perché una barca, anche piccola, poteva rivestire i panni dell'ostacolo continuo grazie all'ingombro dovuto alla sua velocità. Ora tutto è chiaro.</p> |
| <p>Regole(b) la Regulation 19 dell'ISAF, Codice di Eleggibilità; la Regulation 20, Codice per la Pubblicità; e la Regulation 21, Codice Anti-doping;</p> | <p>(b) la Regulation 19 dell'ISAF, Codice di Eleggibilità; la Regulation 20, Codice per la Pubblicità; la Regulation 21, Codice Anti-doping e la Regulation 22, Codice di Classificazione degli Atleti.</p> | <p>Il Codice di classificazione degli atleti ha, ora, piena valenza di regola. Nulla di strano o di complicato.</p> |
| <p>Zona delle due lunghezze L'area attorno alla <i>boa</i> o all'<i>ostacolo</i> entro una distanza di due lunghezze di scafo della barca più vicina alla <i>boa</i> o all'<i>ostacolo</i> .</p> | <p>Zona L'area attorno alla <i>boa</i> entro una distanza di tre lunghezze di scafo della barca ad essa più vicina. Una barca si trova nella <i>zona</i> quando qualsiasi parte del suo scafo è nella <i>zona</i></p> | <p>Assieme a “spazio alla boa” anche questa definizione è l'antipasto di succose pagine dedicate alla regola 18. Non necessita, per ora, di ulteriori commenti</p> |

INTRODUZIONE

La parte introduttiva contiene diverse piccole precisazioni, aggiornamenti di scadenze e chiarimenti. Non si incontra nulla di notevole che richieda studio. Ci limitiamo ad osservare che esiste ora un concetto di “cambio” di una regola (comprende l'aggiunta o la cancellazione di parte o tutta la regola) e quello di “Autorità Nazionale” (che deve essere membro dell'ISAF per poter godere di questo nome)

PARTE 1° - REGOLE FONDAMENTALI

Anche qui valgono le stesse considerazioni fatte per la parte introduttiva. I “salvagente” hanno cambiato nome in inglese e (strano ma vero) la traduzione italiana non cambia. Noi eravamo già avanti con la precedente edizione. Gli avvocati avranno piacere di leggere un nuovo testo sulla clausola compromissoria nel quale non ravvisiamo grosse novità. Il codice di controllo Anti Doping ha cambiato nome.

PARTE 2° - QUANDO LE BARCHE SI INCONTRANO

| | | |
|---|---|---|
| <p>PREAMBOLO <i>Comunque una infrazione a tali norme non sarà motivo di protesta, se non da parte del Comitato di regata o del Comitato per le Proteste.</i></p> | <p>La frase (penultima del preambolo alla parte seconda) è stata tolta.</p> | <p>Le proteste per infrazioni alle NIPAM sono aperte anche a barca vs barca e non più riservate ai soli organi giurisdizionali.</p> |
| <p>REGOLE 10, 11, 12, 13</p> | <p>Nessun cambio o ritocco nelle regole 10, 11, 12,13</p> | <p>A conferma che i nuovi concetti di ingaggio non vanno a toccare queste regole fondamentali</p> |
| <p>REGOLA 14</p> | <p>Una barca deve evitare il contatto con un'altra barca se ciò è ragionevolmente possibile. Comunque una barca con diritto di rotta o avente diritto a <i>spazio o spazio alla boa</i> (a) non occorre che agisca per evitare un contatto fino a che non è chiaro che l'altra non si sta <i>tenendo discosta</i> o non sta dando <i>spazio o spazio alla boa</i>, e Ecc.</p> | <p>Come era logico, il richiamo al nuovo concetto di "spazio alla boa" è stato aggiunto ai già vivi concetti di tenersi discosti e dar spazio. Nulla cambia nello spirito della regola.</p> |
| <p>REGOLE 15 e 16</p> | <p>Nessun cambio o ritocco nelle regole 15 e 16.</p> | |
| <p>17.2 Tranne che su un lato di bolina, mentre una barca si trova a meno di due lunghezze del suo scafo da una barca <i>sottovento</i> o da una <i>barca libera dalla poppa</i> che segua una rotta <i>sottovento</i> ad essa, non deve navigare sotto la sua <i>giusta rotta</i>, a meno che abbatta</p> | <p>REGOLA 17: <i>La regola 17.2 è cancellata.</i> <i>La regola 17.1 viene rinumerata come 17, e cambia così il suo testo:</i> Se una barca libera dalla poppa diventa ingaggiata entro due sue lunghezze <i>sottovento</i> a una barca sulle stesse <i>mure</i>, essa non deve navigare sopra la propria <i>giusta rotta</i> per tutto il tempo in cui esse rimangono <i>ingaggiate sulle stesse mure</i> entro tale distanza, salvo che essa, facendo ciò, passi prontamente a poppa dell'altra barca. Questa regola non si applica se <i>l'ingaggio</i> inizia mentre la barca <i>al vento</i> è obbligata dalla regola 13 a <i>tenersi discosta</i>.</p> | <p>La regola 17.2 che vedete nella prima colonna è cancellata. Cosa cambierà? Una regola assolutamente inutilizzata, non ricordiamo storicamente proteste che l'abbiano coinvolta; il suo scopo era quello di impedire ad una barca di poggiare davanti ad un'altra per impedirle di passare sottovento. Il divieto era esteso anche durante il precedente ingaggio. Ebbene, le regate a match hanno subito eliminato questa regola inutile, coperta dalla 11. L'eliminazione totale della regola lascia un piccolo buco, di una lunghezza di scafo circa, quando le barche diventano libere. Una poggiate a distanza ravvicinata, infatti, è coperta dalla regola 16.1!. Nella regola ex 17.1 (ora 17) l'inserimento delle parole "sulle stesse mure" dopo il concetto di ingaggio era assolutamente indispensabile per evitare sorprese dopo i nuovi concetti di ingaggio. Così tutto rimane invariato.</p> |

Riprendere il testo completo delle vecchie regole 18 e 19 sarebbe solo un dispetto, perché renderebbe difficile ed ostico il confronto portando il lettore a cercare appigli e concetti ormai inutili. Il rinnovo è stato tale che, riteniamo, convenga limitarsi (in questo caso) a lavorare su due sole colonne: il testo nuovo ed i commenti conseguenti.

SEZIONE C – ALLE BOE ED AGLI OSTACOLI

PREAMBOLO ALLA SEZIONE C

*Le regole della Sezione C non si applicano ad una **boa** di partenza circondata da acque navigabili o al suo cavo di ormeggio dal momento in cui le barche si stanno avvicinando ad essi per **partire** sino a quando li hanno passati. Quando si applica la regola 20, non si applicano le regole 18 e 19.*

Partiamo subito alla grande! Il fatto che uno dei concetti di applicazione della regola 18 sia stato spostato nel preambolo è solo una formalità. Il pesce grosso lo troviamo **nella scomparsa della prevalenza delle regole della sezione C nei confronti delle regole delle sezioni A e B.** Le conseguenze non saranno lievi anche se siamo sicuri che, in corso d'opera, l'argomento verrà ripreso perché troveremo specifici chiarimenti nelle varie regole tesi a risolvere questo riemergente conflitto..

18.1 Quando si applica la Regola 18

La regola 18 si applica tra barche quando esse sono obbligate a lasciare una *boa* dalla stessa parte ed almeno una di esse si trova nella *zona*. Comunque la regola non si applica

- (a) tra barche su *mure* opposte su un lato di bolina,
- (b) tra barche su *mure* opposte quando *la giusta rotta* alla *boa* per una di esse, ma non per entrambe, sia virare,
- (c) tra una barca che si avvicina a una *boa* ed una che la sta lasciando, o
- (d) se la *boa* è un *ostacolo continuo*, nel qual caso si applica la regola 19.

Come ampiamente circolato per vie officiose troviamo subito quanto ci aspettavamo: scompare il concetto di “in procinto di girare la *boa*” per tornare al vecchio “muro” : si parla di regola 18 quando almeno una barca si trova all’interno della zona. Zona che (lo abbiamo visto sopra) diventa default di tre lunghezze di scafo. Troveremo più avanti la possibilità per le Istruzioni di Regata di ridurla a due lunghezze od aumentarla a quattro. Questa possibilità è chiaramente tesa a limitare gli effetti delle tre lunghezze fisse, effetti che in barche performanti potrebbero essere pesanti.

Anche se l'occhio ci cade subito su questa grossa novità, non dobbiamo perdere di vista un altro argomento non da poco. La regola 18 si applica alle sole BOE. Troveremo gli ostacoli più avanti nella regola 19, separati ed indipendenti dalle boe, con buona pace dei fanatici dell'applicazione agli ostacoli della vecchia regola 18.2 (c) . Ci permettiamo un “era ora”.

Segue la solita lista di quando la 18 non si applica.

I casi a) e b) non dicono nulla di nuovo, nel preambolo abbiamo già trovato la terza situazione nota e costante mentre le due grosse novità sono i casi c) e d).

c) : bello. Altra buona pace per alcuni fanatici. La regola 18 non si applica tra una barca che si avvicina alla *boa* ed una che sta lasciando la *boa* stessa. Ci sentiamo liberati.

d) non si applica nemmeno quando la *boa* è un ostacolo continuo. Da valutare con attenzione le conseguenze su una linea di arrivo presso un molo, o con barche militari molto grandi, o simili. Ovviamente il problema non tocca la partenza, dove la 18 non si applica, comunque.

18.2 Dare spazio ad una boa

- (a) Quando le barche sono *ingaggiate* la barca esterna deve dare alla barca interna *spazio alla boa*, a meno che si applichi la regola 18.2(b).
- (b) Se le barche sono *ingaggiate* quando la prima di esse raggiunge la *zona*, la barca esterna in quel momento deve, da allora, dare alla barca interna *spazio alla boa*. Se una barca è *libera dalla prua* quando essa raggiunge la *zona*, la barca *libera dalla poppa* in quel momento deve, da allora, dare ad essa *spazio alla boa*.
- (c) Quando una barca è obbligata a dare *spazio alla boa* per la regola 18.2(b), essa deve continuare a farlo anche se in seguito l'*ingaggio* viene interrotto o inizia un nuovo *ingaggio*. Comunque, se una delle barche oltrepassa la posizione di prua al vento o se la barca con diritto di *spazio alla boa* lascia la *zona*, cessa l'applicazione della regola 18.2(b).

Questa è la parte centrale e vitale della regola.

Nel leggere il punto a) ricordiamo due cose: quando parliamo di "ingaggio" ricordiamo l'ultima clausola che abbiamo commentato durante la lettura della definizione che ci insegna come le barche, in poppa, siano ingaggiate anche su mure opposte cosa che toglie qualsiasi incertezza: anche un'abbattuta fatta nelle vicinanze della boa non va a cambiare la situazione inoltre, arrivati al dunque, ci troviamo certamente all'interno delle tre lunghezze, quindi bianco o nero.

Il punto b) raggruppa i vecchi concetti della ex 18.2(b) e (c) ma contiene una differenza abbastanza sostanziale riguardo la seconda situazione. Se leggete con attenzione potete osservare come sia sparito nel caso di "entrate nella zona libere" l'obbligo per la barca dietro di "tenersi discosta". Il tutto si limita a dover dare "spazio alla boa". Le conseguenze possibili richiedono un'attenta valutazione, nella quale non va dimenticato il fatto che la sezione C non è più prevalente sulle altre. Il primo impatto sembra, comunque, più severo dell'edizione precedente: se una barca libera dalla poppa all'ingresso della zona si infila all'interno, infatti, toglie all'altra barca spazio alla boa quindi la manovra appare, di per se, vietata (cosa che non sussisteva nell'edizione precedente) ma un dubbio è lecito: se la barca esterna prende la boa molto larga e non abbisogna di spazio? Di getto sembrerebbe una bandiera verde il concetto di spazio richiede ulteriori approfondimenti.

La prima metà del punto c) è vecchia come il mondo ed altrettanto logica e coerente.

C'è del nuovo, invece, nella seconda frase. Una novità assoluta è l'estensione alla ex 18.2(b) (barca esterna che passa all'interno) della "morte civile" della regola in caso di cambio di mure da parte della barca con diritto. Le conseguenze non sembrano essere letali ma qualche caso interessante è possibile. Interessantissimo, invece, il fatto che i diritti cadono se la barca con diritto di spazio abbandona la zona.

Facile ribattere che era già così anche col precedente regolamento: non è così. Questa era, ben vero, l'interpretazione vigente, logica e risolutiva, ma non era, come ora, il testo della regola.

Una conclusione parziale, a questo punto, ci permette di osservare che questa nuova 18 va sulla buona strada della maggior semplicità e facilità di lettura ed interpretazione. Speriamo sia anche più facile da applicare in

| | |
|--|---|
| <p>(d) Se vi è un ragionevole dubbio che una barca abbia ottenuto o interrotto un <i>ingaggio</i> in tempo, si dovrà presumere che non lo abbia fatto.</p> <p>(e) Se una barca da <i>libera dalla poppa</i> ottiene un <i>ingaggio</i> all'interno e, dal momento in cui l'<i>ingaggio</i> inizia, la barca esterna non ha potuto dare <i>spazio alla boa</i>, essa non è obbligata a darlo.</p> | <p>acqua. Qui di nuovo non troviamo proprio nulla.</p> <p>Questa regola del punto e) contiene una piccola novità (chiarificatrice ma, nel contempo, limitativa). Si tratta di una protezione per la barca esterna. Una barca che ottiene un ingaggio “al limite” non gode dei diritti. La regola non è nuova ma è sempre rimasta oscura, disattesa, non evidenziata. La novità limitativa consiste nel fatto che questo ingaggio chiamiamolo “tardivo” (anche se così non è), deve avvenire da dietro. Una virata sottovento, quindi, non sortisce effetto alcuno su questa norma.(ma attenti, la 18.3 esiste ancora) Dove la troviamo in pratica? Nelle boe affollate, quando il pacco di barche può anche uscire dalla zona. In questo caso potrebbe rivelarsi tardivo anche un ingaggio fatto fuori dalla zona!</p> |
| <p>18.3 Virare mentre ci si avvicina ad una boa</p> <p>Se due barche si stavano avvicinando ad una <i>boa</i> su <i>mure</i> differenti ed una di esse cambia <i>mure</i> divenendo, di conseguenza, soggetta alla regola 13 entro la <i>zona</i> mentre l'altra barca sta <i>raggiungendo</i> la <i>boa</i>, da quel momento la regola 18.2 non si applica. La barca che ha cambiato <i>mure</i></p> <p>(a) non deve costringere l'altra barca a navigare sopra la bolina stretta per evitarla, né impedirle di passare la <i>boa</i>, dalla parte prescritta e</p> <p>(b) deve dare <i>spazio alla boa</i> se l'altra barca diviene <i>ingaggiata</i> al suo interno.</p> | <p>La struttura generale della 18.3 non si allontana di molto dalla precedente edizione ma qual cosina c'è e, forse, è la parte meno “migliorativa” della nuova regola 18. Il riferimento alla regola 13 potrebbe diventare fonte di confusione per coloro che guardano solo i numeri delle regole perdendo la visione del concetto generale. Certamente riveste una maggior precisione nei termini: prima si parlava di “completare una virata” (fatto non definito e lasciato all'arte marinara) mentre ora fa un esplicito riferimento alla regola 13 che, su questo punto, è molto precisa. Tra questo chiarimento e l'aumento della zona a tre lunghezze diremmo che il campo di applicazione della 18.3 si è allargato notevolmente. Basta, infatti, che una piccola parte della virata soggetta alla regola 13 vada ad entrare nella zona per far scattare l'uso di questa severa regola. Se immaginiamo che una virata richiede uno spazio vicino alle 2 lunghezze possiamo cominciare a pensare che virare sottovento ad una barca che naviga mure a dritta e può raggiungere la boa di bolina diventi “pericoloso” quando ci si trova a quattro o poco più lunghezze dalla boa. Interessante.</p> |
| <p>18.4 Abbattere</p> <p>Quando una barca con diritto di rotta <i>ingaggiata</i> all'interno deve</p> | <p>Bingo. Per la prima volta nella regola 18 compare il cancello. E non si può certo dire che compaia in sordina: entra alla grande risolvendo un grosso</p> |

| | |
|--|---|
| <p>abbattere alla <i>boa</i> per prendere la sua <i>giusta rotta</i>, essa non deve, sino a quando non ha abbattuto, navigare più distante dalla <i>boa</i> più di quanto occorra per seguire quella rotta. La regola 18.4 non si applica ad una <i>boa</i> del cancello.</p> | <p>problema tipico degli skiff e dei catamarani. Le barche che navigano molto strette nelle andature portanti possono, infatti, passare molto vicino alla <i>boa</i> del cancello che non hanno intenzione di passare, con tutte le tragiche conseguenze del caso. Ci sembra, però, che al legislatore sia scappata la mano: con questo testo, così breve e lapidario, la 18.4 non si applica nemmeno a due barche che vanno dritte, senza patemi, ad una delle due boe e la cosa ci lascia, francamente, un po' perplessi, specialmente se aggiungiamo a questo il fatto che le regole della sezione C non sono più prevalenti. La barca che "dovrebbe" abbattere è sottovento, quindi libera di orzare, se la fa da padrona. Richiamiamo però l'attenzione alla possibile esistenza della regola 17 che diventa ora fondamentale e potrebbe tradire più di qualche virtuoso.</p> |
| <p>18.5 Esenzione</p> <p>Quando una barca sta usufruendo dello spazio alla <i>boa</i> cui ha diritto, essa sarà esentata:</p> <p>(a) Se essa infrange una regola della Sezione A in conseguenza del fatto che l'altra barca non ha dato spazio alla <i>boa</i>, o</p> <p>(b) se essa infrange una regola della Sezione A o la regola 15 o 16 mentre gira la <i>boa</i> sulla sua <i>giusta rotta</i>.</p> | <p>Sembrerebbe tutto così tranquillo, così simile al precedente, addirittura ritroviamo il richiamo alla sezione A che avevamo perso all'inizio nella nuova 18.1. Ma non è così: questa nuova regola è piena di insidie, siano esse positive o negative sempre insidie sono.</p> <p>Il caso a) è abbastanza semplice e, forse, inutile perché la 64.1 potrebbe anche farcela da sola a risolvere il problema. Pensandoci bene, però, proprio la scomparsa del richiamo alla sez. A nel preambolo rende questa regola molto utile.</p> <p>Il caso b), invece, batte più violentemente sulla ex prevalenza della sez. A e la rimette in gioco solo per i casi eclatanti, non permettendo alla barca di abusare (come in passato succedeva) di questo diritto e protezione. Lo stesso caso b) allarga il già esistente esonero dalla regola 16 anche alla regola 15 ma usa un testo molto più scorrevole, meno nodoso, che nuovamente limita l'abuso. L'esonero, infatti, si applica solo se la barca sta girando la <i>boa</i> sulla giusta rotta. Cambiamenti di rotta inutili (anche se brevissimi) per abusare della protezione non sono più ammessi ed è ancora più chiaro di prima che la 16 si applica se una barca modifica la rotta in direzione opposta alla <i>boa</i>.</p> |
| <p>19 SPAZIO PER PASSARE UN OSTACOLO</p> <p>19.1 Quando si applica la regola 19</p> <p>La regola 19 si applica tra barche nei pressi di un <i>ostacolo</i>, eccetto quando lo stesso è anche una <i>boa</i> che esse devono lasciare dalla stessa parte. Comunque, ad un <i>ostacolo</i> continuo, si applica sempre la regola 19 e non la regola 18.</p> | <p>Come già commentato in precedenza, gli ostacoli sono ora separati dalle boe con differenze sulle regole abbastanza notevoli. Vediamo subito come una <i>boa</i> che sia anche un ostacolo va gestita con la regola 18 anche se è un ostacolo (ostacolo normale, non ostacolo continuo) quando essa deve essere lasciata dalla parte prescritta. Viene subito spontaneo chiedersi: che succede al comitato di partenza? Vediamo cosa ci dice la regola 19.2.</p> |

19.2 Dare spazio ad un ostacolo

(a) Una barca con diritto di rotta può scegliere di passare un *ostacolo* da qualsiasi parte.

(b) Quando le barche sono ingaggiate la barca esterna deve dare alla barca interna *spazio* tra essa e l'*ostacolo*, a meno che essa sia stata impossibilitata a farlo dal momento in cui l'*ingaggio* è iniziato.

(c) Mentre le barche stanno passando un *ostacolo* continuo, se una barca che era *libera dalla poppa* ed obbligata a *tenersi discosta* diviene *ingaggiata* tra l'altra barca e l'*ostacolo* e non c'è *spazio* per essa per passare tra questi, nel momento in cui l'*ingaggio* inizia, essa non ha diritto di *spazio* per la regola 19.2(b). Mentre le barche restano *ingaggiate*, essa deve *tenersi discosta* e non si applicano le regole 10 e 11.

Il punto a) è una liberazione: mette nero su bianco una cosa che tutti sapevano e nessuno voleva sapere. Anche alcune chiamate del call book di match race, pur accettando il fatto, cercavano di mitigarlo, andare nella direzione opposta e insinuare dei dubbi: ora non è più possibile. Avvicinandosi ad un ostacolo la barca sopravvento deve stare attenta a non forzare la mano perché l'opzione va sempre alla barca sottovento. Ci aspettiamo nuove chiamate di match e anche qualche caso ISAF che dia maggior chiarezza. In alcuni casi tutto ciò sarà di non facile applicazione. Non dobbiamo dimenticare, infatti, che il diritto di decidere da che parte passare deve essere esercitato in tempo utile. Non possono essere ammesse incertezze e cambi di opinione in corso d'opera.

Il punto b) seppellisce definitivamente le vecchie 18.2 b) e c) applicate all'ostacolo. Abbiamo avuto già modo di esprimere la nostra gioia per la conseguente scomparsa di casi assurdi che si verificavano in alcune regate aggressive. Il puntare il dito sugli abusi precedenti non significa, però, disconoscere la necessità di qualche limite di sicurezza. Questo limite è contenuto nella seconda metà del punto b), ispirato alla vecchia 18.2 (e) che mantiene tuttora lo stesso numero e funzioni. Il risultato sarà che la barca libera di poppa cercherà di mettere il naso all'interno il prima possibile. Come decidere se lo avrà fatto in tempo o in ritardo? Il primo discriminante sarà, senz'altro, la presenza di altre barche all'esterno, ma non dobbiamo dimenticare un possibile riferimento alle condizioni del vento e del mare ed alla velocità delle barche. In sintesi ci troviamo quasi con un passo indietro, a gestire una situazione molto simile al vecchio avvicinarsi alla boa e non è una cosa positiva. Nelle manifestazioni di match o regate a squadre la presenza dell'arbitro potrà risolvere il problema ma in caso di protesta in udienza regolare non sarà cosa facile da gestire.

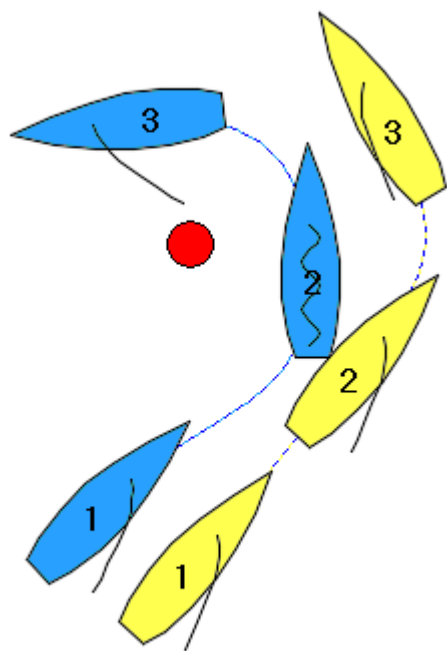
La vecchia 18.5 copriva la prima metà di questa nuova norma, notevolmente più severa della precedente. Il concetto non è molto diverso, ma i riferimenti alle regole 10 e 11 che non si applicano toglie a chi cerca di forzare all'interno di un ostacolo continuo qualsiasi possibilità di protezione e salvezza. Questa norma, assieme ad altre già viste, rende molto più importante che nella vecchia edizione la chiarezza nel capire quando un ostacolo è continuo o no! (vedi anche la definizione, che tratta l'argomento). Il tutto sembra migliorativo.

| | |
|--|---|
| <p>20 SPAZIO PER VIRARE PRESSO UN OSTACOLO</p> <p>20.1 Richiamare e Rispondere Avvicinandosi ad un <i>ostacolo</i>, una barca che navighi di bolina stretta o oltre può chiamare <i>spazio</i> per virare ed evitare un'altra barca sulle stesse <i>mure</i>. Dopo che una barca ha fatto un richiamo</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) essa deve dare alla barca richiamata il tempo per rispondere; (b) la barca richiamata deve rispondere o virando al più presto possibile, o replicando immediatamente "vira tu" e dare subito alla barca richiamante <i>spazio</i> per virare e per evitarla; e (c) quando la barca richiamata risponde, la barca richiamante deve virare al più presto possibile. | <p>L'aver separato gli ostacoli dalle boe ha comportato un uso diverso del numero 19 come indicazione di regola per cui la vecchia 19 diventa ora la regola 20. Anche se il testo è totalmente cambiato, non possiamo dire ci siano grosse novità nella sostanza. Certo anche questa volta dobbiamo riconoscere maggior chiarezza e la rimozione di alcuni dubbi (più o meno reali).</p> <p>Il punto a), pur fortemente cambiato nel testo, (non deve chiamare e virare immediatamente) è da sempre presente nel buon senso. Per il resto solo miglioramenti formali.</p> |
| <p>20.2 Esenzioni</p> <p>Quando una barca sta usufruendo dello <i>spazio</i> al quale essa ha diritto per la regola 20.1(b), essa sarà esentata se infrange una regola della Sezione A o la regola 15 o 16.</p> | <p>Anche qui non troviamo concetti molto nuovi ma va rimarcata l'estensione dell'esonero (in precedenza limitato alle regole 10 e 13) a tutte le regole della sezione A e alle regole 15 e 16. Come sempre la casistica crescerà col tempo ma il primo commento è positivo. La situazione per chiedere "acqua ostacolo" può, infatti, cominciare sia sulle mure a dritta che su quelle a sinistra. Inizio mure a dritta, la barca davanti vira e si porta mure a sinistra: caso sempre coperto dall'esonero dalla regola 10. Ma il caso opposto? Terminata la 13 la barca che si portava mure a dritta era scoperta e sottoposta alla 15! Caso risolto.</p> |
| <p>20.3 Quando non si Deve Richiamare</p> <p>Una barca non deve richiamare a meno che ragioni di sicurezza richiedano ad essa di fare una sostanziale modifica di rotta per evitare l'<i>ostacolo</i>. Inoltre, essa non deve richiamare se l'<i>ostacolo</i> è una <i>boa</i> che la barca richiamata sta <i>raggiungendo</i>.</p> | <p>Sembrirebbe che non ci sia nulla di nuovo (se non la menzione dell'ostacolo continuo) ma c'è maggior chiarezza, dicotomia e facilità di lettura.</p> <p>Da sempre eravamo abituati a non applicare le regole degli ostacoli alle boe di partenza, compresa un ben preciso caso alla barca comitato ed al suo cavo dell'ancora. Ora questa dizione è sparita dalla regola normale ma nulla cambia perché la norma è stata spostata nel preambolo della sezione C, di cui la regola 20 fa parte!</p> |

| | | |
|---|---|--|
| <p>20 ERRORI DI PARTENZA; GIRI DI PENALITÀ; MUOVERSI ALL'INDIETRO</p> <p>20.1 Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per partire o per adempiere alla regola 30.1 deve <i>tenersi discosta</i> da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.</p> <p>20.2 Una barca che sta facendo giri di penalità deve <i>tenersi discosta</i> da una barca che non lo sta facendo.</p> <p>20.3 Una barca che si muove all'indietro scontrando una vela deve <i>tenersi discosta</i> da una barca che non lo sta facendo.</p> | <p>21 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE LE PENALITÀ ; MUOVERSI ALL'INDIETRO</p> <p>21.1 Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per partire o per ottemperare alla regola 30.1 deve <i>tenersi discosta</i> da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.</p> <p>21.2 Una barca che esegue una penalità deve <i>tenersi discosta</i> da una barca che non lo sta facendo.</p> <p>21.3 Una barca che si muove all'indietro scontrando una vela deve <i>tenersi discosta</i> da una barca che non lo sta facendo.</p> | <p>Ovviamente è cambiato il numero. Il titolo è stato modificato per logica con la lieve modifica alla 20.2, che parla di penalità e non più di "giri". Tutto qui</p> |
| <p>Ex 21: testo invariato</p> <p>22 BARCA ROVESCIA, ALL'ANCORA O INCAGLIATA; CHE PRESTA SOCCORSO</p> <p>Ove possibile, una barca deve evitare una barca che si è rovesciata o che non ha ripreso il controllo dopo la scuffia, che si trova all'ancora o incagliata, o che sta cercando di soccorrere una persona o un naviglio in pericolo. Una barca è rovesciata quando la sua testa d'albero è in acqua.</p> | | <p>Oltre al numero, nessun'altra modifica.</p> |
| <p>22.1 Se è ragionevolmente possibile, una barca che non è <i>in regata</i> non deve interferire con una barca che è <i>in regata</i>.</p> <p>22.2 Una barca non deve cambiare rotta con l'unico scopo di interferire con una barca che sta facendo i giri di penalità, o con una che si trovi su un altro lato o giro del percorso.</p> | <p>23 INTERFERENZA CON UN'ALTRA BARCA</p> <p>23.1 Se è ragionevolmente possibile, una barca che non è <i>in regata</i> non deve interferire con una barca che è <i>in regata</i>.</p> <p>23.2 Eccetto quando sta navigando sulla sua giusta rotta, una barca non dovrà interferire con una barca che sta eseguendo una penalità o che sta navigando su un altro lato.</p> | <p>Anche qui, ovviamente, la parte del leone la fa il numero nuovo. Il testo della 23.2 è cambiato, risultando più severo del precedente senza, però, cambiarne il senso. Prima c'era l'aggravante del compiere l'azione volontariamente. Ora l'azione risulta comunque vietata anche se fatta in modo involontario.</p> |

Terminati i nuovi testi della parte seconda e delle definizioni, prima di proseguire con le restanti parti del regolamento cercheremo di chiarire con qualche grafico le situazioni. Qualsiasi osservazione, chiarimento, nuova idea, proposta è la benvenuta.

| | | |
|--|---|--|
| | | |
| <p>INGAGGIO – figura 1 In posizione 1 le barche sono ingaggiate. In posizione 2 le barche sono ingaggiate In posizione 3 blu è libero dalla poppa di giallo e di giallo libero dalla prora di blu. Linguaggio più fluido, ma nessuna differenza fino a quando non siamo vicini alla zona.</p> | <p>INGAGGIO – figura 2 Nel trio di barche “1” giallo e blu sarebbero liberi ma rosso, nel mezzo, ingaggia tutti e tre. Nella coppia 2 giallo è libero dalla poppa di blu e blu libero dalla prora di giallo.</p> | <p>INGAGGIO – figura 3 Finalmente abbiamo trovato le barche non ingaggiate! (posizione 1) ed anche un altro possibile interessante caso di ingaggio per intervento di una terza barca, come in posizione 2. (vedete che la randa è dentro la zona di ingaggio)</p> |

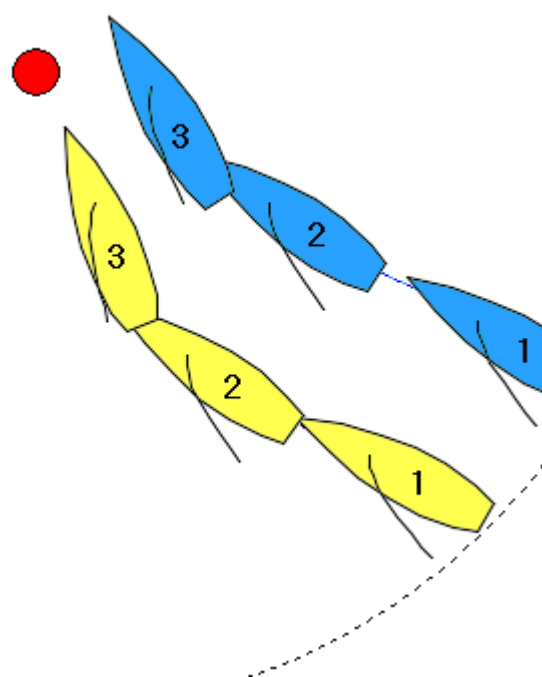


SPAZIO ALLA BOA – figura 1

La definizione di spazio alla boa non contiene più lo spazio per virare. Questa sopra è l'unica eccezione ammessa.

Giallo non sta dando spazio alla boa e deve essere penalizzato.

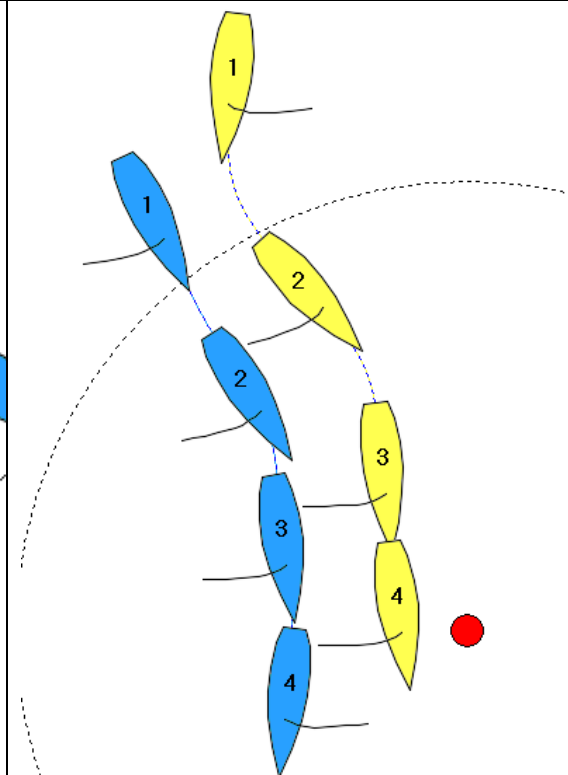
Comenteremo ancora questo caso esaminando la regola 18.



SPAZIO ALLA BOA – figura 2

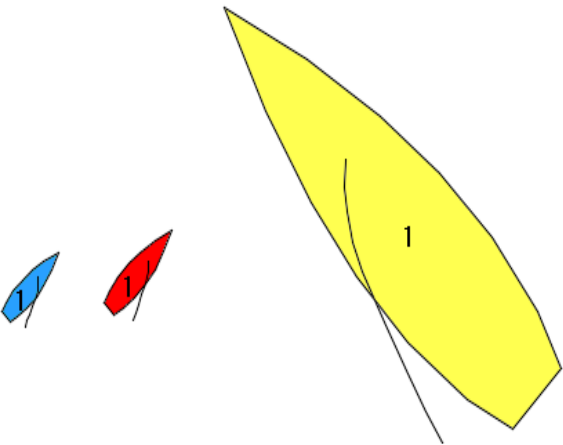
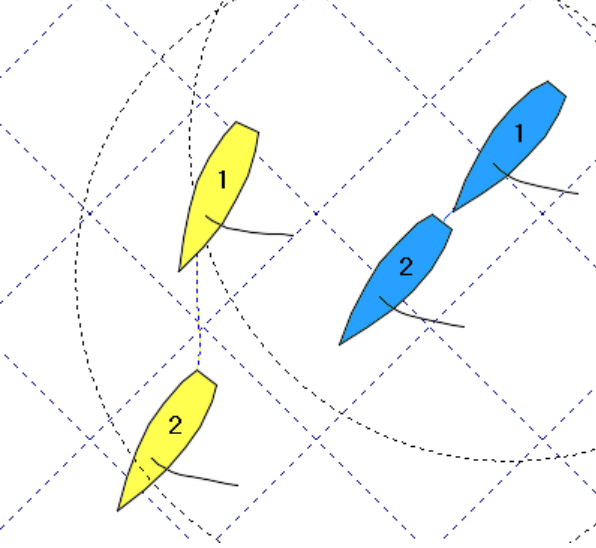
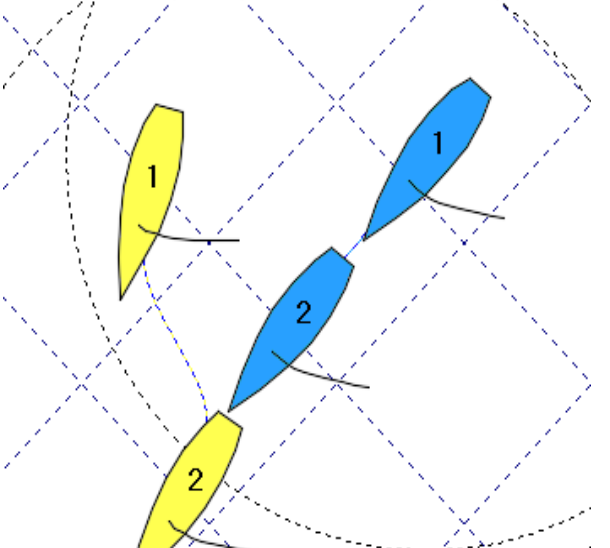
Giallo non ha diritto di spazio alla boa. Anche qui esamineremo più a fondo i diritti dei due, ma è già chiaro che giallo non raggiunge la boa con una bretone: deve virare e non ha diritto di chiederlo in base alla definizione.

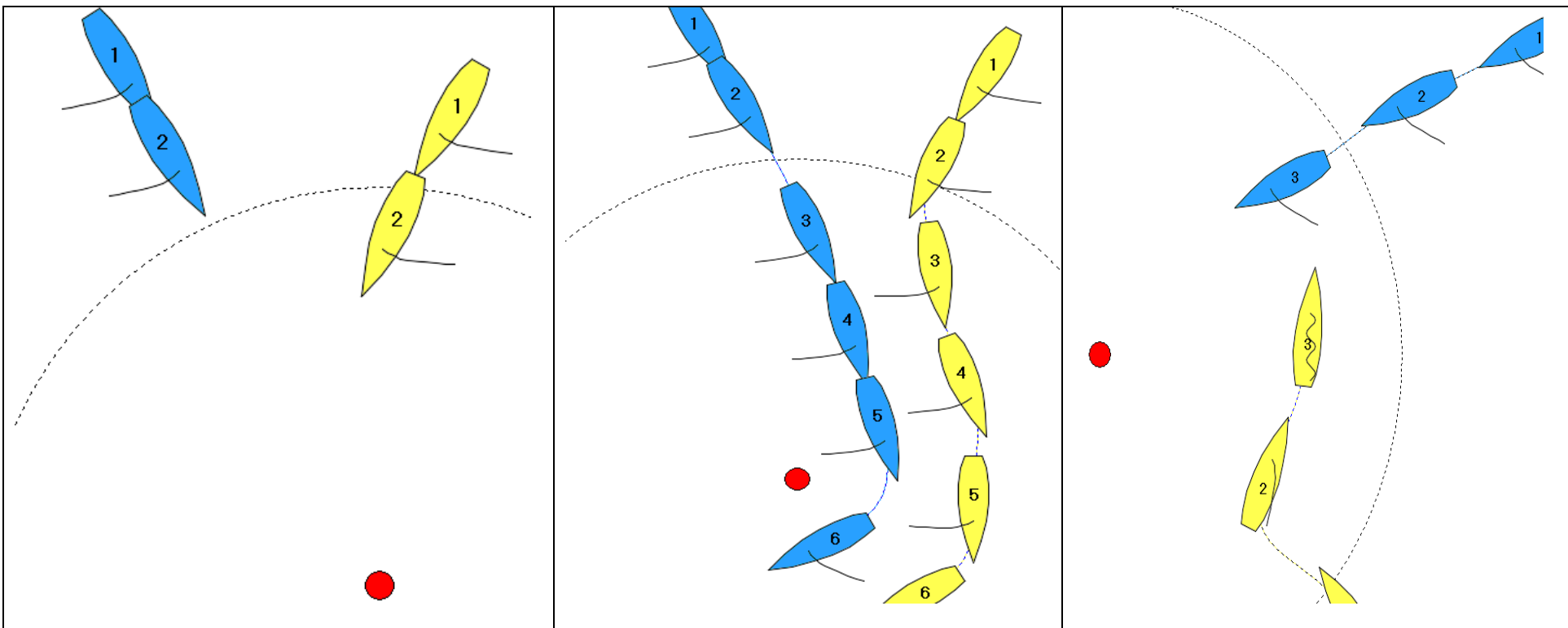
Blu, certamente, si deve tenere discosta ... ma questo è un altro problema.



SPAZIO ALLA BOA – FIGURA 3

In posizione 3 – 4 blu si redime e molla qualcosa. Ma è troppo tardi: in posizione 2 era già penalizzato perché lo spazio alla boa comprende la giusta rotta per raggiungere la stessa e la giusta rotta per passare la boa. Supponete quindi una decisa poggiata in posizione 2 seguita da un'orzata in 4: sarebbe stata la stessa cosa.

| | | |
|--|---|--|
|  |  |  |
| <p>DEFINIZIONE DI OSTACOLO – figura 1 Barcolana 2009: giallo non è un ostacolo continuo per blu e rosso. Resta comunque un ostacolo normale. A risentirci nella regola 19.</p> | <p>ANNULLATA LA REGOLA 17.2 – figura 1 Nell'edizione precedente del regolamento giallo sarebbe stato squalificato per infrazione alla regola 17.2. Ora quest'azione è lecita ma</p> | <p>ANNULLATA LA REGOLA 17.2 – figura 2 ... ma la regola 16 è sempre pronta a coprire l'eccesso di questa situazione. Ora non c'è più misura fissa ma la barca gialla deve dare spazio comunque: giallo penalizzato. Non è inutile notare come, nella precedente edizione, l'infrazione da parte giallo sarebbe risultata efficace già in posizione 1, tanto che le regole del match avevano eliminato la parte a pravia lasciando in effetto solo quella sopravvento. In pratica, però, la cosa si limitava ad un'estensione complessa ed inutile della regola 11, cosa che ora non esiste più.</p> |



Quando si applica la reg. 18 – fig.1

La regola 18 si applica alle barche in posizione 2 e non si applica alla coppia in posizione 1. In realtà il problema non esiste. Quando si lasciano le boe a sinistra l'interno ha le mure a dritta quindi tra uno e due cambia solo la regola da applicare e non il risultato ma

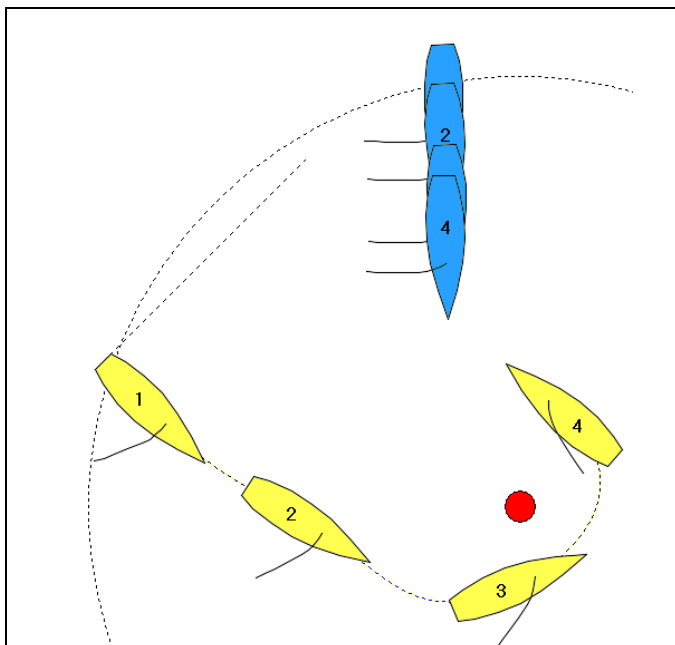
Quando si applica la reg. 18 – fig.2

..... ma se la boa va lasciata a dritta le cose cambiano radicalmente. Come già visto in precedenza giallo deve dare immediatamente spazio alla boa, per tutto il percorso all'interno della zona. La comune reazione del regatante ad un caso come questo è il rifiuto: è un caso da match race con queste strane boe a dritta!

Non più: i cancelli sono sempre più in uso e sulla loro parte sinistra la boa va lasciata a dritta. Diamo quindi a questo caso l'attenzione che gli è dovuta.

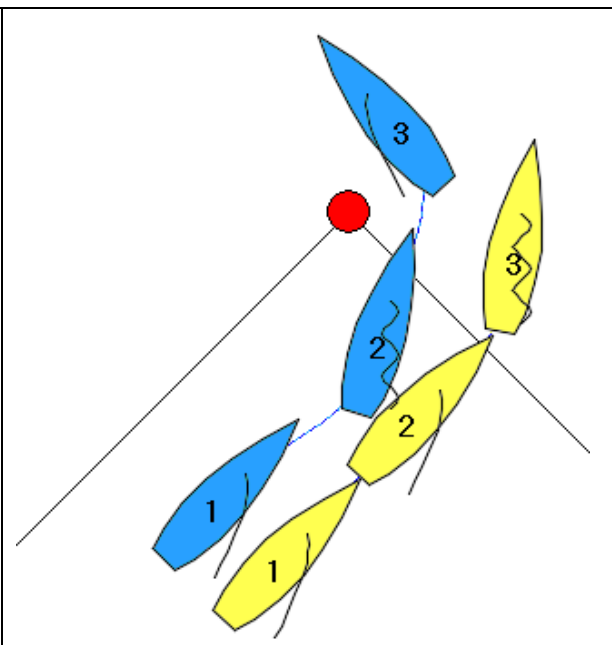
Quando la 18 non si applica – fig. 1

Siamo ad una boa di lasco. Giallo è sceso molto in basso per tattica e/o corrente. Non riesce più a prendere la boa e deve virare. In posizione 2 – 3 potrebbe anche tornare utile un po' di spazio da parte di blu, ma NO: giallo deve virare per prendere la boa, blu non deve farlo. In base alla 18.1 b) le regole 10 e 13 governano il caso e non si applica alcun punto della 18. In caso di dubbio ciò è supportato anche dalla definizione di "spazio alla boa".



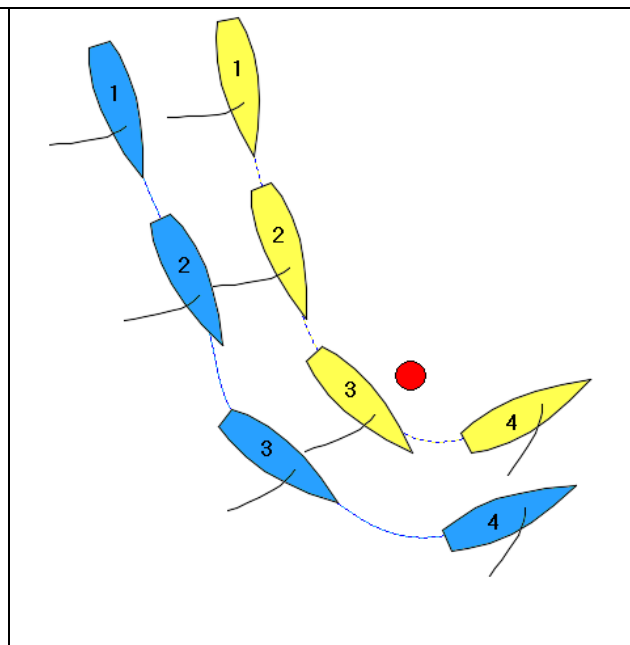
Quando la 18 non si applica – fig. 2

Una barca che va in boa e l'altra che la lascia. Giallo ha seguito la rotta bassa, blu la alta. Entrano nella zona ingaggiato e blu avrebbe (il condizionale è d'obbligo) diritto a spazio alla boa, ma non può usufruirne perché è lento. Giallo, ben più veloce, fa la boa, vira e se ne va. I cultori delle vecchie 18.2 b) o c) avrebbero gioito nell'applicarla contro il giallo. Ora la 18 non lo difende più: sono la 10, la 15 e la 13 a governare il caso. Attenti: non stiamo dicendo che giallo ha ragione: può averla a condizione di aver ottemperato a 13 e 15. Risolto questo la 10 gli dà pieno diritto. Questa figura, quindi, va liberamente interpretata per la prima parte (regole 13 e 15). Il seguito è automatico.



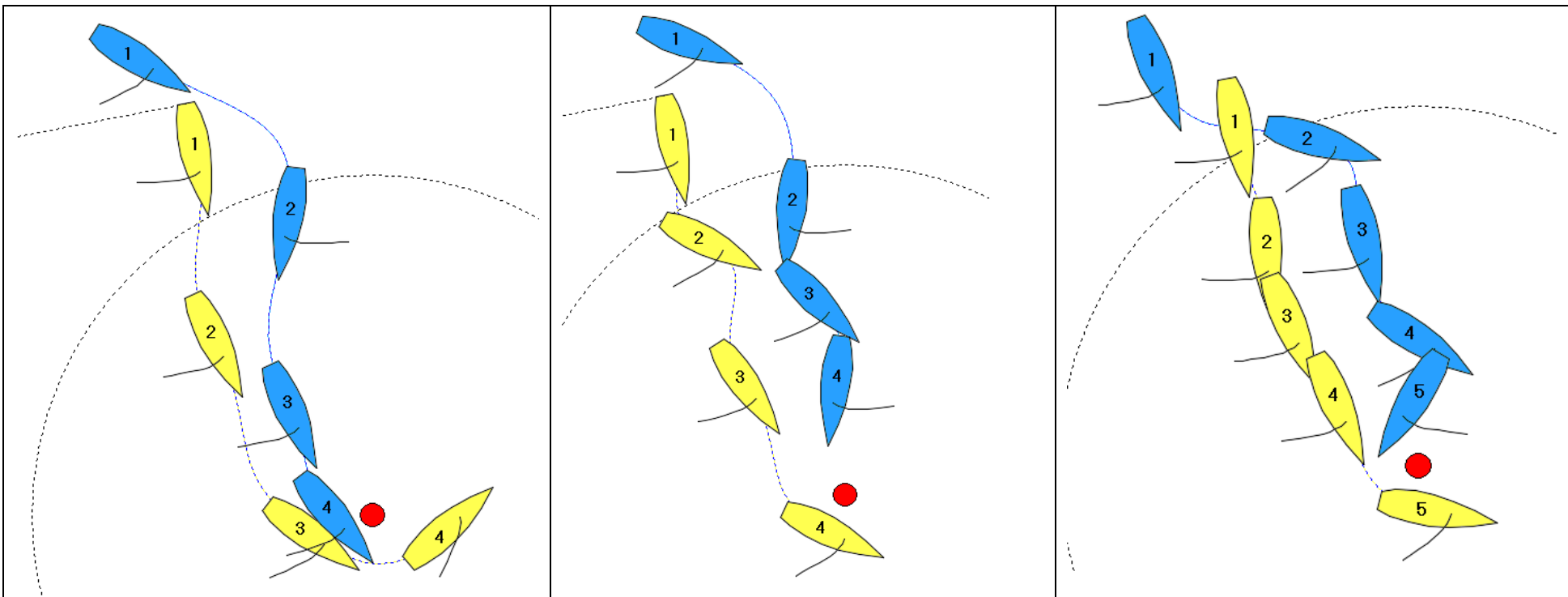
Spazio alla boa – fig. 1

Quando le barche sono ingaggiate, la barca esterna deve dare alla barca interna "spazio alla boa". Lo spazio, in questo caso, prevede anche l'acqua per virare trovandosi la barca interna sopravvento. Giallo non dà spazio perché la derapata tipica delle virate va tenuta in considerazione. Osserviamo che la sezione C non è più prevalente sulla sezione A, per cui Blu deve fare le cose con il bilancino: ogni esagerazione da parte sua diventa infrazione alla reg. 11 o alla 13. La nuova 18.5, comunque, protegge blu quanto basta. Giallo DSQ.



Spazio alla boa – fig. 2

Qui nulla è cambiato: La barca interna ha i suoi diritti, la reg. 18.4 mantiene la stessa struttura. La barca gialla infrange la regola 11 ma è esonerata dalla 18.5. Blu squalificato per il contatto in posizione 2. Ovviamente se giallo si allontana troppo dalla boa finisce con infrangere la regola 11 e perdere l'esonero della nuova 18.5. Se l'ingresso nella zona dovesse essere fatto mure a dritta la regola 18.4 si applica come nel precedente regolamento.



Nuova 18.2 b – figura 1

Nel caso esposto non si ravvisano differenza con le precedenti regole ma ci sono le premesse per un caso interessante.

Blu cambia posizione e si infila all'interno, stando ben attento a dare a giallo spazio per passare la boa in tranquillità. E lo fa.

Attenti ai numeri delle posizioni: la situazione mista 3 – 4 potrebbe portare in inganno.

A blu basta rallentare marcando giallo da vicino per sopravvivere. Una maggior aggressività di giallo in posizione 3 potrebbe essere tollerata.

L'unica condizione richiesta è che giallo abbia spazio.

Nuova 18.2b – figura 2

Variante del caso precedente e rivoluzione rispetto al regolamento precedente.

Giallo (mure a sinistra) modifica la rotta per spingere via blu (mure a dritta) che si era portato all'interno.

Blu stava dando spazio, almeno in quel momento. Le regole della sezione A si applicano e non vediamo alcuna ragione di esonerare giallo con la 18.5

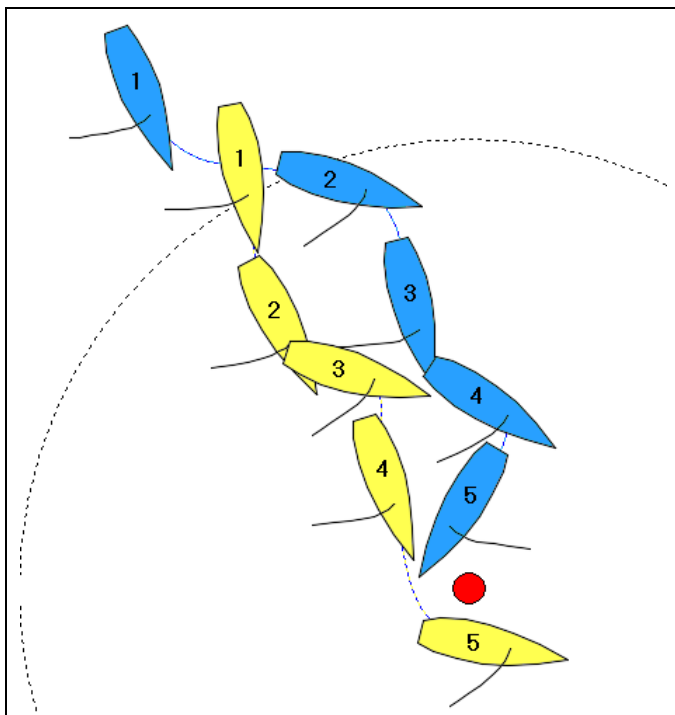
Giallo squalificato, regola 10, per l'infrazione commessa in posizione 2.

Nuova 18.2b – figura 3

Caso che nasce dalla vecchia 18.2b e che, tutto sommato, è confermato.

Blu passa dall'esterno all'interno e dà spazio alla boa.

Nessuna infrazione.



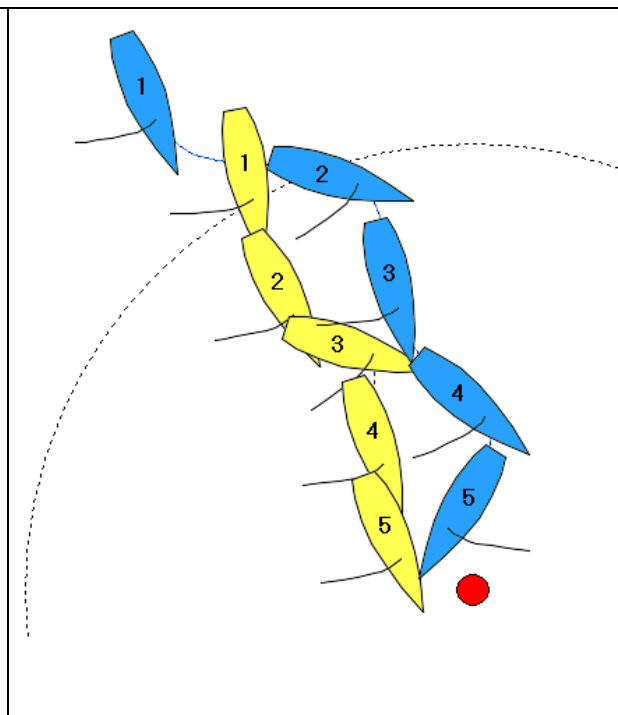
Nuova 18.2b – figura 4

Variante al caso 3.

Blu passa dall'esterno all'interno e deve dare spazio alla boa.

Giallo orza violentemente in posizione 3 provocando un contatto senza danni con la randa di blu che si stava tenendo discosto come richiesto dalla regola 11.

Gialla non gode di protezione alcuna perché la manovra non è coerente con un corretto giro di boa, e va quindi squalificata per infrazione alla regola 16.1.



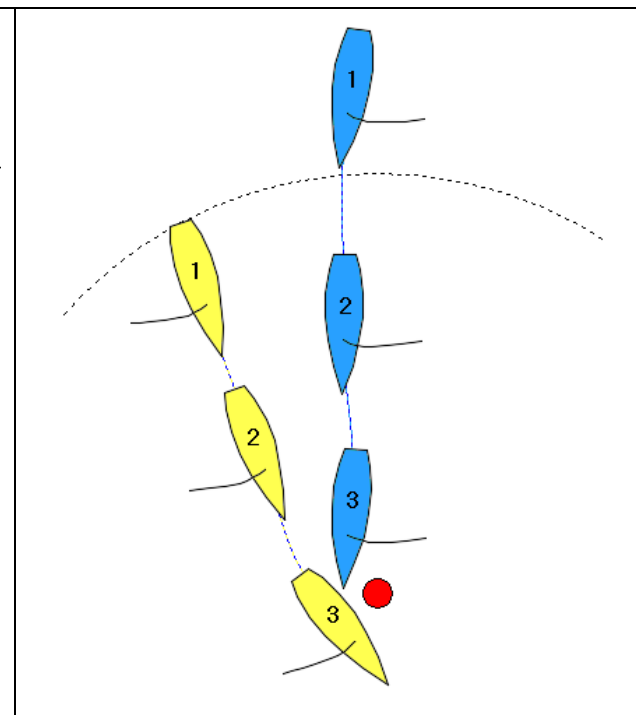
Nuova 18.2b – figura 5

Variante al caso 4.

Blu passa dall'esterno all'interno e deve dare spazio alla boa.

Giallo orza violentemente in posizione 3 provocando un contatto con blu che si stava tenendo discosto come richiesto dalla regola 11.

Gialla non gode di protezione alcuna perché la manovra non è coerente con un corretto giro di boa. Squalificata per infrazione alla regola 16.1. Blu abbatte in posizione 4 – 5 cercando di entrare e collidendo con gialla in 5: infrange la 18.2b. Squalificata anche lei.

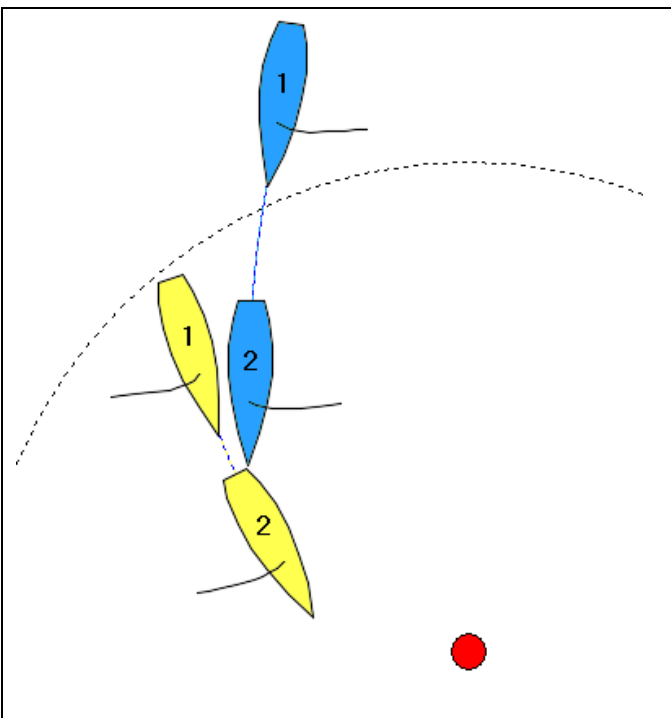


Nuova 18.2 b – figura 6

Blu entra nella zona libero di poppa ed è soggetto alla 18.2b. Molto più veloce, si infila ed avviene un lieve contatto.

Giallo infrange la regola 10, ma viene esonerato dalla solita 18.5. Blu penalizzato per la 18.2 b.

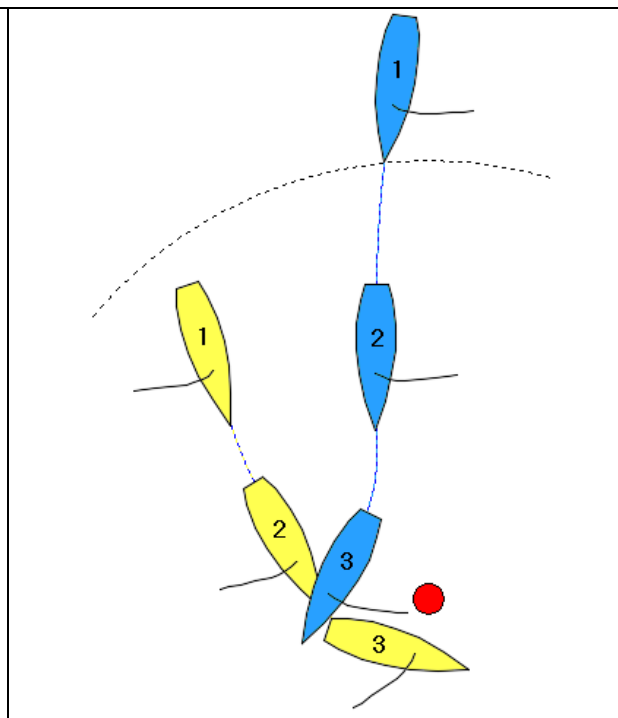
Nulla di nuovo.



Nuova 18.2 b – figura 7

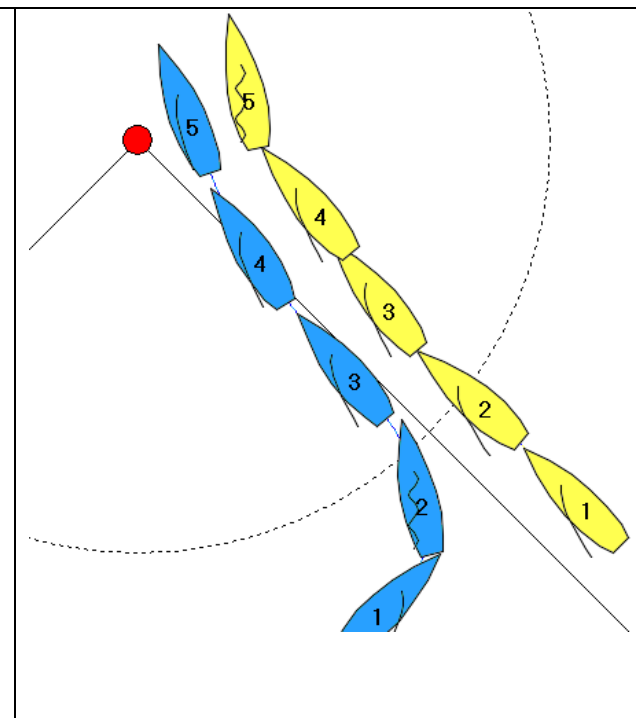
Questa è una grossa novità. Il caso nasce dalla vecchia 18.2 c che obbligava blu a tenersi discosto fino alla fine delle operazioni. Ora la nuova 18.2 b accomuna entrambi i casi e parla solamente di dare spazio in boa! Blu non si intromette tra giallo e la boa e quindi non commette infrazione alcuna. Giallo è colpevole di infrazione alla regola 10, mure opposte.

Sia chiaro che non è la manovra che consigliamo a blu..... regola 14 dietro l'angolo e possibilità di regola 16 nel tentativo di forzare il caso quando non accade naturalmente.



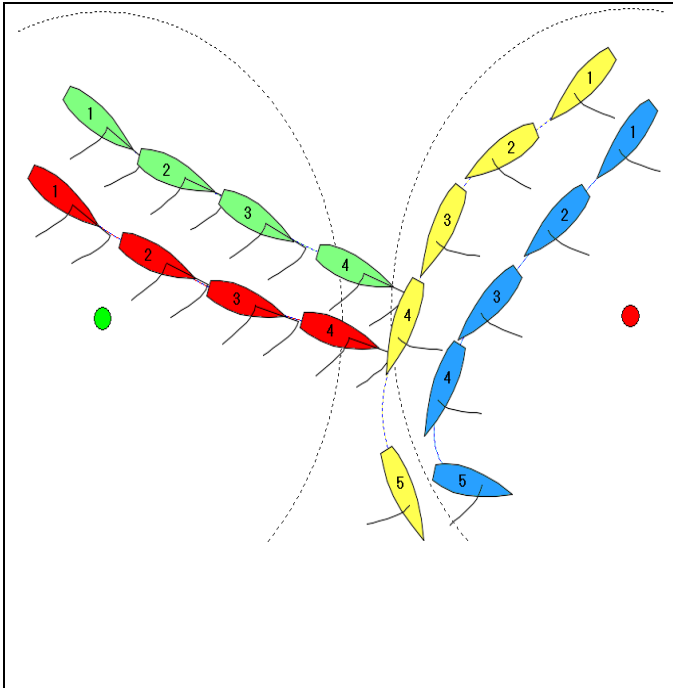
Nuova 18.2b – figura 8

Diverso sviluppo del caso precedente. Mentre blu cerca di passare all'esterno, leggermente in ritardo, giallo modifica repentinamente la rotta abbassando la poppa. Giallo infrangerebbe la regola 16 se non fosse esonerato dall'amica regola 18.5



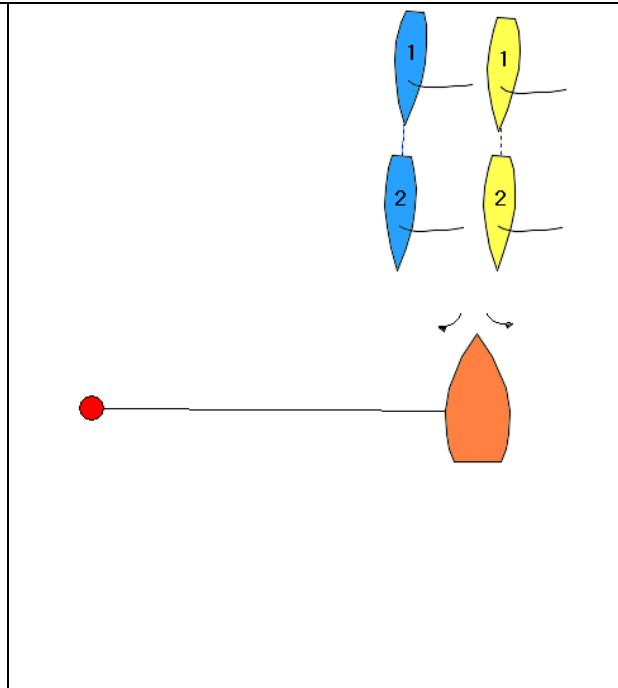
Regola 18.3

La regola 18.3 è scritta molto meglio ma non è cambiata nel concetto. Si ritiene, però, che sia la regola che riserverà maggiori disagi dall'allargamento della zona: un aumento del 50% dello spazio di applicazione dovrà far riflettere i tattici molto di più di quello che sembra.



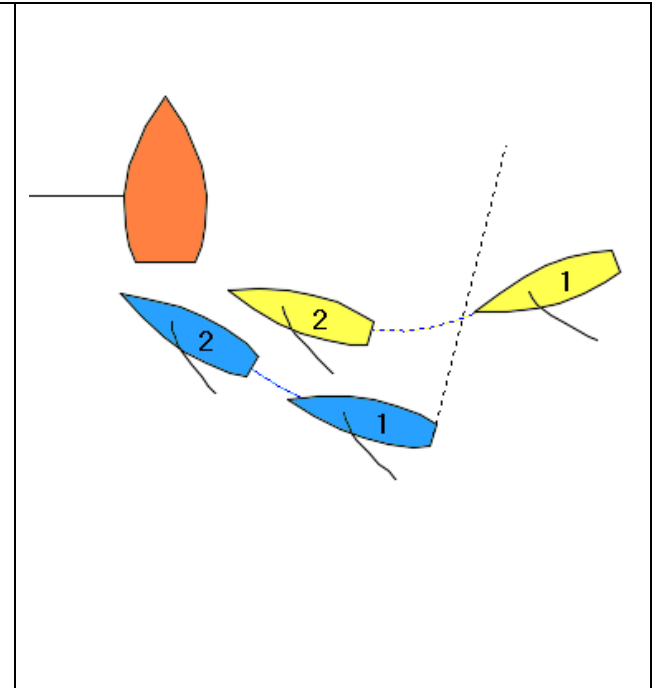
Nuova Regola 18.4

Compare il cancello! E compare con una sorpresa: alle boe del cancello non si applica la 18.4. La barca blu (boa rossa) e la barca rossa (boa verde) infrangerebbero entrambe la 18.4 se le due boe fossero isolate. Trattandosi di cancello la manovra diventa lecita. Certo che tale eccezione serve a risolvere il problema della coppia rosso-verde (skiff, gennaker) che naviga con angoli molto stretti e che va, tranquilla, a girare la boa rossa, ma la conseguenza è che anche la manovra di blu diventa lecita. Per curiosità ricordiamo che, nella posizione 4, la barca gialla ha ragione: il problema va risolto dalla regola 10.



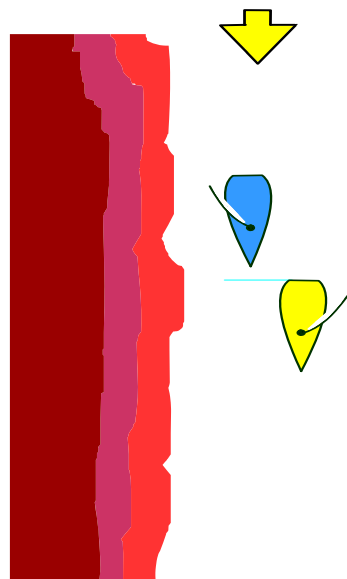
Nuova regola 19 ostacoli normali - 1

La casistica potrebbe essere infinita ma ci limitiamo a due casi, espliciti, che rappresentano il cuore della regola e che, aiutati da un po' di fantasia, risolvono tutte le situazioni. Non esiste più zona! La barca "interna" può ingaggiarsi fino a quando la barca esterna è in grado di dare spazio. La barca con diritto di rotta decide da che parte lasciare l'ostacolo, questo dice la regola. Aggiungiamo che, quando ha deciso, si prende le sue responsabilità. Se giallo (barca sottovento) decide di andare a destra dovrà dare spazio a blu.



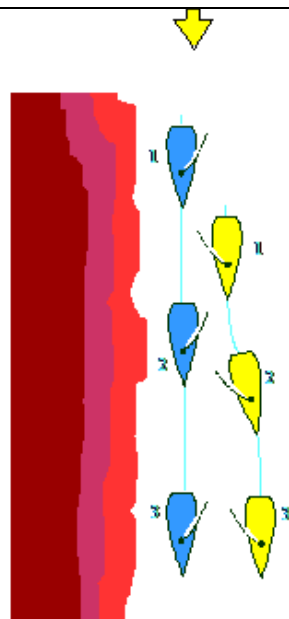
Nuova regola 19 ostacoli normali - 2

Ci troviamo nella zona del battello comitato alla partenza. Manca ancora molto al segnale di partenza. La regola rimane la stessa di prima (la barca comitato è un ostacolo pur essendo anche una boa, perché non ha una parte prescritta). Giallo, però, non ha più i limiti della zona. Il suo unico problema è quello di vedere se blu può, al momento dell'ingaggio, dare spazio. La risposta dipende dalle condizioni meteo, dalla presenza di altre barche ecc.



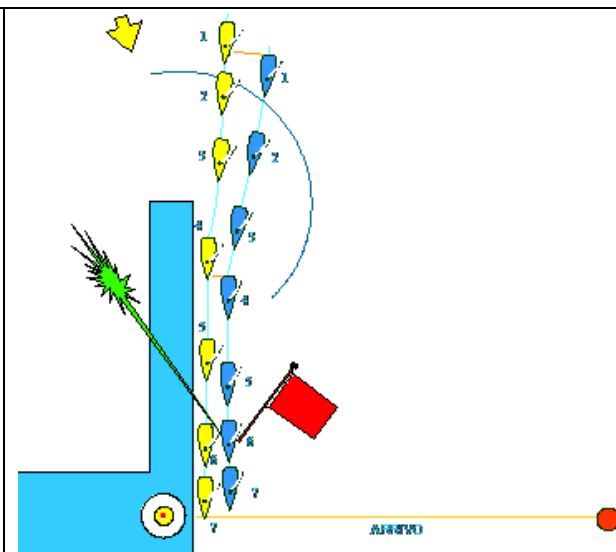
Ostacolo continuo caso 1

La barca blu non ha diritto di rotta e deve tenersi discosta.
Non c'è spazio per passare tra gialla e l'ostacolo.
Se si ingaggia non ha diritto di spazio e non è protetta ne dalla reg. 10 ne dalla 11.



Ostacolo continuo Caso 2

La barca blu ha diritto di rotta per la reg. 10 ma non essendoci spazio non si può ingaggiare all'interno.
Quando blu riesce a mettere la prora all'interno, la reg. 19 si applica e la gialla deve dare spazio.
La gialla deve anche tenersi discosta come da regola 10.



Ostacolo continuo – boa – arrivo caso 3

Ci troviamo davanti ad un molo che funge da boa di arrivo per una regata di altura. Si tratta di un ostacolo continuo che fa anche funzioni di boa. La reg. 18 non si applica, bensì la reg. 19.
La barca gialla è ingaggiata sopravvento, ma in posizione 4 l'ingaggio si rompe e la gialla forza l'entrata. Alla blu non deriva obbligo alcuno e, mentre sono libere, chiude la strada non lasciando lo spazio per entrare. La gialla ha forzato l'interno ma la blu non dà spazio. Gialla penalizzata reg. 19.2c

Altre modifiche apportate al Regolamento di Regata.

Questo piccolo manuale non è il testo completo del regolamento. Ci limitiamo a richiamare le modifiche più importanti, quelle che vanno a cambiare il comportamento degli atleti e degli ufficiali. Le novità dovute solo a correzioni grammaticali o a miglioramenti linguistici diventerebbero inutile "peso" (informatico) per queste poche pagine.

| | | |
|--|--|---|
| <p>27.2 Non più tardi del segnale preparatorio, il comitato di regata può spostare una <i>boa</i> di partenza e può applicare la regola 30.</p> | <p>27.2 Non più tardi del segnale preparatorio, il comitato di regata può spostare una <i>boa</i> di partenza e può applicare la regola 30.</p> | <p>La regola 30 indica il segnale preparatorio. Alcune vecchie teorie che permettevano di issare detto segnale prima del momento opportuno creavano grossi problemi per la successiva impossibilità di esporre il vero segnale. Ora tutto è chiaro.</p> |
| <p>Inutile riportare il vecchio testo. La novità è l'aggiunta della parte in rosso.</p> | <p>29 RICHIAMI 29.1 Richiamo individuale Quando al segnale di partenza di una barca qualsiasi parte del suo scafo, dell'equipaggio o dell'attrezzatura è sul lato di percorso della linea di partenza, o essa deve ottemperare alla regola 30.1, il comitato di regata deve esporre prontamente la bandiera 'X' con un segnale acustico. La bandiera deve rimanere esposta fino a quando tutte le barche in argomento si siano portate completamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti ed abbiano ottemperato alla regola 30.1, se essa è in vigore, ma non per più di quattro minuti dal segnale di partenza o sino ad un minuto prima di un qualche successivo segnale di partenza, quale che sia il periodo più breve. Questa regola non si applica se si applica la regola 30.3.</p> | <p>Semplice spostamento di parole dalla vecchia regola 30.3 La sostanza non cambia.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>28 COMPIMENTO DEL PERCORSO</p> <p>28.1 Una barca deve <i>partire</i>, lasciare nell'ordine esatto ogni <i>boa</i> dalla parte prescritta, ed <i>arrivare</i>, in modo che un filo rappresentante la sua scia dalla <i>partenza</i> sino all'<i>arrivo</i> verrebbe, dopo tesato, a trovarsi dalla parte prescritta di ogni <i>boa</i> toccando ogni <i>boa</i> da girare. Una barca può correggere ogni suo errore per conformarsi a questa regola. Dopo essere <i>arrivata</i>, una barca non è obbligata ad attraversare completamente la linea d'arrivo.</p> | <p>28 COMPIMENTO DEL PERCORSO</p> <p>28.1 Una barca deve <i>partire</i>, lasciare nell'ordine esatto ogni <i>boa</i> dalla parte prescritta, ed <i>arrivare</i>, in modo che un filo rappresentante il suo percorso dopo la <i>partenza</i> e sino all'<i>arrivo</i> quando tesato</p> <p>(a) passi ogni <i>boa</i> dalla parte prescritta (b) tocchi ogni <i>boa</i> da girare e (c) passi tra le <i>boe</i> di un cancello dalla direzione della <i>boa</i> precedente</p> <p>Essa può correggere ogni errore per conformarsi a questa regola. Dopo essere <i>arrivata</i>, non è obbligata ad attraversare completamente la linea d'arrivo.</p> | <p>Ristrutturazione grafica che non cambia la sostanza, se non per il punto c) dove viene (finalmente) introdotto il concetto di cancello che fino ad ora doveva essere inserito nelle istruzioni di regata (e veniva spesso dimenticato).</p> |
| <p>40.1 Quando la bandiera "Y" con un segnale acustico viene esposta prima del segnale di avviso o assieme ad esso, i concorrenti devono indossare il giubbotto salvagente od altri adeguati mezzi di galleggiamento personale. Le mute da sommozzatore o le mute stagne non sono considerate adeguati mezzi di galleggiamento personale</p> | <p>40 DISPOSITIVI PERSONALI DI GALLEGGIAMENTO</p> <p>Quando la bandiera "Y" con un segnale acustico viene esposta prima o insieme al segnale di avviso, i concorrenti devono indossare dispositivi personali di galleggiamento, <u>eccetto per breve tempo mentre stanno cambiando o sistemando indumenti o equipaggiamenti personali.</u> Le mute da sommozzatore o le mute stagne non sono dispositivi personali di galleggiamento.</p> | <p>La provvisoria vecchia regola 40.2 riguardante i ganci dei trapezi è definitivamente scomparsa. In quanto all'inserimento della nuova frase in rosso sottolineata Ma..... E' evidente che qualche Giuria avrà squalificato qualcuno che si stava cambiando o Comunque ora il problema non esiste più.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>44.1 Eseguire una penalità Una barca che mentre è <i>in regata</i> può aver violato una regola della Parte 2 può assoggettarsi ad una penalizzazione al momento dell'incidente. La sua penalizzazione sarà la Penalizzazione di Due-Giri, a meno che le istruzioni di regata prescrivano l'applicazione di una Penalizzazione nel Punteggio o qualche altra penalità. Comunque, se ha causato una lesione o un danno grave o ha conseguito un notevole vantaggio nella regata o nella serie la sua penalizzazione sarà ritirarsi.</p> <p>44.2 Penalizzazione dei Due-Giri Dopo essersi ben allontanata da altre barche al più presto possibile dopo l'incidente, una barca effettua una Penalizzazione dei Due-Giri eseguendo prontamente nella stessa direzione due giri, comprendenti due virate e due abbattute. Quando una barca effettua la penalizzazione alla linea d'arrivo o nei suoi pressi, dovrà ritornare completamente nel lato di percorso della linea prima di <i>arrivare</i>.</p> | <p>44.1 Eseguire una penalità Una barca può eseguire una Penalità di Due Giri quando essa può aver infranto una regola della Parte 2 mentre è <i>in regata</i> o una Penalità di Un Giro quando essa può aver infranto la regola 31. Le Istruzioni di Regata possono specificare l'uso di Penalizzazioni nel Punteggio o qualche altra penalità. Comunque,</p> <p>(a) quando una barca può aver infranto una regola della Parte 2 e la regola 31 nello stesso incidente non è necessario che essa esegua la penalità per aver infranto la regola 31;</p> <p>(b) se la barca ha causato lesioni o gravi danni o ha ottenuto un significativo vantaggio nella prova o nella serie, a causa della sua infrazione, la sua penalità deve essere il ritiro.</p> <p>44.2 Penalità di Un giro e Due-Giri Dopo essersi ben allontanata da altre barche al più presto possibile dopo l'incidente, una barca effettua una Penalità di Un Giro o di Due-Giri eseguendo prontamente nella stessa direzione il numero di giri richiesto, ogni giro comprendente una virata e una abbattuta. Quando una barca effettua la penalità alla linea d'arrivo o nei suoi pressi, dovrà ritornare completamente nel lato di percorso della linea prima di <i>arrivare</i>.</p> | <p>Ancora una volta tanto fumo e poco arrosto. Revisione totale e fusione della 41 con la vecchia 31.2</p> <p>Per i concorrenti cambia nulla ma il nuovo testo permette un più facile uso nella compilazione di Istruzioni di regata speciali o altro.</p> <p>Anche se non è una novità, meglio ricordare ai concorrenti i disposti della regola 44.1 b) che viene spesso male applicata o totalmente ignorata. Non sempre ci si rende conto del tipo di vantaggio acquisito, ma l'aver causato ferite o gravi danni dovrebbe essere sempre molto evidente.</p> |
|--|---|--|

| | | |
|---|---|--|
| <p>51 ZAVORRA MOBILE</p> <p>Tutta la zavorra mobile deve essere ben stivata, e non si devono muovere l'acqua, i pesi morti o la zavorra allo scopo di modificare l'assetto o la stabilità. I paglioli, le paratie, le porte, le scalette e i serbatoi d'acqua devono essere lasciati al loro posto e tutto il corredo di cabina va tenuto a bordo.</p> | <p>51 ZAVORRA MOBILE</p> <p>Tutta la zavorra mobile, incluse le vele che non sono armate, deve essere ben stivata. L'acqua, i pesi morti o la zavorra non devono essere mossi allo scopo di modificare l'assetto o la stabilità. I paglioli, le paratie, le porte, le scalette e i serbatoi d'acqua devono essere lasciati al loro posto e tutto il corredo di cabina va tenuto a bordo. Comunque, l'acqua di sentina può essere sgottata.</p> | <p>Signori dell'altura attenzione. Che si potesse sgottare credo lo sappiano tutti e considerare una novità non è necessario.</p> <p>La novità vera sta nel fatto che le vele non utilizzate in quel momento devono stare nei posti previsti dall'inventary.</p> |
|---|---|--|

Passiamo ora alla parte Giuridica. Essa contiene alcune novità anche se non eclatanti.

| | | |
|--|--|--|
| <p>60.3 Un comitato per le proteste può</p> <p>(a) protestare una barca, ma non in seguito ad un rapporto di una <i>parte interessata</i>, o a seguito di informazioni contenute in una <i>protesta</i> invalida o in una richiesta di riparazione. Peraltro esso può protestare una barca</p> | <p>60.3 Un comitato per le proteste può</p> <p>(a) protestare una barca, ma non in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione o da una <i>protesta</i> invalida, o da un rapporto da una parte interessata diversa dal rappresentante della barca stessa. Peraltro esso può protestare una barca</p> | <p>Nel 2005 il regolamento aveva introdotto un sacco di limitazioni alla possibilità della Giuria di protestare una barca. Adesso una di queste limitazioni è stata tolta : quando una barca presenta un rapporto dal quale si evince che essa stessa può aver infranto una regola, il Comitato per le proteste ha diritto a protestarla. La stessa regola (che non copiamo perché inutile) vale per il Comitato di Regata (nuova 60.2)</p> |
| <p>62.1 Una richiesta di riparazione o una decisione del comitato per le proteste di prendere in considerazione una riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca in una regata o in una serie di regate è stato, non per sua colpa, significativamente peggiorato da:</p> <p>(a) una azione non corretta o da una omissione del comitato di regata, del comitato per le proteste o della autorità organizzatrice;</p> | <p>62.1 Una richiesta di riparazione o una decisione del comitato per le proteste di prendere in considerazione una riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca in una regata o in una serie di regate è stato, non per sua colpa, significativamente peggiorato da:</p> <p>(a) un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, del comitato per le proteste o dell'autorità organizzatrice, ma non a seguito di una decisione del comitato per le proteste, quando la barca era parte dell'udienza;</p> | <p>Una parte insoddisfatta da una decisione della Giuria può appellarsi, quando previsto, oppure richiedere la riapertura dall'udienza quando ne ha validi motivi. Stava diventando usuale chiedere riparazione, terza ed assurda soluzione. Ora ciò non è più possibile ma, attenzione, la cosa è scritta bene perché la possibilità di chiedere riparazione rimanga aperta a barche non coinvolte nell'udienza che si possano sentire danneggiate dalla decisione stessa. Non esistono molti casi in cui ciò possa sembrare logico ma ne citiamo due, solo some esempio: la concessione di riparazione ad uno o più avversari oppure l'aver respinto una di quelle proteste particolari sul percorso, boe strane da girare, navigazione in zone vietate ecc.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>63.4 Parte interessata</p> <p>Un membro d'un comitato per le proteste che sia una <i>parte interessata</i> non deve prendere ulteriormente parte all'udienza, ma può comparire in qualità di testimone. Una <i>parte</i> dell'udienza la quale ritenga che un membro del comitato per le proteste sia una <i>parte interessata</i> deve ricusarlo al più presto possibile.</p> | <p>63.4 Parte interessata</p> <p>Un membro d'un comitato per le proteste che sia una <i>parte interessata</i> non deve prendere ulteriormente parte all'udienza, ma può comparire in qualità di testimone. <u>I membri del comitato per le proteste devono dichiarare ogni possibile interesse personale appena essi ne vengono a conoscenza.</u> Una <i>parte</i> dell'udienza la quale ritenga che un membro del comitato per le proteste sia una <i>parte interessata</i> deve ricusarlo al più presto possibile.</p> | <p>Una prescrizione federale copriva fino ad ora questa novità in modo attivo e diretto. Ora la prescrizione è stata tolta e ci si affida all'onestà del giudice! Questa è, ovviamente, un'arma a doppio taglio. Il giudice può vivere liberamente con i suoi interessi più o meno espliciti e più o meno diretti ma, mentre prima la designazione era illegittima (responsabilizzando l'organo designante) ora la palla passa tutta al giudice con il risultato che un'infrazione a tale norma può portare a provvedimenti disciplinari.</p> |
| <p>Tralasciamo, per il momento, la regola 69 e gli appelli sia perché questi argomenti devono ancora essere recepiti, completati e commentati, dai vari organi federali sia perché speriamo che le prime regate dell'anno non rendano necessaria la loro applicazione ma anche, infine, perché le modifiche apportate non sono rilevanti e sostanziali.</p> <p>Un ultimo commento finale.: Abbiamo parlato nella sezione opportuna, che le Istruzioni di Regata possono cambiare la dimensione della "zona" alle boe. Riportiamo ora il testo della nuova regola 86.1</p> <p>86.1 Una regola di regata non può essere modificata salvo che ciò sia consentito dalla regola stessa o dalle disposizioni seguenti:</p> <p>(a) Prescrizioni di un'autorità nazionale possono modificare una regola di regata, ma non le Definizioni, una regola dell'Introduzione, il Principio del "Comportamento Sportivo e le Regole", le Parti 1,2 o 7; le regole 42, 43, 69, 70, 71, 75, 76.2, 79 o 80; una regola di un'appendice che modifichi una di queste regole; le Appendici H o N; le Regulation ISAF 19, 20, 21 o 22.</p> <p>(b) Le istruzioni di regata possono modificare una regola, ma non la regola 76.1, l'Appendice F, o una regola elencata nella regola 86.1 (a). Comunque, le istruzioni di regata possono modificare a "due" o "quattro" il numero delle lunghezze di scafo che determinano la <i>zona</i> attorno alle <i>boe</i>, a condizione che il numero sia lo stesso per tutte le <i>boe</i> e tutte le barche che usano quelle <i>boe</i>. Se le istruzioni di regata modificano una regola o quella definizione, esse devono riferirsi specificatamente alla regola o definizione e precisare la modifica.</p> <p>(c) Le regole di classe possono modificare soltanto le regole di regata 42, 49, 50, 51,52, 53 e 54. Le suddette modifiche devono riferirsi specificatamente alla regola e precisare la modifica.</p> <p><i>Nota: il secondo paragrafo di questa regola sarà in vigore dal 1 gennaio 2011.</i></p> | | |

Molte prescrizioni federali sono state abolite perché superflue con le nuove regole o perché potrebbe risultare più opportuno inserirle nella Normativa Federale.

Tra le altre cose, anche il nuovo testo della regola 88 indica questa strada.

Quali prescrizioni sono rimaste attive?

1) (non necessita di commenti)

La FIV stabilisce che in caso di divergenze di interpretazione, prevalga il testo inglese.

Si ricorda inoltre che nelle regole:

“shall” significa “deve” ed indica una azione obbligatoria

“may” significa “può” ed indica una azione facoltativa.

2) Il nostro segnale di allarme rimane sempre valido.

La lettera “G” non verrà più esposta quando la regata successiva era già programmata, ma solo quando verrà effettuata una prova “extra”

La FIV prescrive che vengano usati anche i seguenti segnali :

- Lettera “G” C.I. - Effettuazione di una prova addizionale o di recupero:

“Dopo la regata in corso, verrà disputata un’altra prova. Il nuovo segnale di avviso verrà esposto 1 minuto dopo l’ammainata della Lettera “G” C.I.”

- “N” sopra “Intelligenza” , segnale di pericolo : esposto da qualsiasi mezzo del Comitato di Regata ed appoggiato da 3 segnali acustici, significa: “Tutte le regate iniziate sono annullate e quelle da iniziare sono differite. Raggiungere immediatamente il porto o il ridosso più vicino.” Il Comitato di Regata potrà far disputare o ripetere la prova, alzando la lettera “L” del C.I.

3) Chiarissimo

La FIV stabilisce che, automaticamente e senza alcuna procedura, tutti i concorrenti sospesi da altre Autorità Nazionali o dall’ISAF siano interdetti dal partecipare a regate organizzate in Italia sotto la sua giurisdizione per tutto il periodo nel quale sono sottoposti a detta sanzione.

E’ possibile che il tutto venga integrato con prescrizioni riguardanti le proteste e gli appelli.

Buona stagione 2009 a tutti.