

IL NUOVO REGOLAMENTO DI REGATA CONFRONTO COMMENTATO TRA LE DUE EDIZIONI

Le principali modifiche

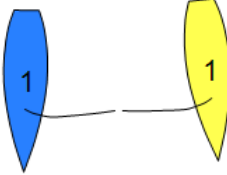
Il testo è ampiamente rinnovato ma il comportamento del regatante non cambierà, se non in minima parte.

Come ogni quadriennio anche questa volta si è colta l'occasione per un restyling che ha cercato di raccogliere i tanti suggerimenti giunti durante il periodo di applicazione.

Non ci occuperemo delle innocenti correzioni di testo ritenute irrilevanti, ma potrà accadere che qualcuna di queste abbia portato ad effetti indesiderati e, in questo caso, cercheremo di scoprirli.

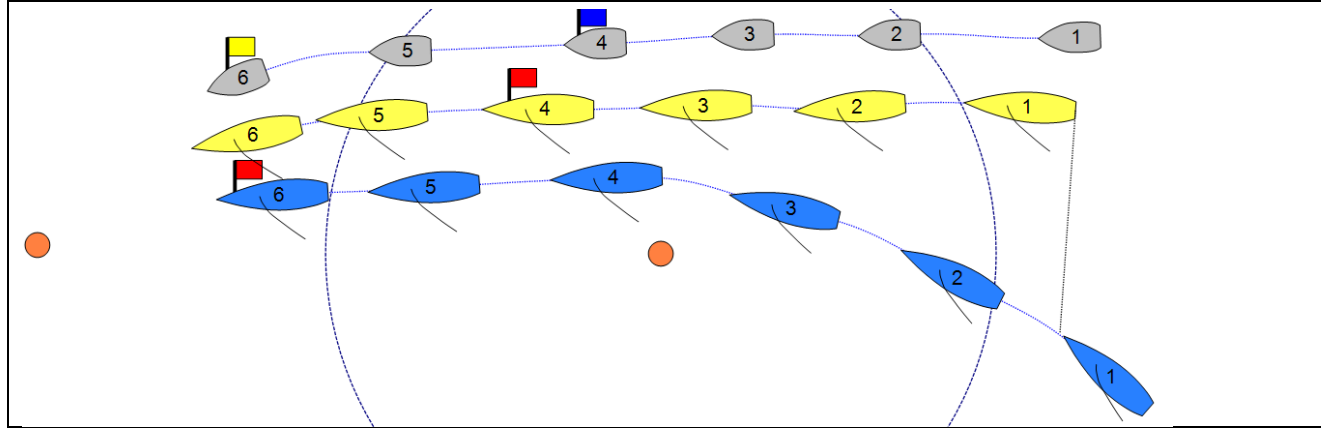
Tra le grosse novità troviamo la comparsa del kite, una riscritta totale delle appendici per i radio-modelli e per le regate a squadre, ma sono cose che lasciamo a riunioni specifiche per dedicarci alle regate di flotta.

2009 - 2012	2013 - 2016
Nessuna regola	<p><u>Responsabilità ambientale.</u></p> <p>In tre diversi posti compaiono norme sul mantenimento dell'ambiente. Un prima come impegno delle Regole di per se; in secondo luogo un esplicito divieto (prima era nelle IdR) di gettare rifiuti in mare ed, infine, nelle istruzioni è previsto il modo di raccogliere i rifiuti.</p>
<p>E' un oggetto che le istruzioni di regata stabiliscono che una barca debba lasciare da una parte prescritta, ed una barca del comitato di regata circondata da acque navigabili dalla quale si estende la linea di partenza o di arrivo. Il cavo dell'ancora <u>o un oggetto attaccato temporaneamente o casualmente</u> ad una <i>boa</i> non è parte di essa.</p>	<p><u>Definizione di boa</u></p> <p>E' un oggetto che le istruzioni di regata stabiliscono che una barca debba lasciare da una parte prescritta, ed una barca del comitato di regata circondata da acque navigabili dalla quale si estende la linea di partenza o di arrivo. Il cavo dell'ancora <u>o un oggetto attaccato casualmente</u> ad una <i>boa</i> non è parte di essa.</p> <p>Sparisce il concetto di temporaneamente. Attaccare un gommone (o altro oggetto) ad una boa modifica la forma della boa stessa. I CdR possono approfittarne.</p>
<p>Una barca arriva quando qualsiasi parte del suo scafo, attrezzatura o equipaggio in posizione normale taglia la linea di arrivo in direzione del percorso dall'ultima boa per la prima volta o, dopo aver eseguito una penalità conformemente alla regola 44.2 oppure dopo aver corretto un errore compiuto sulla linea di arrivo, in applicazione della regola 28.1.</p>	<p><u>Definizione di Arrivo</u></p> <p>Una barca <i>arriva</i> quando qualsiasi parte del suo scafo, equipaggio o attrezzatura in posizione normale, taglia la linea di arrivo dal lato del percorso. Tuttavia, essa non è <i>arrivata</i> se, dopo aver tagliato la linea di arrivo essa</p> <p>(a) esegue una penalità come da regola 44.2, (b) corregge un errore come da regola 28.2 compiuto sulla linea, o (c) prosegue nel compimento del percorso.</p> <p>Sembra inutile ma non lo è. Il problema si presenta in certi percorsi come le regate d'altura a doppio punteggio nelle quali si taglia l'arrivo della prima prova e si prosegue per completare la seconda.</p>

<p>Una barca <i>si tiene discosta</i> da un'altra se quest'ultima può proseguire la sua rotta senza necessità di effettuare manovre per evitarla e, quando le barche sono <i>ingaggiate</i> sulle stesse <i>mure</i>, se la barca <i>sottovento</i> può modificare la rotta in entrambe le direzioni senza entrare immediatamente in contatto con la barca <i>al vento</i>.</p>	<p>Definizione: Teneri discosta Una barca <i>si tiene discosta</i> da una barca con diritto di rotta</p> <p>(a) Se la barca con diritto di rotta può seguire la sua rotta senza necessità di compiere manovre per evitarla e,</p> <p>(b) quando le barche sono <i>ingaggiate</i>, se la barca con diritto di rotta può anche cambiare la sua rotta in entrambe le direzioni senza creare un contatto immediato.</p> <p>Prima si parlava di sottovento, adesso si parla di barca con diritto di rotta. Cambia la situazione di due barche in poppa su mure opposte.</p> 
<p>La regola 18 e i passaggi di boa</p> <p>Tutti si aspettavano un ritorno all'antico, era circolata voce che il giro tattico alla boa di poppa sarebbe stato re-introdotta Ebbene non è così. Da questo punto di vista i cordoni della borsa sono stati ulteriormente ristretti sia togliendo quella piccola possibilità che la barca interna, con diritto di spazio ma senza diritto di rotta aveva con la precedente versione della definizione di "spazio alla boa" sia aumentando gli obblighi della barca che si ingaggia all'interno "tardi".</p>	
<p>Spazio alla Boa Spazio necessario ad una barca per navigare verso la <i>boa</i>, e poi lo spazio per seguire la propria <i>giusta rotta</i> mentre si trova alla <i>boa</i>. Comunque, <i>spazio alla boa</i> non include lo spazio 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>Spazio alla boa è lo spazio necessario ad una barca per lasciare la <i>boa</i> dalla parte prescritta, ma anche,</p> <p>(a) lo spazio per navigare verso la <i>boa</i> quando la sua giusta rotta è navigare vicino ad essa, e</p> <p>(b) lo spazio per girare la <i>boa</i> come necessario per compiere il percorso.</p> <p>Lo <i>spazio alla boa</i> per una barca non comprende, comunque, lo spazio per virare, a meno che essa sia <i>ingaggiata</i> all'interno ed <i>al vento</i> della barca che deve dare <i>spazio alla boa</i> ed essa possa <i>raggiungere</i> la <i>boa</i> dopo la sua virata.</p>
<p>Se le barche sono <i>ingaggiate</i> quando la prima di esse raggiunge la <i>zona</i>, la barca esterna in quel momento deve, da allora, dare alla barca interna <i>spazio alla boa</i>. Se una barca è <i>libera dalla prua</i> quando essa raggiunge la <i>zona</i>, la barca <i>libera dalla poppa</i> in quel momento deve, da allora, dare ad essa <i>spazio</i></p>	<p>18 SPAZIO ALLA BOA - 18.2 Dare spazio alla boa</p> <p>(c) Quando una barca deve dare <i>spazio alla boa</i> come da regola 18.2(b),</p> <p>(1) essa deve continuare a farlo anche se, più tardi, l'ingaggio si rompe oppure inizia un nuovo ingaggio;</p> <p>(2) se essa diviene ingaggiata all'interno della barca con diritto di spazio alla boa, deve dare all'altra barca anche lo spazio per percorrere la sua giusta rotta mentre esse rimangono ingaggiate.</p> <p>Riporteremo qui un solo esempio, quello che riteniamo</p>

alla boa | più esplicitivo.

Bolina con boa di disimpegno. Succede spessissimo. Gialla arriva alta e blu ha l'autostrada. Blu entra. Gialla ha spazio alla boa quanto vuole ma non può puntare alla boa. Uscite dalla zona si applica la 11 (o la 18.2b a favore di blu!)



Le ultime parole della regola possono fuorviare. In posizione 6 sono sempre ingaggiate ma, uscite dalla zona, la regola 18 non ha più potere alcuno.

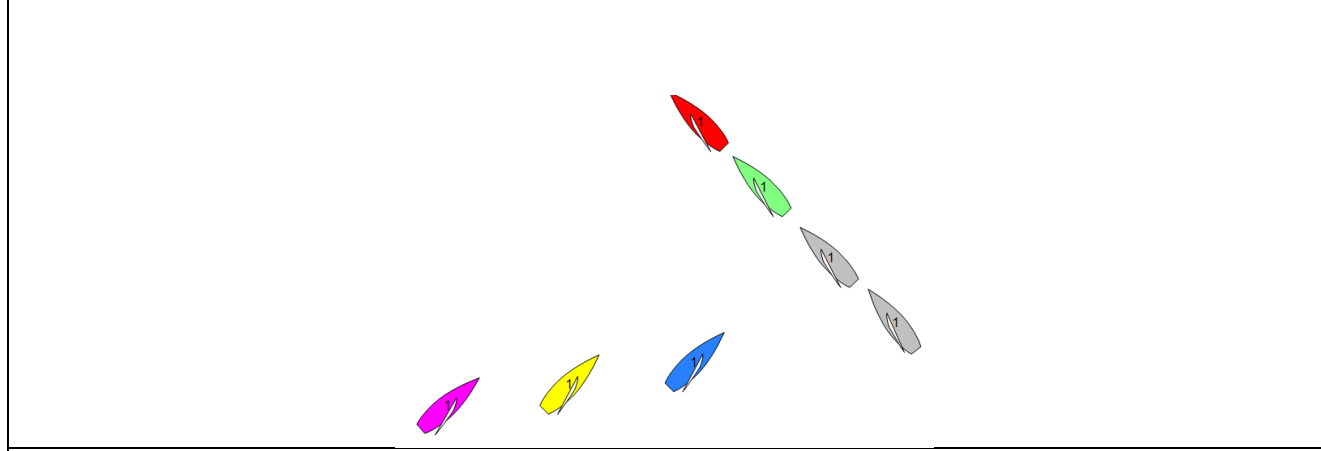
Arriviamo adesso alla solita 18.3 (che nessuno rispetta). Piccoli chiarimenti non significativi. Riportiamo i due testi per il confronto ma non ci sono apparenti differenze.

non deve costringere l'altra barca a navigare sopra la bolina stretta per evitarla, né impedire all'altra barca di passare la *boa* dalla parte prescritta, e

non deve obbligare l'altra barca a navigare sopra **una** bolina stretta per evitare un contatto o impedirle di passare la *boa* dalla parte prescritta, e

Nella regola 20 troviamo un'interessante aggiunta: quando si riceve una richiesta per acqua ostacolo, e ci sono le condizioni per farlo, si può trasferire la chiamata ad una barca sopravvento. Attenti che chi "provoca" la richiesta (virando e divenendo ostacolo) deve dare più spazio!.

Quando una barca è stata richiamata per dare spazio per virare ed intende rispondere virando, essa può richiamare un'altra barca che sia sulle stesse mure, per ottenere spazio per virare ed evitarla. Essa può richiamare anche se la sua chiamata non ottempera ai requisiti della regola 20.1. Tra essa e la barca richiamata si applica la regola 20.2



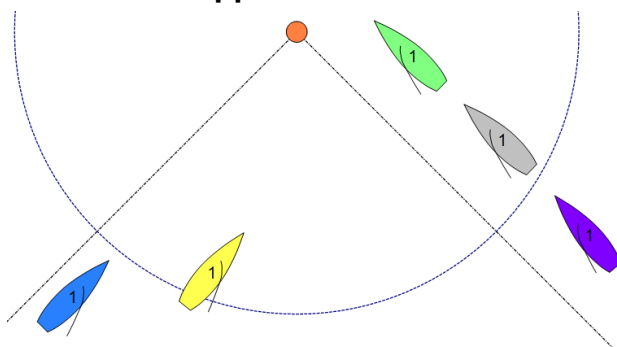
Nel preambolo della sezione "C" è stato eliminato un pezzo importante. Vediamo:
*Le regole della sezione C non si applicano ad una **boa** di partenza circondata da acque navigabili ne al cavo della sua ancora dal momento in cui le barche si avvicinano ad essa*

per **partire** e fino a quando l'hanno superata.

~~Quando si applica la reg. 20 non si applicano le regole 18 e 19.~~

Conseguenze? Certo che sì! Le conseguenze ci sono e vengono esternalizzate nella nuova regola 18.2(e).

(e) Dal momento del richiamo da parte di una barca fino a quando essa non ha virato ed evitato la barca richiamata, la regola 18.2 non si applica tra esse.



La barca blu avrebbe diritto di spazio alla boa ma la gialla gode dei diritti della regola 20!

Reg. 22.3 – retromarcia.

Risolte certe polemiche: si chiarisce che chi naviga a marcia indietro causa la corrente non perde i diritti di rotta. Attenti che nel match race la cosa cambia e viene penalizzato anche chi naviga indietro causa la corrente (o per l'abbrivio residuo).

Una barca che si muove all'indietro scontrando una vela deve *tenersi discosta* da una barca che non lo sta facendo.

Una barca che si muove all'indietro rispetto all'acqua scontrando una vela, si deve *tenere discosta* da un'altra che non lo sta facendo.

Aggiunta una nuova regola nella 42 (pompaggio)

(e) **Se una stecca è rovesciata, l'equipaggio di una barca può pompare la vela fino a quando la stecca non è più rovesciata. Questa azione non è permessa se dà alla barca evidente propulsione.**

Si risolve un vecchio problema. Noi UdR ci sentiamo sollevati.

Richiamiamo l'attenzione ai nuovi disposti della reg. 49. Stiamo parlando dei corrimani. In molte classi non sono regolamentate le loro dimensioni e si approfitta per farli di cartapesta. Ora si fa esplicito riferimento alle regole di sicurezza che trattano abbondantemente dell'argomento.!

60.1 Una barca può
(a) protestare un'altra barca, ma non per un'asserita violazione di una regola della Parte 2 salvo che essa sia stata coinvolta nell'incidente o l'abbia visto; o
(b) chiedere riparazione.

60.1 Una barca può
(a) protestare un'altra barca, ma non per un'asserita violazione di una regola della Parte 2 **o della regola 31** salvo che essa sia stata coinvolta nell'incidente o l'abbia visto; o
(b) chiedere riparazione.

Da lungo tempo una protesta riguardante le regole di rotta non poteva essere fatta «per sentito dire». La stessa cosa vale ora anche per toccare una boa. Molto logico....

61.1 (a) (3) informare il protestato

se l'incidente riguarda un errore di un'altra barca nel compiere il percorso, non è necessario che richiami o esponga una bandiera rossa ma deve informare l'altra barca prima che quella barca arrivi o alla prima ragionevole occasione dopo che

<p>essa sia arrivata.</p> <p>Procedura particolare per la protesta se si tratta di errori di percorso. Quando ci si rendeva conto che un'altra barca non stava compiendo il percorso in modo regolare risultava quasi impossibile applicare la procedura normale. Ora c'è una procedura speciale:</p> <p>1) Non serve la bandiera di protesta</p> <p>2) Anche i tempi tecnici per avvisare il protestato sono diversi.</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 delle proteste o dell'autorità organizzatrice, ma non a seguito di una decisione del comitato per le proteste, quando la barca era <i>parte</i> dell'udienza;</p>	<p>62.1 Una richiesta di riparazione o una decisione del comitato delle proteste di prendere in considerazione una riparazione, deve essere fondata sul reclamo o sulla possibilità che il punteggio di una barca in una prova o serie è stato o può essere, non per sua colpa, significativamente peggiorato da:</p> <p>(a) un'azione non corretta o da un'omissione del comitato di regata, del comitato delle proteste o dell'autorità organizzatrice, dal comitato di ispezione degli equipaggiamenti o dal comitato di stazza per l'evento, ma non a seguito di una decisione del comitato delle proteste, quando la barca era <i>parte</i> dell'udienza.</p>
<p>Tra i soggetti passibili di essere oggetto di richiesta di riparazione, arrivano gli stazzatori. Attenzione alle procedure</p>	
<p>76 ESCLUSIONE DI BARCHE O CONCORRENTI</p> <p>76.1 L'autorità organizzatrice o il comitato di regata possono, rifiutare o annullare l'iscrizione d'una barca o escludere un concorrente, subordinatamente alla regola 76.3, purché sia fatto prima della partenza della prima prova e ne precisino la ragione. Su richiesta devono essere date prontamente alla barca le motivazioni per iscritto. La barca può richiedere riparazione qualora essa consideri che il rifiuto o l'esclusione siano improprie.</p> <p>Non si sarebbe pensato di dover disquisire di questo argomento, sembrava una regola buttata lì, quasi inutile ed invece..... recentemente è successo ed ha creato non poche polemiche.</p> <p>La barca esclusa dall' A.O. può ora chiedere riparazione.</p> <p>Questo comporta che è desiderabile non mescolare i ruoli: IL CdP si tenga fuori dalla decisione di prima istanza.</p>	
<p>Mancanza del certificato di stazza : 78.2 Quando una <i>regola</i> richiede che il certificato sia prodotto o la sua esistenza sia verificata prima che la barca sia in regata, e questo non viene fatto, la barca può essere <i>in regata</i> purché il comitato di regata riceva una dichiarazione, sottoscritta dalla persona responsabile, che la barca ha un certificato valido. Se il certificato non sarà presentato o verificato prima della fine manifestazione, la barca sarà squalificata da tutte le prove della manifestazione.</p> <p>Non è stato così semplice cogliere la finezza del modo di pensare anglosassone in questa nuova frase inserita.</p> <p>In realtà è una grossa apertura: una verifica (per esempio elettronica) dell'esistenza del certificato di stazza è sufficiente a coprire il problema....</p>	

Buon Vento