

Paul Elvstrøm
Le Regole di regata
2013-2016
spiegate e illustrate

Traduzione di Fabrizia Desole e Dora Di Marco

Titolo originale: *Paul Elvstrøm Explains the Racing Rules of Sailing, 2013-2016 Rules*

Published by Adlard Coles Nautical
an imprint of Bloomsbury Publishing Plc
50 Bedford Square, London WC1B 3DP
Copyright © Paul Elvstrøm and Richard Creagh-Osborne 1965,
1967, 1969, 1973, 1977, 1981
Copyright © Paul Elvstrøm and William Collins & Co Ltd 1985, 1989
Copyright © Paul Elvstrøm and A & C Black (Publishers) Ltd 1993,
1997, 2001, 2005, 2009
Copyright © Paul Elvstrøm and Bloomsbury Publishing Plc 2013
ISAF Racing Rules © International Sailing Federation (IOM) Ltd 2012
All rights reserved

Traduzione dall'inglese di Fabrizia Desole e Dora Di Marco

© 2013 Nutrimenti srl

Prima edizione gennaio 2013
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: foto di Carlo Borlenghi

Art director: Ada Carpi
ISBN 978-88-6594-203-1

Nota: la Fiv stabilisce che in caso di divergenze di interpretazione, prevale il testo inglese. Questa pubblicazione è stata curata con la massima attenzione richiesta. L'autore e l'editore non hanno alcuna responsabilità per errori e omissioni o per qualsiasi conseguenza derivante dall'uso dei metodi, delle informazioni o dei casi descritti nel libro.

INDICE

| | | |
|---|------|----|
| Prefazione | pag. | 5 |
| Introduzione | pag. | 6 |
| Come utilizzare al meglio questo libro | pag. | 7 |
| Sommario dei cambiamenti nelle Regole 2013-2016 | pag. | 8 |
| Brevi indicazioni per fare una protesta | pag. | 15 |

SEZIONE DELLE REGOLE DI REGATA ISAF

(banda grigia)

| | | |
|--|------|----|
| Contenuti delle Regole Isaf | pag. | 18 |
| Testo ufficiale delle Regole Isaf 2013-2016 | pag. | 21 |
| Testo ufficiale delle Appendici Isaf 2013-2016 | pag. | 64 |

SEZIONE DELLE SPIEGAZIONI

(banda rossa)

| | | |
|--|------|-----|
| Note esplicative con disegni di viste a volo d'uccello | pag. | 175 |
|--|------|-----|

SEZIONE DELLE INTERPRETAZIONI ISAF

(banda a righe rosse)

| | | |
|--|------|-----|
| Sommario dei casi nell'ordine delle regole | pag. | 241 |
|--|------|-----|

| | | |
|-------------------|------|-----|
| Segnali di regata | pag. | 271 |
|-------------------|------|-----|

*Le regole riportano i riferimenti a
Spiegazioni e Interpretazioni con numeri
ROSSI a margine*

DIAGRAMMA DI RIFERIMENTO VELOCE ALLA PARTE 2 “QUANDO LE BARCHE S’INCONTRANO”

I numeri in nero sono quelli delle Regole di regata

I numeri in rosso si riferiscono alla sezione delle Spiegazioni

Regole di base che si applicano su tutto il campo di regata

10 Su mure opposte **184**

11 Sulle stesse mure, ingaggiate **185**

12 Sulle stesse mure, non ingaggiate **187**

13 In virata **188**

14 Evitare il contatto **190**

15 Diritto di rotta **190**

16 Cambio di rotta **194**

19 Spazio per superare un ostacolo **212**

20 Spazio per virare a un ostacolo **215**

21 Esenzioni **206**

Boa di lasco

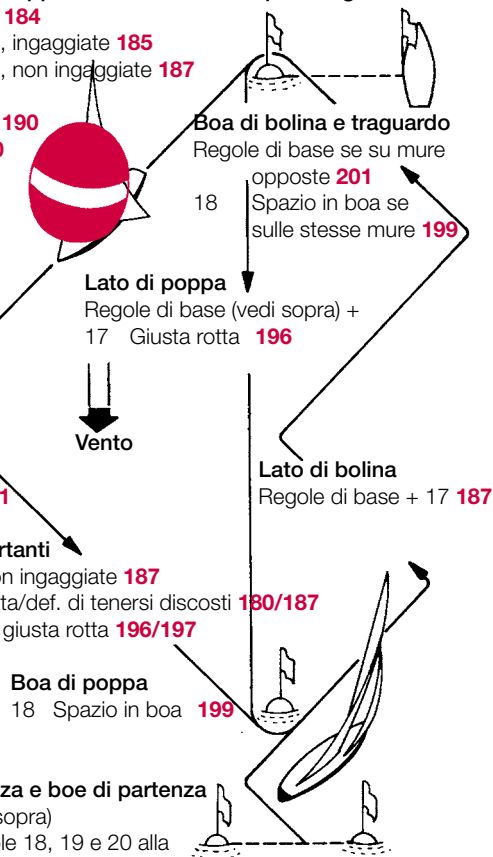
18 Spazio in boa **201**

Lato ad andature portanti

11+12 Ingaggiate/non ingaggiate **187**

16 Cambio di rotta/def. di tenersi discosti **180/187**

17 Stesse mure, giusta rotta **196/197**



Pre-partenza, partenza e boe di partenza

Regole di base (vedi sopra)

Non Sezione C, Regole 18, 19 e 20 alla

boa di partenza quando ci si appresta a partire **200**

Non 17! Stesse mure, giusta rotta prima del segnale di partenza **189**

Bandiere dei segnali di regata **Retro di copertina**

PREFAZIONE

Ogni quattro anni, dopo le Olimpiadi, le Regole di regata vengono riviste. Nonostante lo sforzo costante del Comitato Isaf per le Regole di regata nel rendere le regole semplici e facili da leggere, sono ancora molto difficili da comprendere, e, in alcune situazioni, possono essere ambigue. Per aiutare a chiarirle e assicurare uniformità di interpretazione e di comprensione del loro significato, l'Isaf pubblica un certo numero di interpretazioni ufficiali, i cosiddetti Casi.

Le Regole di regata spiegate e illustrate forniscono un riferimento immediato alle regole, dando le relative interpretazioni, insieme a note esplicative e disegni, in un libro in formato tascabile. Lo scopo è aiutare sia i giudici che i regatanti a imparare facilmente le regole, a capirle e ad applicarle correttamente. Il libro è inoltre un supporto per un'equa risoluzione di proteste e dispute.

Le Regole di regata spiegate e illustrate è quindi un libro validissimo, che fornisce una guida sintetica alle Regole di regata per chiunque si occupi di regata.

Göran Petersson

Presidente dell'Isaf

In precedenza presidente del Comitato per le Regole di regata

INTRODUZIONE

L'obiettivo principale delle *Regole di regata spiegate e illustrate* è quello di fornire una guida maneggevole e di facile lettura per aiutare tutti noi a capire e interpretare le regole nello stesso modo.

Le Regole di regata sono probabilmente tra le più complicate regole sportive che esistano. Sono di difficile comprensione, nonostante il grande sforzo posto, quando vengono scritte, nell'utilizzare un linguaggio scorrevole, moderno e di facile comprensione. Inoltre, c'è un flusso costante di nuove interpretazioni, chiarificazioni e cambiamenti alle regole. In più, l'uso delle stesse regole per il match race e l'introduzione del 'giudizio in acqua' hanno indotto a un uso più aggressivo delle regole come arma contro gli avversari. Il modo migliore di evitare problemi è ancora quello di regatare contro gli altri nello stesso modo in cui vorremmo che si regatasse contro di noi. Questa regola non scritta è il modo migliore di conservare le amicizie e di incoraggiare la partecipazione alle regate.




È fantastico vincere una regata, ma solo se gli avversari partecipano a questo piacere.

Sono felice che Søren, oltre a essere un attivo regatante e un impegnato giudice/arbitro internazionale, abbia trovato di nuovo il tempo di curare questa edizione, che incorpora le nuove Regole 2013-2016 e i casi Isaf fino al 2011.

Paul Elvstrøm

COME UTILIZZARE AL MEGLIO QUESTO LIBRO

Il libro è diviso in tre sezioni.

-  Le *Regole di regata* pubblicate dall'Isaf.
-  Una semplice spiegazione delle varie situazioni che possono verificarsi per ciascuna regola, supportata da disegni di viste a volo d'uccello.
-  Un riassunto della maggior parte dei casi contenuti nel *Libro dei casi (Case Book)* edito dall'Isaf, alcuni corredati da disegni illustrativi.

In seguito a un incidente di gara, cercate la regola appropriata nella sezione GRIGIA. Questa è un facsimile delle Regole Isaf. Se non conoscete il numero della regola, potete aiutarvi con il Diagramma di riferimento, pagina 4, per le regole "Quando le barche s'incontrano", o nell'indice delle regole a pagina 18 per le altre regole.

A margine della regola ci saranno i riferimenti a numeri di pagina stampati in ROSSO, che vi portano alla sezione delle Spiegazioni con banda ROSSA. Da qui, un nuovo numero ROSSO vi porterà alla sezione delle Interpretazioni rilevanti, con banda a RIGHE ROSSE. La sezione delle Spiegazioni è esattamente questo: una spiegazione della regola o delle regole d'interesse, con disegni illustrativi. Nei disegni, la barca rossa è in errore, potenzialmente in errore o nella posizione sbagliata. Questo modo di pensare, l'essere sempre consapevoli di chi è in errore o ROSSO, si è dimostrato molto utile in regata, specialmente nel match race, quando è essenziale, sia per gli avversari che per i giudici, sapere chi è in torto, anche prima che si verifichi un incidente di gara.

A supporto di queste spiegazioni, molti degli Appelli alle Regole Isaf sono riassunti nella sezione Interpretazioni con la banda a RIGHE ROSSE. Gli Appelli costituiscono una giurisprudenza per le Regole di regata e sono un riferimento prezioso. Si raccomanda a tutti i regatanti seri e agli studiosi attenti delle regole di procurarsi una copia del testo integrale delle Interpretazioni Isaf.

Vorrei ringraziare l'Isaf, specialmente i membri del Comitato Regole di regata, per il loro aiuto e la loro collaborazione nella realizzazione di questo libro.

Søren Krause
2012

SOMMARIO DEI CAMBIAMENTI NELLE REGOLE 2013-2016

Molti dei cambiamenti nelle nuove Regole di regata riguardano essenzialmente questioni generali e alcuni involontari errori o ambiguità secondari che devono essere corretti, tanto che la maggior parte dei regatanti potrebbero non notarli.

Dal 2008 sono stati pubblicati dall'Isaf i nuovi casi dal 110 al 114. Come risultato della nuova sezione C rivista nel 2009, tutti i casi che si riferiscono alle regole di questa sezione sono stati rivisti a loro volta. Comunque, il modo in cui le regole si ripercuotono sulla gara è lo stesso.

Ad ogni modo qui di seguito c'è un sommario dei principali cambiamenti nelle nuove Regole di regata 2013-2016.

- * La definizione di 'Arrivo' è più facile da interpretare, e ora è chiaro che quando una barca attraversa inavvertitamente la linea di arrivo prima di aver finito il percorso, se continua a navigare lungo la sua rotta dopo aver attraversato la linea, non è arrivata. Vedi comunque anche il cambiamento della regola 28.2, 'Regola del filo', oltre.
- * Definizioni 'Tenersi discosti' e 'Ingaggio'. L'obbligo non solo di dare spazio alla barca con diritto di rotta perché possa seguire la propria rotta ma anche di dare spazio di manovra per permetterle di cambiare rotta evitando un contatto immediato si applicano ora a barche ingaggiate nel percorso, indipendentemente dal fatto che si trovino sulle stesse mure o su mure opposte.
- * Definizione 'Boa'. La parola 'temporaneamente' è stata cancellata, per cui quando il Comitato di Regata attacca una boa 'Tenersi discosti' alla barca comitato, questa diventa parte della boa stessa e non deve quindi essere toccata. Allo stesso modo occorre prestare attenzione a un gommone o una scialuppa o simili attaccati alla barca comitato, dal momento che è difficile sapere se siano solo "attaccati accidentalmente" e di conseguenza non facciano parte della boa. Il Comitato di Regata deve comunque tentare di evitare una simile confusione.
- * La definizione di 'Spazio in Boa' è stata cambiata per correggere delle imperfezioni ed eliminare le ambiguità presenti nella definizione del 2009. I cambiamenti di diritto durante il

passaggio da navigare 'verso' la boa e 'alla' boa hanno provocato delle difficoltà di interpretazione, e il diritto allo spazio per seguire una giusta rotta mentre una barca si trova 'alla' boa è stato ritenuto troppo generoso. Ora la parola "alla" non è utilizzata e il passaggio 'verso-alla' è evitato e sostituito dallo spazio in boa quando vi si giri intorno "in quanto necessario per seguire la rotta". La barca che ha spazio in boa ha il permesso di seguire la propria giusta rotta verso la boa e di girarvi intorno su una rotta marinaresca in quanto necessario per seguire la rotta. Questo è più simile a quella che era la situazione prima del cambiamento del 2009.

- * La definizione di 'Spazio' ora chiarisce che comprende anche lo spazio di cui una barca ha bisogno per adempiere ai propri obblighi in base alle regole della Parte 2, quando altre barche sono coinvolte ed è necessario dello spazio per non toccare la boa.
- * Nuovo Principio Basilare sulla Responsabilità Ambientale: questa regola introduce come principio fondamentale l'affermazione universalmente accettata secondo cui coloro che praticano lo sport della vela debbano assumere un ruolo attivo nella protezione dell'ambiente. Il nuovo Principio Basilare, insieme alla Regola 55, introduce un'istruzione di navigazione ampiamente usata nel corpo principale delle regole, ed è pertanto più facile esigere che sia rispettata.
- * La nuova regola 18.2(c)2. Per chiarire l'obbligo di una barca cui sia richiesto di dare spazio in boa quando l'ingaggio viene rotto o inizia un nuovo ingaggio con la barca che deve dare spazio in boa ora all'interno. Vedi anche il cambiamento nella definizione 'Spazio in Boa', sopra.
- * La Regola 20 è stata riscritta per organizzare la regola in una struttura logica simile a quella usata per le regole 18 e 19. La regola ora è anche più chiara qualora venga usata per risolvere situazioni che coinvolgano tre o più barche.
- * La nuova regola 20.1(e) sostituisce la seconda frase eccessivamente lunga della prefazione della vecchia Sezione C con una che si limita a risolvere il singolo conflitto tra la regola 20 e le altre regole della sezione C.
- * La nuova regola 21 sostituisce le regole già esistenti 18.5 e 20.2 con una comune regola di esonero che si applichi a tutte le regole della Parte 2 Sezione C. Usare le stesse parole per tutte le regole della Sezione C garantisce coerenza e semplificazione.
- * Nella regola 22.3 le parole 'rispetto all'acqua' sono state aggiunte. Non era chiaro se 'muoversi all'indietro' si riferisse

a muoversi all'indietro rispetto all'acqua o alla terra, quando per esempio ci sia una corrente che spinga una barca in avanti sulla costa nello stesso momento in cui essa stia andando all'indietro in acqua. Ora è chiaro che è il movimento in acqua che tutti possono vedere a essere decisivo. Nella versione della regola per il match race (C2.8) le parole 'scontrando una vela' sono state eliminate, per cui una barca che si muove all'indietro deve tenersi discosta sia che abbia scontrato la vela, sia che non lo abbia fatto.

- * Nuova regola 25.3. Un 'segnale visivo' non deve essere necessariamente una bandiera, ma potrebbe essere anche una sagoma o i colori della bandiera su una tavoletta, su un tamburo o su altri supporti. L'elemento importante è che il segnale sia chiaro e visibile ai competitori.
- * Nell'ultima frase della regola 28.2 sono state inserite le parole 'purché non sia ancora arrivata' per chiarire che dopo essere arrivati non è concesso correggere errori nella 'regola del filo'. Ad ogni modo, se una barca ha attraversato la linea di arrivo inavvertitamente e continua a regatare (per esempio perché mancano altri giri per finire il percorso) non è arrivata. Vedi anche il cambiamento nella definizione 'Arrivo', sopra.
- * La regola 41(a) è stata cambiata per cui ora permette a una barca di ricevere aiuto "per un membro dell'equipaggio in pericolo". Questo significa che, se un membro dell'equipaggio cade fuori bordo e viene aiutato da un intervento esterno a risalire sulla barca, la barca può proseguire senza penalità. Allo stesso modo, se l'intero equipaggio di una barca è in pericolo perché, per esempio, la barca è ferma per assenza di vento sulla traiettoria di una grossa nave da carico, essa può essere rimorchiata per uscirne senza penalità. Una nuova frase è stata aggiunta alla fine della regola, per cui una barca che riceve aiuto in base alla regola 41(a) può subire una penalità se da questo aiuto ottiene un vantaggio; la penalità data può essere inferiore alla squalifica.
- * Regola 42. Una lieve revisione rende più facili le valutazioni in base alla regola 42, garantendo maggior coerenza e correttezza.
- * Nuova regola 42.3(e). Il pompaggio per correggere l'inversione di una stecca è ora permesso fintantoché non dia una spinta alla barca.
- * Nuova regola 48.2 include il caso Nipam 10, Schemi di Separazione del Traffico nelle regole di regata, per cui le Istruzioni di Navigazione a parte non sono più necessarie.
- * Nuova frase nella regola 49.2. Se le regole di classe non specificano il materiale o il diametro per le draglie, esse devono

adattarsi alle Prescrizioni speciali per l'altura dell'Isaf. Vedi il sito web dell'Isaf.

- * La regola 31 è stata inclusa nella regola 60.1, per cui per protestare un'altra barca per aver toccato una boa bisogna essere stati coinvolti nell'incidente o aver assistito di persona, non per 'sentito dire'.
- * Nuova regola 61.1(a)3. Quando una barca non segue correttamente la rotta e infrange la 'regola del filo' può correggere l'errore in ogni momento prima dell'arrivo, per cui una barca che intenda protestarla non ha bisogno di segnalarlo a voce o esponendo un segnale, e può aspettare che l'altra raggiunga l'arrivo (infrangendo effettivamente la regola) per informarla.
- * La regola 62 è cambiata per permettere a una barca di chiedere una riparazione qualora ci sia la possibilità che un'azione dell'autorità organizzatrice possa peggiorare significativamente il punteggio della barca in una regata che deve essere ancora compiuta. Se dopo che le barche si sono preparate, iscritte e recate a un evento, è stato cambiato qualcosa in un modo che risulta svantaggioso o ingiusto, una riparazione per simili azioni può essere concessa prima della regata.
- * La regola 63.6 è cambiata, per cui è ora chiaro che un membro del Comitato per le proteste che abbia assistito a un incidente sfociato in un'udienza deve dichiararlo durante l'udienza, e prestare testimonianza sull'incidente solo alla presenza delle parti coinvolte.
- * La regola 67 sulle penalità per la Regola 42 senza udienza è stata cancellata. Conseguenzialmente alla significativa revisione dell'Appendice P nelle Regole di Regata 2009, c'era ben poca differenza nella procedura tra la regola 67 e l'Appendice P1. Pertanto la regola 67 è diventata superflua.
- * La regola 69 è stata sostanzialmente riorganizzata. La vecchia regola non obbligava espressamente i competitori a non comportarsi in modo gravemente scorretto, mentre la nuova regola lo dichiara esplicitamente e chiarisce che le altre disposizioni della Parte 5 non possono essere usate per infrangere la regola 69. La vecchia regola non stabiliva la documentazione probante e questo causa dei problemi legali. Senza un'esplicita documentazione probante standard, la scelta della documentazione è lasciata all'equipaggio della barca coinvolta e alle leggi dello Stato in cui si svolge la regata, perché le Regole di regata sono un contratto legale tra le parti. Fissando uno standard nelle regole, questi problemi sono eliminati. Una certa flessibilità è concessa alle Autorità

nazionali che vogliono modificare lo standard se necessario, ma devono ottenere il consenso dell'Isaf, in modo che lo standard non venga modificato senza una buona ragione.

L'onere per la maggior parte delle Regole di regata è "su una scala di probabilità", mentre per la regola 69 comunemente è stato applicato "al di là di ogni ragionevole dubbio". Ad ogni modo, questo non era esplicitamente detto, ed era incoerente con la documentazione probante usata nella disposizione 21 (Codice anti-doping). La nuova regola 69.2(c) chiarisce la documentazione probante per i casi della regola 69, e la rende coerente con le regole anti-doping.

Lo standard di pieno convincimento è stato anche riconosciuto e approvato dal Cas, la Camera arbitrale sportiva. Probabilmente si sente la necessità di un caso Isaf che spieghi cosa significhi standard di pieno convincimento e come il Comitato per le proteste debba applicarlo.

La vecchia regola non richiedeva che le autorità nazionali conducessero un'indagine, pertanto le relazioni sulle penalità erano gestite in modo molto diverso dalle singole autorità nazionali. La nuova regola migliora la coerenza richiedendo alle autorità nazionali di condurre un'indagine, e di seguire procedure stabilite.

- * La nuova regola 70.1(b) chiarisce che il rifiuto a partecipare a un'udienza richiesta in base alla regola 63.1 potrebbe costituire un errore o un'omissione, e si può ricorrere in appello, anche se gli appelli sono negati in altri casi per la regola 70.5.
 - * La regola 76.1 è divisa in due e ora richiede anche che l'Autorità organizzatrice o il Comitato di regata fornisca motivazioni ragionevoli per escludere una barca o un competitore, e che lo faccia per iscritto.
 - * La regola 78.2 è stata aggiornata per includere come certificati validi anche quelli reperibili su internet, al posto di, o in aggiunta a, documenti cartacei.
 - * Regola 86.1(b). La possibilità per le Istruzioni di regata di modificare la definizione di 'Zona' da tre a due o quattro lunghezze nelle regate di gruppo è stata eliminata. Comunque le appendici C (match racing) e D (regate a squadre) usano ancora due lunghezze, mentre la E (barche radiocomandate) quattro lunghezze.
- Appendice A4. I bonus point sono stati eliminati, per cui le Istruzioni di regata menzioneranno il punteggio (I.R. 17.1) solo se viene utilizzato un sistema diverso dal punteggio minimo.

- Appendice A11. Nuove sigle del punteggio: Ret (Ritirata) e Dpi (penalità discrezionale imposta).
- Appendice M4.2. Nuove indicazioni quando una Prova è 'nuova' per giustificare la riapertura di un'udienza.

CAMBIAMENTI NELLA NUMERAZIONE DELLE REGOLE

| numero di regola nelle Regole 2009-2012 | numero di regola nelle Regole 2013-2016 |
|--|---|
| | Nuovo secondo Principio Basilare |
| Prefazione alla Sezione C, seconda frase | 20.2(e) |
| 18.2(c) | 18.2(c)(1) |
| | Nuova Regola 18.2(c)(2) |
| 18.5 | 21 |
| 20.1 e 20.3 | 20.1 e 20.2(a)-(d) |
| 20.2 | 21 |
| | Nuova Regola 20.3 |
| 21 | 22 |
| 22 | 23 |
| 23 | 24 |
| 25 | 25.1 and 25.2 |
| | Nuova Regola 25.3 |
| 28 | 28 considerevolmente riorganizzata |
| | Nuova Prefazione alla Parte 4, seconda frase |
| | Regola 41(a) cambiata, aggiunta la frase finale |
| | Nuova Regola 42.3(e) |
| 42.3(e), (f), (g), (h) | 42.3(f), (g), (h), (i) |
| 48 | 48.1 |
| | Nuova regola 48.2 |

| | |
|---|---|
| | Nuova regola 55 |
| 64.1 | 64.1(a) e (b) considerevolmente riorganizzata |
| | Nuova regola 64.1(c) |
| 67: Regola 42 e richiesta di un'udienza | Cancellata |
| 68 | 67 |
| | Nuova regola 69.1 |
| 69 | 69.2 – 69.4 considerevolmente riorganizzata |
| 70.1 | 70.1(a) |
| | Nuova regola 70.1(b) |
| 76.1 | 76.1 e 76.2 |
| 76.2 | 76.3 |
| 89.1(d) | 89.1(e) |
| | Nuove regole 89.1(d) e (f) |
| 89.1(e) and (f) | 89.1(g) e (h) |
| | Nuovo ultimo paragrafo della regola 89.1 |
| A4 | Sistema del bonus point eliminato |
| | Nuova Appendice F Regole del Kiteboard |
| Appendice F, Appelli | Appendice R |

BREVI INDICAZIONI SU COME FARE UNA PROTESTA

- 1 In seguito a un incidente di regata, dovete velocemente prendere una decisione: siete nel torto? In tal caso dovrete ritirarvi o accettare una penalità. Siete la barca offesa? Se è così, dovete protestare (regola 60.1). Ovviamente, se l'altra barca si ritira o accetta una penalità come risultato della violazione, la protesta non sarà necessaria. Ma non arrivate a terra brontolando sull'infrazione e senza fare la protesta.
- 2 Tenete bene a mente che, avendo deciso di protestare qualcuno, voi dovete aver già:
 - (a) cercato di informare l'altra barca (un richiamo a voce è obbligatorio se l'incidente è avvenuto nel campo di regata) e
 - (b) esposto la bandiera di protesta alla prima ragionevole opportunità (regola 61.1(a)), a meno che la lunghezza dello scafo non sia inferiore a 6 metri (regola 61.1(a)(2)).
- 3 Cercate immediatamente di identificare possibili testimoni sulle barche vicine.
- 4 Dopo l'incidente, ricapitolate velocemente gli eventi che hanno portato all'infrazione, in modo che vi sia assolutamente chiaro quello che è successo. Se possibile prendete qualche nota, per poter ricordare esattamente i dettagli in seguito. Discutete brevemente con il vostro equipaggio se pensate che possa essere d'aiuto. State comunque attenti a non perdere troppo tempo sull'incidente mentre siete ancora in regata, perché potrebbe essere negativo per la vostra prestazione.
- 5 Assicuratevi che il Comitato di regata riconosca la vostra intenzione di protestare alla fine della gara se richiesto dalle Istruzioni di regata o dalle Regole di classe.
- 6 Una volta a terra, avete alcuni compiti da portare a termine prima di presentare la protesta:
 - (a) Verificate il tempo limite per presentare le proteste (regola 61.3). Di solito il termine è due ore dopo l'arrivo dell'ultima barca, ma potrebbe essere variato nelle Istruzioni di regata. Il tempo di protesta è generalmente esposto nella bacheca ufficiale; controllate le Istruzioni di regata.
 - (b) Di nuovo, assicuratevi di aver tentato di informare la barca protestata (regola 61.1(a)).
 - (c) Contattate i vostri possibili testimoni e, se pensate che sosterranno il vostro caso, chiedete loro di essere presenti all'udienza. Assicuratevi che i vostri testimoni rendano una testimonianza che vi sia effettivamente utile. Imbottire

semplicemente il vostro caso di una quantità di testimoni, che hanno poco da aggiungere ai fatti, non farà altro che tenere tutti nell'aula delle proteste più a lungo di quanto vorrebbero e ciò potrebbe alienarvi il Comitato per le proteste. Non fate prove con i vostri testimoni su ciò che dovranno dire. Di solito è assolutamente ovvio che lui o lei è stato influenzato in vostro favore e questo potrebbe giocare contro di voi.

- (d) Ripercorrete mentalmente l'accaduto. A questo punto, dovrete essere in grado di descrivere l'incidente come l'avete visto e aggiungere il resto delle informazioni, sul modulo di protesta (regola 61.2). Un modulo di protesta standard è generalmente fornito dall'ufficio di gara. Altrimenti, andrà bene un qualsiasi foglio di carta, basta che non sia fradicio o malridotto; il Comitato per le proteste dovrà poterlo leggere. Non inserite troppi dettagli nel Modulo di protesta. Potete trovare nella regola 61.2 indicazioni precise su quanto è richiesto: tutto quello che è necessario è una breve descrizione dell'incidente. Aggiungete dettagli sul quando e sul dove l'incidente si è verificato, per essere sicuri che tutti sappiano esattamente a quale incidente vi state riferendo, perché ce ne potrebbero essere stati diversi. Se possibile, specificate quali regole pensate siano state violate. Di solito un diagramma chiaro è molto utile. Un buon diagramma inizia ricostruendo l'immagine della situazione che volete proporre alla mente del Comitato per le proteste, in modo da ottenere un vantaggio anche prima dell'inizio dell'udienza.
- (e) Un punto finale da considerare, prima di presentare la vostra protesta: se l'onere della prova pesa su di voi, non avete nessun testimone a favore e ci sono poche prove, pensateci molto bene, prima di presentare la protesta. Dovete avere un caso molto buono, altrimenti è una causa persa. Circostanze del genere sono:
- (i) Una barca esterna deve dimostrare al Comitato per le proteste che non era ingaggiata nel momento in cui è entrata nella zona intorno a una boa (regola 18.2(d)).
 - (ii) Una barca interna deve dimostrare al Comitato per le proteste che si è ingaggiata in tempo (regola 18.2(d)).

7 Ora presentate la protesta. Il Comitato per le proteste non può intraprendere alcuna azione per discutere la vostra protesta se non la presentate entro il tempo limite richiesto. Ricordate, una volta presentata, la protesta deve essere discussa, a meno che il Comitato per le proteste approvi una vostra richiesta di ritirarla (regola 63.1).

8 Assicuratevi di sapere dove e quando la vostra protesta sarà discussa. Le Istruzioni di regata dovrebbero specificare dove verrà notificata la comunicazione.

9 Durante l'udienza, che dovrebbe seguire la procedura indicata nell'Appendice M, trattate il Comitato per le proteste con rispetto. Quasi sicuramente saranno velisti come voi, che fanno del loro meglio per tutti i velisti coinvolti. Non siate scortesi e non perdetevi la calma. Non servirà a far andare avanti il vostro caso.

10 Nell'organizzare la presentazione del vostro caso, spesso è utile andare indietro partendo dal momento dell'incidente. I fatti, così come li vedete, verranno fuori durante l'udienza. Qui di seguito è inserita una tabella di conversione delle velocità di avanzamento di una barca, che potrà essere utile per definire le distanze:

| | |
|----|----------------|
| 1 | n = 0,51 m/sec |
| 2 | n = 1,03 m/sec |
| 3 | n = 1,54 m/sec |
| 4 | n = 2,11 m/sec |
| 5 | n = 2,57 m/sec |
| 6 | n = 3,09 m/sec |
| 7 | n = 3,60 m/sec |
| 8 | n = 4,12 m/sec |
| 9 | n = 4,63 m/sec |
| 10 | n = 5,14 m/sec |

11 Ricordate, non avete sostituti nell'occuparvi della preparazione del vostro caso.

12 Un punto per i Comitati per le proteste: è molto utile per i contendenti avere da voi, quando annunciate la vostra decisione, anche qualche spiegazione sui motivi. Questo non solo permetterà ai contendenti di imparare qualcosa, ma sarà anche un grande contributo al mantenimento di una buona atmosfera dell'evento.

REGOLAMENTO DI REGATA PER IL 2013-2016 INDICE

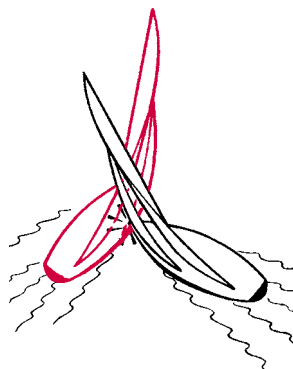
| REGOLA N. | | | |
|--------------------|---|------|----|
| | Introduzione | pag. | 21 |
| | Definizioni | pag. | 22 |
| | Principi di base | pag. | 25 |
| PARTE 1 | Regole fondamentali | pag. | 26 |
| | 1 Sicurezza | pag. | 26 |
| | 2 Corretto navigare | pag. | 26 |
| | 3 Accettazione delle regole | pag. | 26 |
| | 4 Decisione di regatare | pag. | 26 |
| | 5 Antidoping | pag. | 27 |
| PARTE 2 | Quando le barche s'incontrano | pag. | 27 |
| | 10-13 Sezione A – Diritto di rotta | pag. | 27 |
| | 14-17 Sezione B – Limitazioni generali | pag. | 28 |
| | 18-21 Sezione C – In boa e agli ostacoli | pag. | 29 |
| | 22-24 Sezione D – Altre regole | pag. | 32 |
| PARTE 3 | Condotta di gara | pag. | 33 |
| | 25 Bando di regata, Istruzioni di regata e segnali | pag. | 33 |
| | 26 Partenza delle regate | pag. | 33 |
| | 27 Altre azioni del Comitato di regata prima del segnale di partenza | pag. | 34 |
| | 28 Navigazione del percorso di regata | pag. | 34 |
| | 29 Richiami | pag. | 35 |
| | 30 Penalità in partenza | pag. | 35 |
| | 31 Toccare una boa | pag. | 36 |
| | 32 Riduzione del percorso o annullamento dopo la partenza | pag. | 36 |
| | 33 Cambio del lato successivo del percorso | pag. | 37 |
| | 34 Boa mancante | pag. | 38 |
| | 35 Tempo limite e punteggi | pag. | 38 |
| | 36 Prove fatte ripartire o ripetute | pag. | 38 |
| PARTE 4 | Altri obblighi in regata | pag. | 38 |
| | 40 Dispositivi di galleggiamento personale | pag. | 38 |
| | 41 Aiuto esterno | pag. | 38 |
| | 42 Propulsione | pag. | 39 |
| | 43 Abbigliamento ed equipaggiamento dei regatanti | pag. | 40 |
| | 44 Penalità in caso di incidente | pag. | 41 |
| | 45 Alaggio; ormeggio; ancoraggio | pag. | 42 |
| | 46 Persona responsabile | pag. | 42 |
| | 47 Limitazioni su attrezzature ed equipaggio | pag. | 42 |
| | 48 Segnali da nebbia e luci; schemi di separazione del traffico | pag. | 43 |
| | 49 Posizione dell'equipaggio | pag. | 43 |
| | 50 Issata e manovra delle vele | pag. | 43 |
| | 51 Zavorra mobile | pag. | 44 |
| | 52 Forza manuale | pag. | 45 |
| | 53 Attrito superficiale | pag. | 45 |
| | 54 Stralli di prua e mure delle vele di prua | pag. | 45 |
| | 55 Smaltimento dei rifiuti | pag. | 45 |
| PARTE 5 | Proteste, riparazioni, udienze, comportamento scorretto e appelli | pag. | 46 |
| | 60-62 Sezione A – Proteste, riparazione; azione per la regola 69 | pag. | 46 |
| | 63-67 Sezione B – Udienze e decisioni | pag. | 49 |
| | 69 Sezione C – Comportamento gravemente scorretto | pag. | 53 |
| | 70-71 Sezione D – Appelli | pag. | 56 |
| PARTE 6 | Iscrizione e qualificazione | pag. | 57 |
| | 75 Iscrizione a una regata | pag. | 57 |
| | 76 Esclusione di barche o concorrenti | pag. | 58 |
| | 77 Identificazione sulle vele | pag. | 58 |
| | 78 Conformità alle Regole di classe; certificati | pag. | 58 |
| | 79 Classificazione | pag. | 59 |
| | 80 Pubblicità | pag. | 59 |
| | 81 Regate riprogrammate | pag. | 59 |
| PARTE 7 | Organizzazione di una regata | pag. | 60 |
| | 85 Regole vigenti | pag. | 60 |
| | 86 Modifiche alle Regole di regata | pag. | 60 |
| | 87 Modifiche alle Regole di classe | pag. | 61 |
| | 88 Prescrizioni nazionali | pag. | 61 |
| | 89 Autorità organizzatrice; bando di regata; nomina degli ufficiali di regata | pag. | 61 |
| | 90 Comitato di regata; istruzioni di regata; punteggi | pag. | 62 |
| | 91 Comitato per le proteste | pag. | 63 |
| Appendice A | Punteggio | pag. | 64 |
| | A1 Numero di prove | pag. | 64 |
| | A2 Punteggio complessivo | pag. | 64 |
| | A3 Tempo di partenza e posizioni di arrivo | pag. | 64 |
| | A4 Sistema del punteggio minimo | pag. | 64 |
| | A5 Punteggi determinati dal Comitato | | |

| | | |
|--------------------|---|--------------------|
| | di regata | pag. 65 |
| A6 | Modifiche nei piazzamenti e nei punteggi delle altre imbarcazioni | pag. 65 |
| A7 | Parità in una prova | pag. 65 |
| A8 | Parità nella serie | pag. 66 |
| A9 | Punteggi di prova in una serie più lunga di una manifestazione | pag. 66 |
| A10 | Consigli per le riparazioni | pag. 66 |
| A11 | Sigle del punteggio | pag. 67 |
| Appendice B | Regole di competizione per le tavole a vela | pag. 67 |
| Appendice C | Regole del match racing | pag. 85 |
| Appendice D | Regole per le regate a squadre | pag. 98 |
| Appendice E | Regole di regata per barche radiocomandate | pag. 106 |
| Appendice F | Regole di regata nel kiteboard | pag. 114 |
| Appendice G | Identificazione sulle vele | pag. 122 |
| Appendice H | Pesatura del vestiario e dell'equipaggiamento | pag. 127 |
| Appendice J | Bando di regata e Istruzioni di regata | pag. 127 |
| Appendice K | Guida al Bando di regata | pag. 132 |
| Appendice L | Guida alle Istruzioni di regata | pag. 141 |
| | Addendum A all'Appendice L – | |
| | Descrizione del percorso | pag. 156 |
| | Percorso bastone | pag. 156 |
| | Percorso triangolo bolina-poppa | pag. 157 |
| | Percorso trapezoidale | pag. 158 |
| | Addendum B - Barche fornite dall'Autorità organizzatrice | pag. 159 |
| Appendice M | Raccomandazioni ai Comitati per le proteste | pag. 160 |
| Appendice N | Giurie internazionali | pag. 165 |
| Appendice P | Procedure speciali per la regola 42 | pag. 167 |
| Appendice R | Procedure per appelli e richieste | pag. 169 |
| | Modulo di protesta | pag. 172 |
| | Segnali di regata | pag. 271 |
| | Bandiere e pennelli numerici | retro di copertina |

Sezione A – Diritto di rotta

10 Su mure opposte

Gli incidenti a sinistra o a dritta senza contatto sono molto comuni. In base alle regole la barca su mure di sinistra non ha l'onere di provare che era discosta dalla barca sulle mure di dritta, ma di contro non c'è un accenno nelle regole che faccia pensare che la barca sulle mure di dritta debba urtare quella sulle mure di sinistra per dimostrare la propria tesi. Vedi il caso Isaf 50.



245*

245*

254*

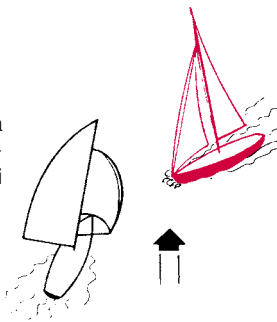
246*

245*

I casi Isaf 23, 30, 43 e 88 contengono ulteriori interpretazioni di questa regola.

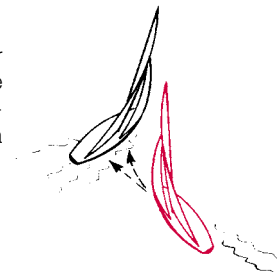
10 Su mure opposte

La Nera ha il vento da dritta e la Rossa ha il vento da sinistra. Pertanto la Rossa dovrebbe tenersi discosta dalla Nera.



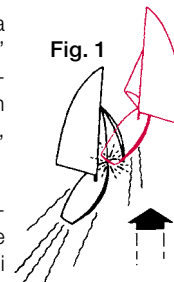
10 e 16 Cambiamento di rotta

La Rossa non deve orzare per cercare di urtare la Nera, che altrimenti potrebbe tenersi discosta. Questo caso va sotto la regola 16.1.



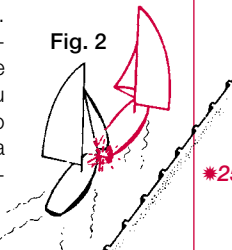
10 e 12 Anche se la Nera sta 'superando' la Rossa (Fig. 1), la definizione di 'libera dalla poppa' non è rilevante perché sono su mure opposte, per cui si applica la regola 10 e non la 12. La Rossa deve dare la precedenza, perché la Nera è sulle mure di dritta.

Fig. 1



10 e 19 In questo caso (Fig. 2) sono a un ostacolo continuo. La regola 19.1 dice che la 19 si applica sempre in presenza di un ostacolo continuo mentre la 18 no. Comunque la 19.2(a) non ha rilevanza. La regola 19.2(b) si applica solo quando sono ingaggiate e la 19.2(c) solo se la Nera si deve tenere discosta. Sono su mure opposte, pertanto la Nera ha diritto di rotta a dritta in base alla regola 10. La Rossa dovrebbe abbattere per proteggersi. Vedi anche il caso Isaf 30.

Fig. 2

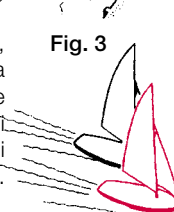


*254

11 Sulle stesse mure, ingaggiate

La Rossa è la barca sopravvento (Fig. 3), pertanto deve tenersi discosta dalla Nera e darle libertà di movimento. Vedi anche la spiegazione della definizione di 'tenersi discosti'. Ulteriori esempi sono trattati nei casi Isaf 7, 13, 14, 24, 25, 51, 70, 73 e 74.

Fig. 3



*248

*246

*241

*248

*246

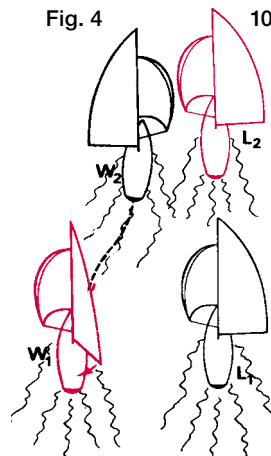
*251

*244

Fig. 4

10 e 16 Cambiamento di rotta

W e L si muovono parallelamente, ingaggiate, su mure di sinistra (Fig. 4). W abbatte a dritta. La regola 15 si applica solo per poco tempo, dopo che W diventa la barca con diritto di rotta. Se le barche navigano parallelamente ancora per un po', L non è più protetta dalla regola 15. Ad ogni modo, W deve stare ancora molto attenta quando cambia la rotta, perché deve lasciare spazio a L in base alla regola 16. Se W può continuare sulla sua rotta, L si tiene discosta. Se W cambia rotta deve lasciare spazio, ma L deve anche reagire immediatamente per tenersi discosta. Vedi anche il caso Isaf 105.

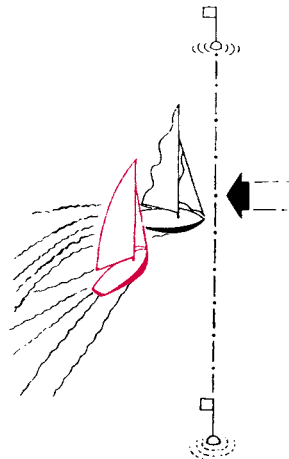


*250

pagina

11 e 16 **Stesse mure, definizione: tenersi discosti e cambiamento di rotta**

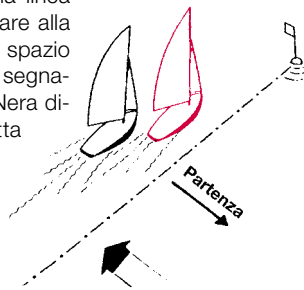
La Nera può orzare lentamente con la prua al vento. Deve dare alla Rossa spazio per tenersi discosta quando orza (regola 16.1), ma la Rossa deve tenersi discosta in quanto barca sopravvento (regola 11) e questo implica anche tenersi discosta in modo che la Nera possa cambiare rotta (orzare) senza fare immediatamente contatto (definizione di 'tenersi discosti'). Il caso Isaf 52 è rilevante in una situazione di match race.



249*

11 **Sulle stesse mure, ingaggiate**

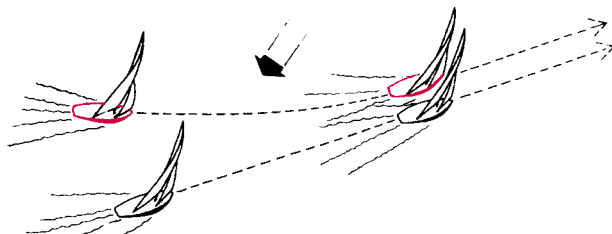
La Nera può orzare lentamente con la prua al vento, anche se la Rossa è obbligata a oltrepassare la linea in anticipo. La Nera deve dare alla Rossa abbastanza tempo e spazio per tenersi discosta. Dopo il segnale di partenza, i diritti della Nera dipendono dalla sua giusta rotta e da come è stato stabilito l'ingaggio. Vedi la regola 17 e il caso Isaf 13.



246*

11 **Ingaggiate, definizione: tenersi discosti**

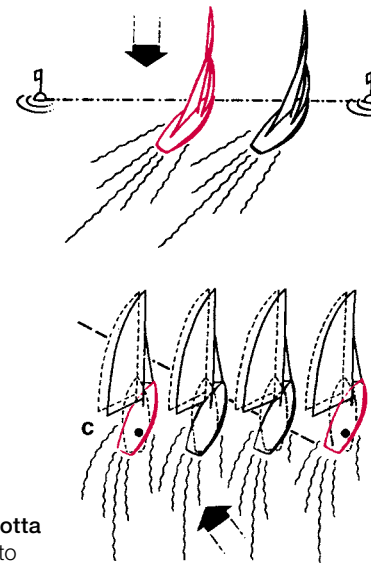
In base alla definizione di 'tenersi discosti', la Rossa può poggiare fino a coprire la Nera, ma deve mantenere una distanza che permetta alla Nera non solo di seguire la propria rotta, ma anche di orzare o poggiare senza provocare immediatamente un contatto (libertà di movimento).



pagina

11 e 17 **Giusta rotta e definizioni**

Prima del segnale di partenza non c'è una giusta rotta; dopo il segnale si applica la regola 17, a seconda di come sia stato stabilito l'ingaggio. La Nera può orzare lentamente con la prua al vento, e la Rossa deve tenersi discosta.



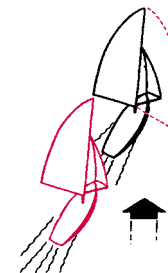
11 e 16 **Cambiamento di rotta**

Anche se C ha diritto di rotta in base alla regola 11, e la regola 17 non vieta di navigare sopra la giusta rotta, in pratica la possibilità di orzare per lei è molto limitata quando ci sono più barche sopravvento. In base alla regola 16.1, deve dare alle barche sopravvento lo spazio per tenersi discoste quando cambia rotta. Se ci sono molte barche sopravvento, orzare potrebbe essere del tutto impossibile per C a causa del ritardo nella risposta delle altre barche. B e C sono ancora ingaggiate a causa delle barche 'tra le due'. Vedi la definizione di 'libero dalla poppa, ingaggio'. Vedi la definizione di 'libero dalla poppa, ingaggio'. Vedi il caso Isaf 114, domanda 2.

*251

12 **Sulle stesse mure, non ingaggiate**

La Rossa deve tenersi discosta e non deve navigare contro la poppa della Nera se sono sulle stesse mure.

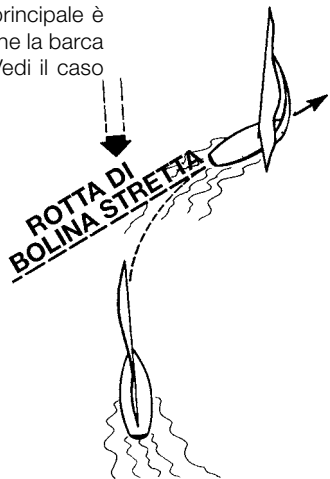


pagina 13

In virata

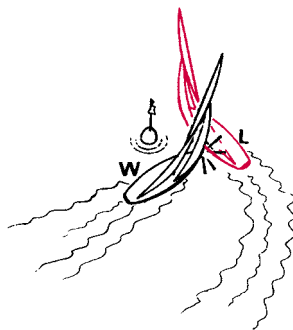
Questa barca non ha alcun diritto finché non raggiunge una rotta di bolina stretta. È su una rotta di bolina stretta anche se la vela non è ben tesata perché la scotta principale è lasciata. Non è rilevante che la barca sia in movimento o no. Vedi il caso Isaf 17.

247*

**13 In virata****14 Evitare il contatto e****15 Acquisire diritto di rotta**

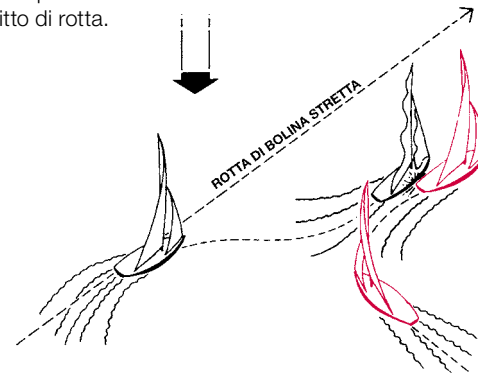
La Rossa vira a dritta e deve raggiungere una rotta di bolina stretta prima di poter reclamare il diritto di rotta sulla Nera. La Nera non deve iniziare a dare la precedenza finché la Rossa non è su una rotta di bolina stretta e non le è richiesto di prevedere che la Rossa infrangerà una regola. Vedi il caso Isaf 27.

248*

**13 In virata****14 Evitare il contatto****15 Acquisire diritto di rotta****16 Cambiamento di rotta**

In questo caso la Nera ha poggiato per passare sotto la poppa della Rossa. Quando la Rossa lo ha visto, ha virato. C'è stata una collisione e la Rossa aveva torto in base alla regola 13 (In virata).

La regola 10 non si applica più quando la Rossa è passata con la prua al vento e così ha smesso di essere la barca con diritto di rotta.



La Rossa è tornata a essere la barca con diritto di rotta quando è arrivata a una rotta di bolina stretta, ma in tal caso la Nera non dovrebbe *iniziare* a fare manovre di allontanamento fino a quando la Rossa arriva a una rotta di bolina stretta (o quando è chiaro che la Rossa non si tiene discosta, regola 14), e la Rossa deve inizialmente lasciare alla Nera spazio per tenersi discosta (regola 15). Se la Rossa fosse stata in grado di virare passando a una rotta di bolina stretta con un ampio margine di distanza sottovento dalla Nera, la Rossa sarebbe stata al sicuro. Vedi il caso Isaf 6.

*249

13 Due barche in virata

In questo caso la barca Rossa, che è sul lato sinistro della Nera, deve dare la precedenza. Per ricordarlo si può provare così: 'Se sei a dritta, hai il diritto!'.

