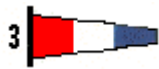


Avviso, match  
nr. →



Nuovo volo  
Attenzione



intelligenza



Per oggi  
basta



Cambio di  
percorso



Boa  
mancante



4 minuti



Comunicato  
a terra



Comunicato  
in mare



Tre giri



Un giro



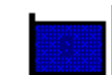
protesto



Chiedo  
udienza



Chiedo tempo  
per danni



Bandiere di  
richiamo e  
penalità



Penalità  
immediata



squalifica



Nessuna  
penalità

# MATCH RACING CALL BOOK

## ISAF 2009/2012

\*\*\*\*\*

## PREFAZIONE

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

Omettiamo altre introduzioni e presentazioni, ma ricordiamo che:

- 1) il Call book può essere usato solo in regate di match race e non ha alcuna autorità su regate di flotta o a squadre.
- 2) Nei disegni, per ovvie ragioni di fedeltà, si è usato l'originale con le indicazioni contrassegnate in inglese, per cui la lettera "Y" indica la barca gialla e la lettera "B" la barca blu.
- 3) Le note italiane sono istruzioni interne per gli arbitri, non sono normativa federale e non devono essere diffuse al di là dello stretto necessario né, tanto meno, usate o imposte durante l'arbitraggio di gare internazionali con concorrenti e colleghi stranieri.

"Per prima cosa desidero ringraziare tutti coloro che hanno collaborato nell'ottenere questa versione aggiornata del Call Book per Match Racing pronta in tempo per essere applicata alla partenza del Regolamento di Regata 2009 - 2012. Questi comprendono i componenti del gruppo di lavoro Match & Team Racing Rules Working Party e cioè Jim Capron, Bjorn Anker-Moller, Jack Lloyd, Henry Menin e tutti i velisti e arbitri che hanno inviato commenti nei più svariati modi.

Nel Call Book ci sono tre sezioni. La prima, Generale, riguarda alcuni argomenti che vengono applicati in diverse chiamate. La seconda, "Arbitri" si limita alle regole (o parti di regole) che non sono modificate dall'Appendice C, Regole del Match Racing. La terza, infine, "Match Racing" riguarda le situazioni correlate alle Regole dell'Appendice C.

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

Il libro è stato revisionato allo scopo di riflettere i cambiamenti alle Regole di Regata ed all'Appendice C. La maggior parte dei cambiamenti sono semplicemente modifiche ai riferimenti numerici alle regole, ma alcune chiamate hanno subito significative revisioni a seguito delle modifiche subite dalle regole riguardanti le boe e gli ostacoli. Troverete le modifiche più rilevanti rispetto all'edizione 2005-2008 nelle chiamate UMP 6,22,24,30 e 34. E' stata eliminata la chiamata MR 26 mentre le chiamate UMP 8,15,23,25 e 31 e MR 5,9 e 20 erano già state eliminate in precedenza. Questo libro contiene, inoltre, alcune nuove chiamate presentate come "Chiamate a risposta rapida" e successivamente approvate dal RRC. Esse sono state aggiunte in coda ad ogni sezione.

Nonostante alcune Call siano state eliminate, le rimanenti non sono state rinumerate. Questo significa, per esempio, che la chiamata MR 27 segue ora la MR 26.

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

Anche se nelle Regole di Regata la frase "rotta di poppa" è stata sostituita da "più di 90° con il vento reale" nel Call Book è stata mantenuta la vecchia dicitura.

Alla fine troviamo un indice che permette di trovare le chiamate per numeri delle regole o per parole chiave.

La pubblicazione del Call Book è governata dalla Normativa 31 dell'ISAF e questo significa che vale solo per il Match Race e che eventuali cambiamenti possono essere fatti solo attraverso la stessa procedura delle modifiche delle altre regole.

Nonostante ciò la Regola ISAF 31 prevede un sistema di "risposta rapida" per chiamate di Match Race. Le chiamate proposte tramite questo sistema devono essere presentate in un formato simile alle chiamate esistenti ed inviate alla sede dell'ISAF in Southampton. Qualsiasi disegno dovrà essere eseguito in TSS. Una chiamata approvata dal Gruppo Rapida Risposta viene immediatamente divulgata agli arbitri internazionali, autorità nazionali ed a chiunque altro abbia richiesto di essere inserito nella mailing list per queste chiamate. Viene anche inserita nel sito web dell'ISAF.

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

Qualsiasi commento migliorativo a questo libro è il benvenuto.

## **CALL GEN 1**

### **Domanda 1**

Ci sono diverse occasioni in cui agli arbitri è richiesto di stabilire l'esatto momento in cui cambia lo stato di una barca o quando cambia il rapporto con un'altra barca.

Esempi sono: il passare la posizione di prua al vento, lo stabilire un ingaggio, l'avvicinarsi alla linea per partire, ecc.

Come è possibile per gli arbitri essere sicuri di aver preso una decisione appropriata?

### **Risposta 1**

Non è possibile essere completamente coerenti e molti giudizi dipendono da una perfetta posizione che non sempre è possibile.

Gli arbitri considereranno che lo stato di una barca o il rapporto con un'altra non è mutato fino a quando non siano certi che lo stato o il rapporto sia effettivamente cambiato.

Per esempio, una barca non è considerata "oltre la posizione di prua al vento" fino a quando gli arbitri non sono certi che essa lo sia veramente.

Questo è noto come il principio dell'ultimo punto di certezza.

### **Domanda 2**

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

### **Risposta 2**

Il mancato accordo o il dubbio circa le situazioni possono essere risolti dalla Domanda 1 e dalla Risposta 1.

In molte situazioni l'arbitro della barca "Gialla" ha la responsabilità di osservare la barca "Gialla" mentre l'arbitro della barca "Blu" osserva la barca "Blu".

In tali circostanze le osservazioni dello specifico arbitro devono avere un peso maggiore.

Quando permangono il disaccordo o il dubbio e non si è verificato un contatto fra le barche, la risposta consisterà nell'espore la bandiera verde e bianca, ma se si è verificato un contatto, gli arbitri dovranno penalizzare entrambe le barche (penalità gemelle).

#### *Nota Italiana:*

*Nelle regate corse sotto la giurisdizione italiana, le penalità gemelle quale soluzione a un dubbio degli arbitri, dovrebbe essere evitata il più possibile. Prima di ricorrere a questo, gli arbitri daranno un peso maggiore anche all'opinione dell'arbitro che poteva osservare meglio (perché non stava guidando, per esempio). Non si dimentichi che è considerato assolutamente indesiderabile segnalare bandiera bianco-verde quando c'è stata collisione.*

## **CALL GEN 2**

### **Regola 14            Evitare contatti**

#### **Domanda**

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

#### **Risposta**

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

Quando gli arbitri decidono che una barca è obbligata a tenersi discosta o a dare spazio o spazio alla boa debba essere penalizzata per infrazione ad un'altra regola della Parte 2, un'infrazione alla Regola 14 non provocherà un'ulteriore penalità ai sensi della Regola C6.5.

Quando una barca con diritto di rotta, oppure una barca con diritto a spazio o spazio alla boa infrange la Regola 14, essa sarà soggetta a penalità se sono stati causati danni e ciò è soggetto a protesta come da Regola C6.1.

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

*Nota Italiana: Si rammenta di fare riferimento alla normativa MR, comunicando al competente gruppo di lavoro tutte le penalità inflitte in udienza ai sensi della reg. 14, per il data base teso a scoprire i concorrenti usi a causare collisioni con danni.*

## CALL UMP 1

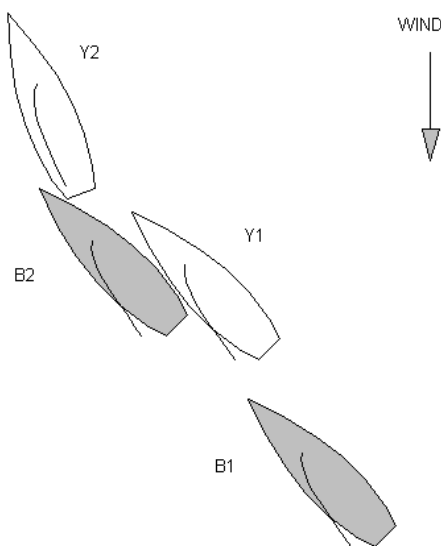
**Regola 11**                    **Sulle stesse mure, Ingaggiate**  
**Regola 15**                    **Acquisire il diritto di rotta**

### Domanda

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta

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

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

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

## **CALL UMP 2**

### **Regola 21.3 Muoversi all'indietro**

#### **Domanda 1**

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

#### **Risposta 1**

Rispetto all'acqua.

#### **Domanda 2**

**GIALLO** si muove all'indietro sull'acqua scontrando una vela. Essa rilascia la vela, ma continua a muoversi all'indietro sull'acqua. Si applica la Regola 21.3?

#### **Risposta 2**

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

## CALL UMP 3

Regola 11  
Regola 15

Sulle stesse mure, Ingaggiate  
Acquisire il diritto di rotta

### Domanda

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

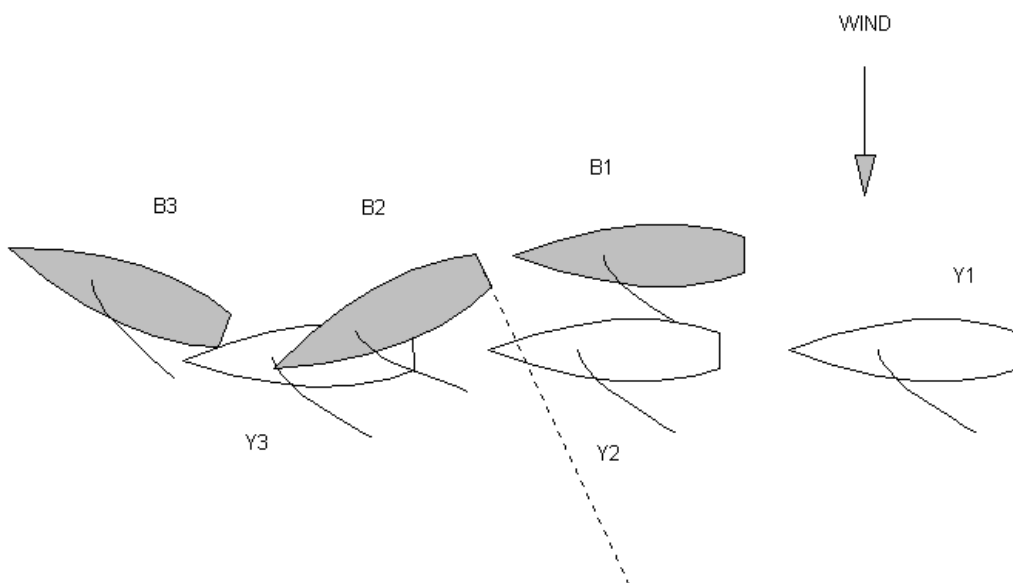
**GIALLO** si muove più velocemente di **BLU**.

**BLU** poggia e le barche si ingaggiano.

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta

Quando **BLU** poggia, **GIALLO** acquisisce il diritto di rotta, almeno in parte, a causa dell'azione di **BLU**, pertanto si applica la seconda parte della Regola 15, e così non deve dare a **BLU** spazio per tenersi discosto .

Penalizzare **BLU**.

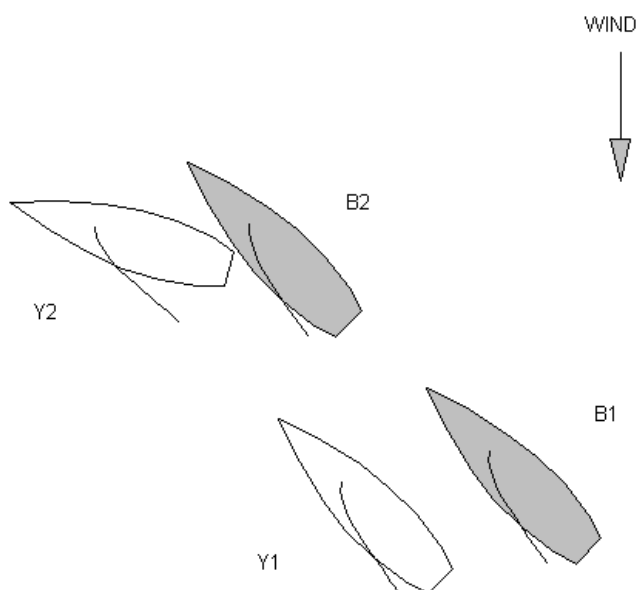


## CALL UMP 4

Regola 11                    **Sulle stesse mure, Ingaggiate**  
Regola 16.1                **Cambiamento di rotta**

### Domanda

**GIALLO** e **BLU** stanno navigando su rotte parallele.  
**GIALLO** poggia violentemente, **BLU** non può tenersi discosto e si verifica un contatto.  
Viene esposta la bandiera Y.  
Cosa fare?



### Risposta

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

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

## CALL UMP 5

**Regola 11**                    **Sulle stesse mure, Ingaggiate**  
**Regola 16.1**                **Cambiamento di rotta**  
**Regola C2.4**                **Mentre si vira o si abbatte**

### Domanda 1

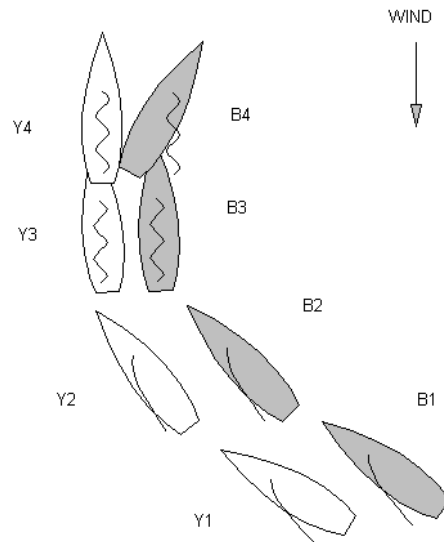
**GIALLO**, barca sottovento, orza fino a prua al vento e **BLU** orza in risposta, tanto che ambedue si trovano affiancati, prua al vento.

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

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 1

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

Penalizzare **GIALLO**.

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

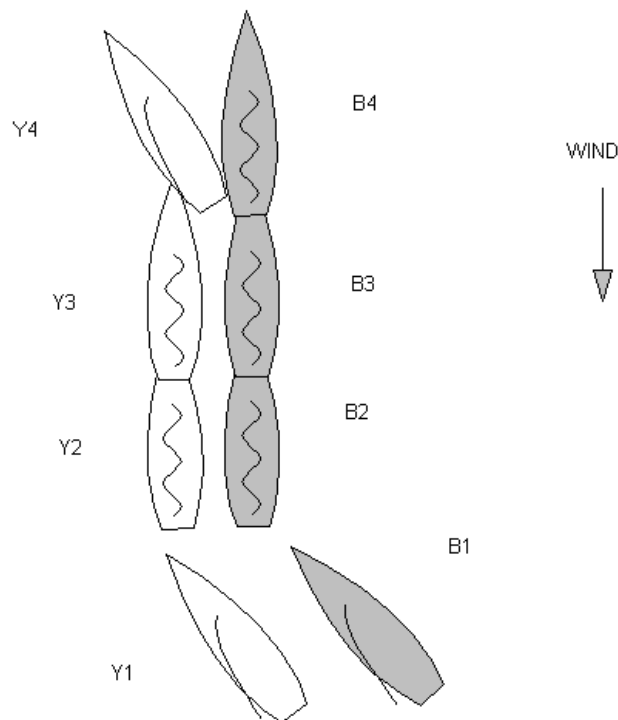
Penalizzare **BLU**.

### Domanda 2

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

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

Cosa fare?



## Risposta 2

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

Penalizzare **BLU**.

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

Penalizzare **GIALLO**.

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

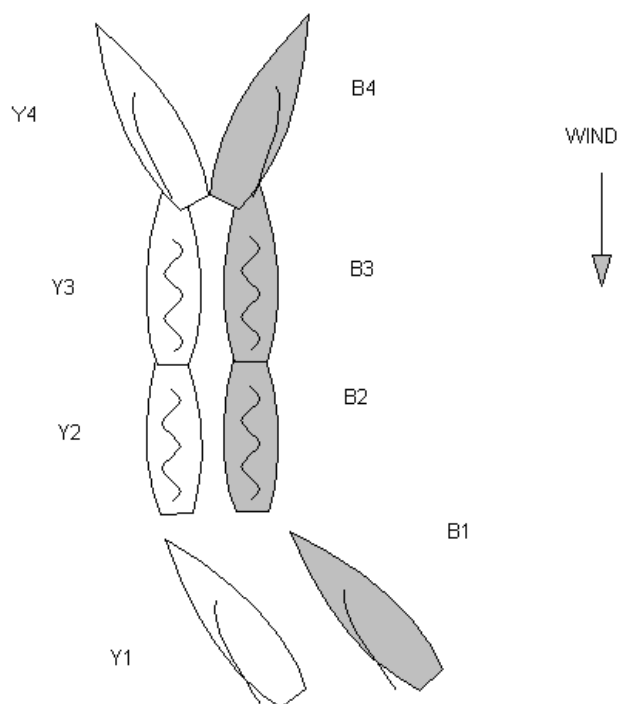
## Domanda 3

In circostanze simili, **BLU** si tiene discosto ma, quando è prua al vento, vi rimane per un po' di tempo.

**BLU** passa la posizione di prua al vento e subito dopo **GIALLO** poggia e le due poppe entrano in contatto.

Viene esposta una bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 3

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

Se il contatto si fosse verificato anche senza la poggiate di **GIALLO**, allora **BLU** avrebbe infranto la Regola 13.1.

Penalizzare **BLU**.

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

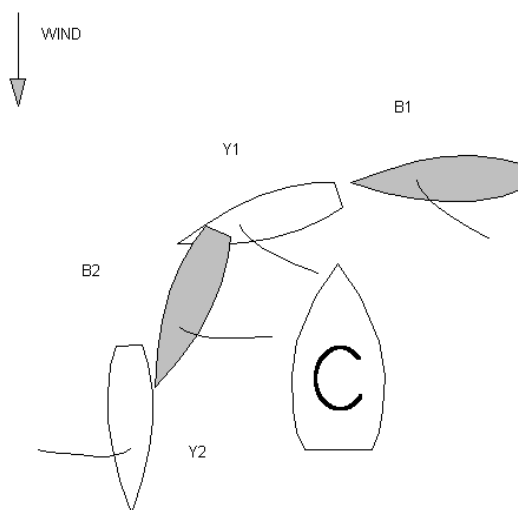
Penalizzare **GIALLO**

## CALL UMP 6

Regola 10                    **Su mure differenti**  
Regola 16.1                **Cambiamento di rotta**  
Regola 19.2                **Dare spazio ad un ostacolo**

### Domanda 1

Prima della partenza **GIALLO** e **BLU**, che navigano al lasco mure a dritta si avvicinano ad una barca ancorata. Quando **GIALLO** è all'ostacolo essa è libera dalla prua di **BLU**. **GIALLO** passa sopravvento, poggia lungo l'ostacolo, e poi abbatte per girare attorno alla poppa dello stesso. Poco dopo l'abbattuta di **GIALLO**, **BLU** è ancora sulle mure a dritta ed ottiene un piccolo ingaggio all'interno. **BLU** cambia rotta cercando di evitare il contatto con **GIALLO** ma il contatto avviene ugualmente. Viene esposta una bandiera Y. Cosa fare?



### Risposta 1

**BLU** diventa barca con diritto di rotta nel momento che le barche si ingaggiano, oppure quando la base della randa di **GIALLO** attraversa la linea di mezzera della chiglia mentre essa abbatte, quale delle due condizioni avvenga per prima; **GIALLO** rinuncia ai suoi diritti di rotta e pertanto ad essa non si applica la regola 15. **GIALLO** deve dare spazio a **BLU** come da regola 19.2(b) e tenersi discosta da **BLU** come da regola 10. **GIALLO** non si tiene discosta da **BLU**, penalizzare **GIALLO**

## CALL UMP 7

**Definizioni:**            **Tenersi discosta**

### **Domanda**

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



### **Risposta**

Affermativo

## CALL UMP 9

Regola 11	Sulle stesse mure, Ingaggiate
Regola 16.1	Cambiamento di rotta
Regola 17	Sulle stesse mure; Giusta rotta
Definizioni:	Tenersi discosta, Giusta rotta

### Domanda 1

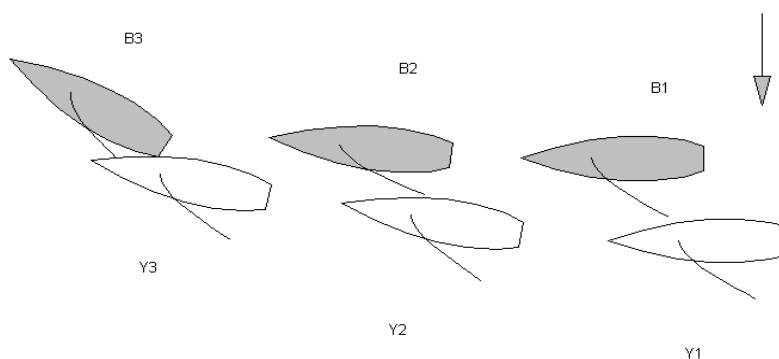
**GIALLO** e **BLU** navigano su rotte parallele, non si applica la Regola 17.

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

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

**BLU** orza ed avviene il contatto. Viene esposta la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta 1

Quando **BLU** ha avuto un'opportunità di tenersi discosta, ma ha navigato tanto vicino a **GIALLO** che ogni orzata della stessa avrebbe causato un contatto, **BLU** non si è tenuta discosta ed ha infranto la Regola 11.

Penalizzare **BLU**.

### Domanda 2

Sarebbe stata diversa la risposta qualora **BLU** si fosse abbassata o **GIALLO** avesse navigato su una rotta leggermente più alta riducendo di fatto la separazione fra le barche?

### Risposta 2

Negativo

### Domanda 3

**GIALLO** e **BLU** stanno navigando di poppa mure a dritta.

**GIALLO** stabilisce un ingaggio ad una lunghezza e mezzo sottovento a **BLU**. **GIALLO** orza lentamente, chiaramente oltre la sua giusta rotta.

**BLU** mantiene la propria rotta e si verifica un contatto.

Viene esposta la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?

### Risposta 3

Penalizzare **BLU** e **GIALLO**.

**BLU** ha infranto la Regola 11 e **GIALLO** la Regola 17

## CALL UMP 10

### Regola 19.2(a) Dare spazio ad un ostacolo

#### Domanda

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

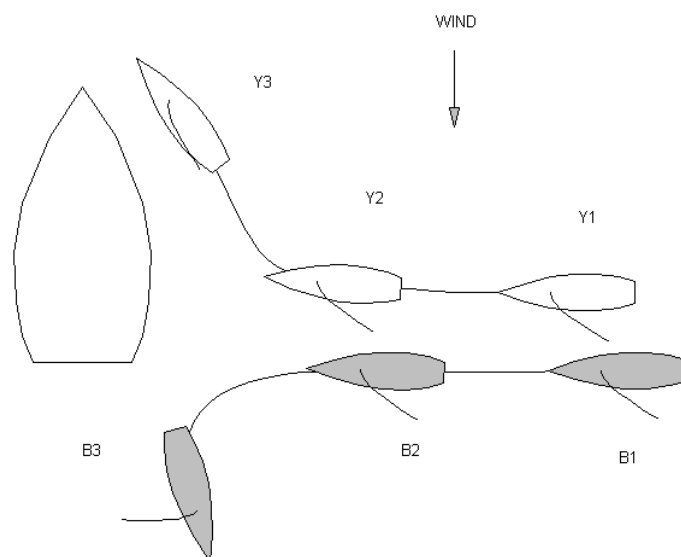
Sembra che **BLU** intenda passare a poppa della grande barca e che **GIALLO** richieda spazio per passare dalla stessa parte, interno a **BLU**.

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

**BLU** si allontana abbattendo prima che la sua prua raggiunga la poppa della grande barca evitando così di passarla.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



#### Risposta

La grande barca è un ostacolo; a meno che **BLU** non scelga di passare sopravvento e sufficientemente lontano da questa, **GIALLO** può ritenere che entrambi poggeranno per passare sotto l'ostacolo: ne consegue che **BLU** deve dare spazio. Non facendolo, infrange la Regola 19.2.(a).

Penalizzare **BLU**.



## CALL UMP 11

**Regola 16.1**            **Cambiamento di rotta**  
**Regola C2.4**           **Mentre si vira o si abbatte**

### Domanda 1

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

**BLU** intende virare ma, dopo aver passato la prua al vento, perde strada.

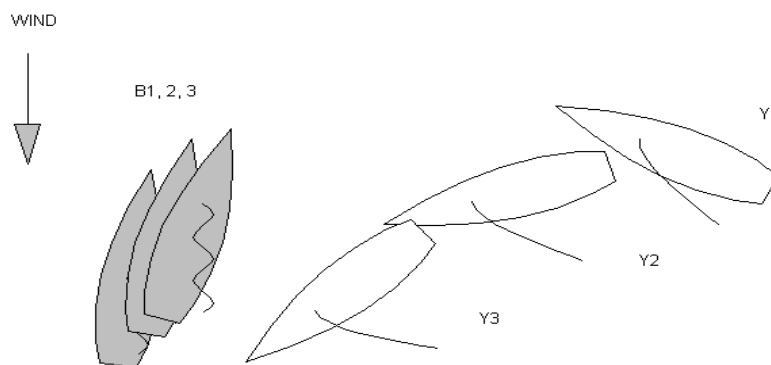
Prima che **BLU** raggiunga una rotta di bolina stretta, **GIALLO** poggia in direzione di **BLU**.

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

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 1

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

**GIALLO** si attiene alla Regola 16.1 poggiando senza interruzione.

Qualora **BLU** fosse riuscito a completare la virata pur perdendo strada la risposta sarebbe stata la stessa.

Esporre la bandiera bianco-verde.

### Domanda 2

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

### Risposta 2

No.

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

## CALL UMP 12

Regola 10  
Regola 16.1

Su mure differenti  
Cambiamento di rotta

### Domanda 1

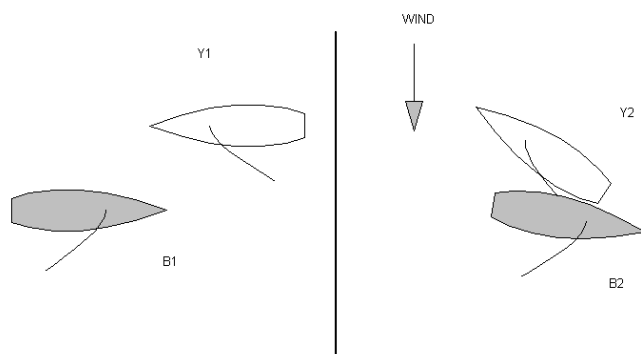
**GIALLO** e **BLU**, si stanno avvicinando l'uno all'altro.

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

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 1

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

Penalizzare **GIALLO**.

### Domanda 2

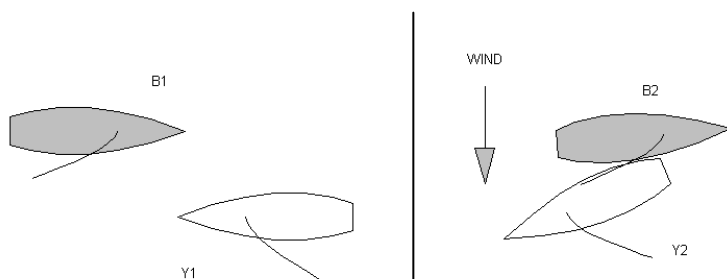
**GIALLO** e **BLU**, si stanno avvicinando l'uno all'altro.

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

**GIALLO** poggia, **BLU** non ha la possibilità di rispondere e avviene un contatto.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 2

**GIALLO** infrange la regola 16.1 perché cambia rotta senza dare a **BLU** spazio per tenersi discosta

Penalizzare **GIALLO**.

## CALL UMP 13

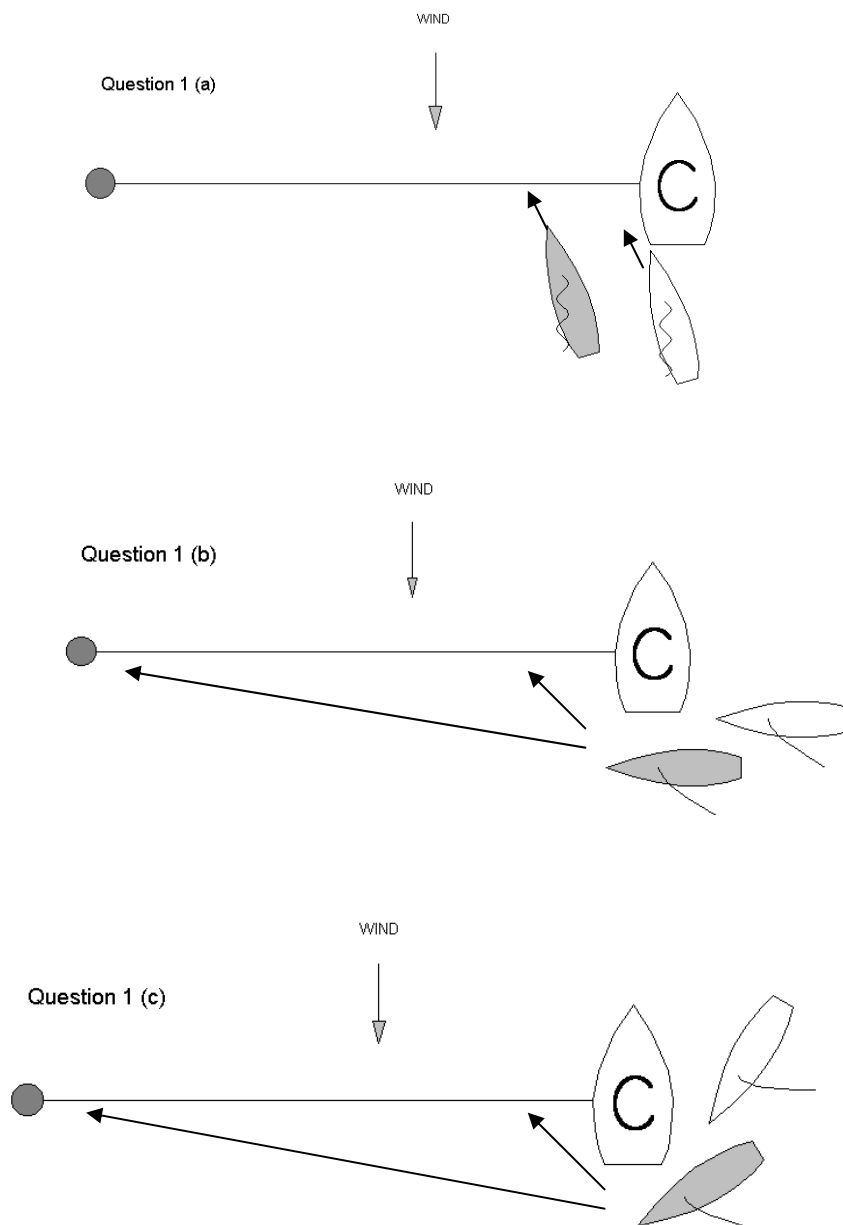
Regola 11  
Sezione C  
Regola 19.2(b)

Sulle stesse mure, Ingaggiate  
Alle boe ed ostacoli: preambolo  
Dare spazio ad un ostacolo

### Domanda 1

**BLU** e **GIALLO** si stanno avvicinando al battello del Comitato di Regata, limite della linea di partenza.

Come possono gli arbitri decidere che le barche si stanno avvicinando alla boa di partenza per partire?



## Risposta 1

Nei disegni a, b, c le barche potrebbero avvicinarsi ad una boa di partenza per partire. Gli arbitri terranno conto della velocità, della rotta delle barche nelle prevalenti condizioni del momento e del tempo restante prima del segnale di partenza per decidere se le barche si stanno avvicinando alla boa di partenza per partire.

Dato che le linee di partenza del match race sono corte, le barche possono anche avvicinarsi alla parte opposta della linea (disegno b).

Comunque fino a quando entrambi gli arbitri non concordano che le barche si stanno effettivamente avvicinando per partire, questi decideranno che le barche non lo stanno facendo (vedere CALL GEN 1).

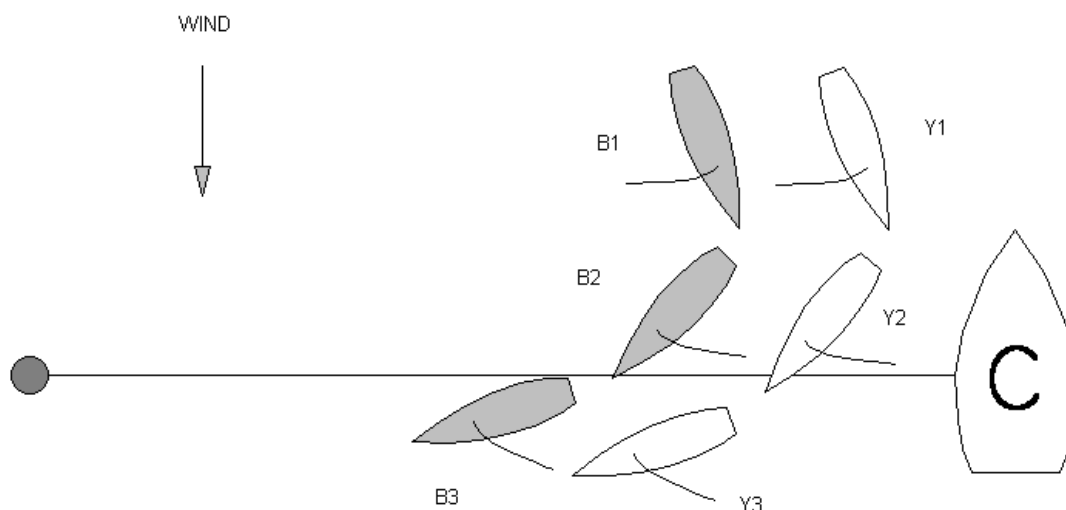
## Domanda 2

Prima di partire **BLU** e **GIALLO** sono sul lato del percorso della linea di partenza e navigano di poppa, mure a sinistra.

**BLU** dà spazio a **GIALLO** per passare il battello del C.d.R.

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



## Risposta 2

Una barca non si avvicina ad una boa per partire sino a quando non si avvicina per passare la boa dalla parte richiesta.

Nella posizione 1, **GIALLO** ha avuto lo spazio che gli competeva come da regola 19.2(b).

Questo si applica anche quando ambedue le barche sono state richiamate.

Esporre la bandiera bianco-verde.

### **Nota Italiana:**

*Abbiamo più volte ricordato che queste interpretazioni hanno valore solo nelle regate di match racing. Nonostante ciò questa chiamata può offrire spunti di riflessione anche per simili casi nelle regate di flotta, mancando un caso ISAF che tratti quest'argomento.*

## CALL UMP 14

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

### Domanda 1

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

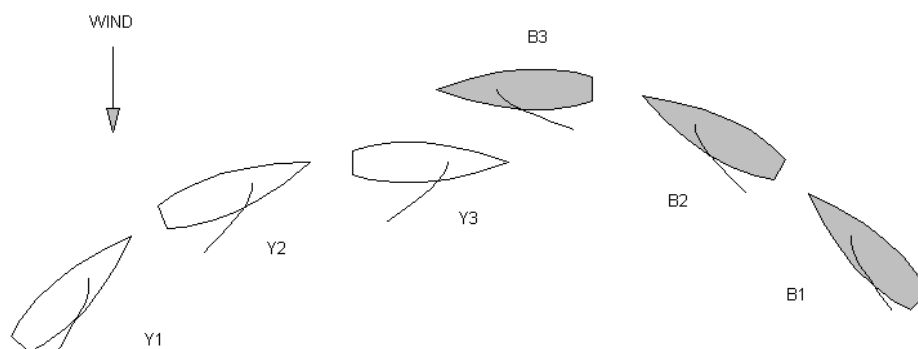
Approssimativamente a quattro lunghezze da **BLU**, **GIALLO** poggia per non collidere con **BLU**.

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

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 1

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

Esporre la bandiera bianco-verde.

### Domanda 2

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?

### Risposta 2

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

Esporre la bandiera bianco-verde.

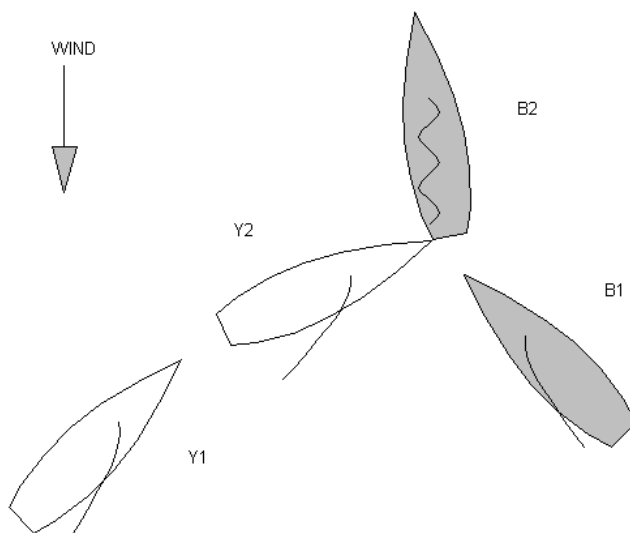
## CALL UMP 16

Regola 10  
Regola 16.1

Su mure differenti  
Cambiamento di rotta

### Domanda

**BLU** e **GIALLO** si avvicinano uno all'altro durante un lato di bolina.  
Quando **GIALLO** poggia per passare a poppa di **BLU**, questo orza.  
**GIALLO** tenta di poggiare ulteriormente, ma si verifica un contatto fra lo spigolo di poppa sinistro di **BLU** e la prua di **GIALLO**.  
Viene esposta la bandiera Y.  
Cosa fare?



### Risposta

A condizione che gli arbitri siano convinti che **GIALLO** si stava tenendo discosta prima che **BLU** orzasse, **BLU** infrange la regola 16.1, cambiando la rotta senza dare spazio a **GIALLO**.  
Penalizzare **BLU**

## CALL UMP 17

Regola 11                    **Sulle stesse mure; Ingaggiate**  
Regola 16.1                **Cambiamento di rotta**  
Regola 17                    **Sulle stesse mure; Giusta rotta**

### Domanda 1

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

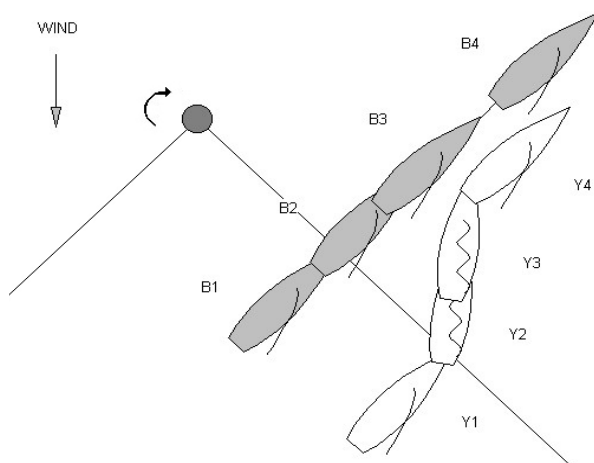
**GIALLO** ha stabilito l'ingaggio da una posizione di libero dalla poppa.

Ambedue superano la layline e stanno chiaramente andando oltre la boa.

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

Viene esposta la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 1

Quando **GIALLO** orza è chiaro che l'unica sua giusta rotta è di orzare per virare in direzione della boa.

**GIALLO** concede a **BLU** spazio come richiesto dalla Regola 16.1. **GIALLO** è chiaramente impossibilitato a prendere la sua rotta senza dover poi manovrare per evitare collisioni. **BLU** non si è tenuto discosto ed ha infranto la Regola 11.

Penalizzare **BLU**.

### Domanda 2

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

### Risposta 2

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

**GIALLO** infrange la Regola 17 navigando sopra la sua giusta rotta (bolina stretta). Penalizzare **GIALLO** a meno che, esso riesca a passare prontamente dietro la poppa di **BLU**. Vedi call Ump 9.

## CALL UMP 18

Regola C2.1  
Definizioni

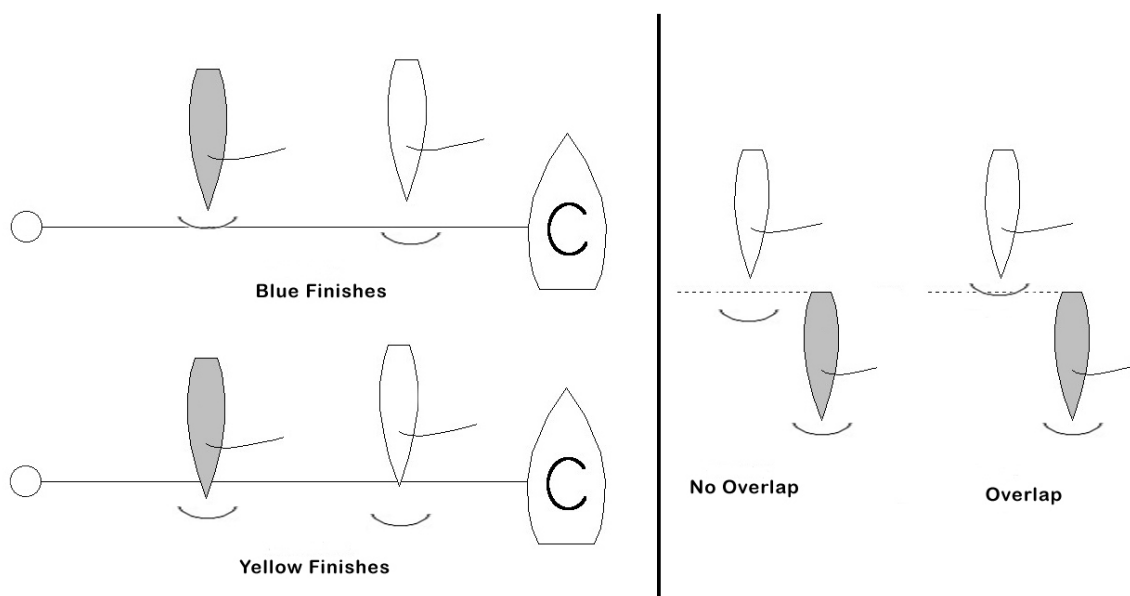
Modifiche alle definizioni - Definizione di arrivo  
Libero dalla poppa e libero dalla prua; Ingaggio

### Domanda

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

Quando arriva?

Quale azioni devono intraprendere gli arbitri?



### Risposta

**GIALLO** arriva quando la sua prua taglia la linea.

La Definizione di Arrivo stabilisce chiaramente che poiché lo spinnaker non è in posizione normale, questo non può essere preso in considerazione al fine dell'arrivo.

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

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

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



## CALL UMP 19

**Regola 17**                    **Sulle stesse mure; Giusta rotta**  
**Definizioni**                    **Giusta rotta**

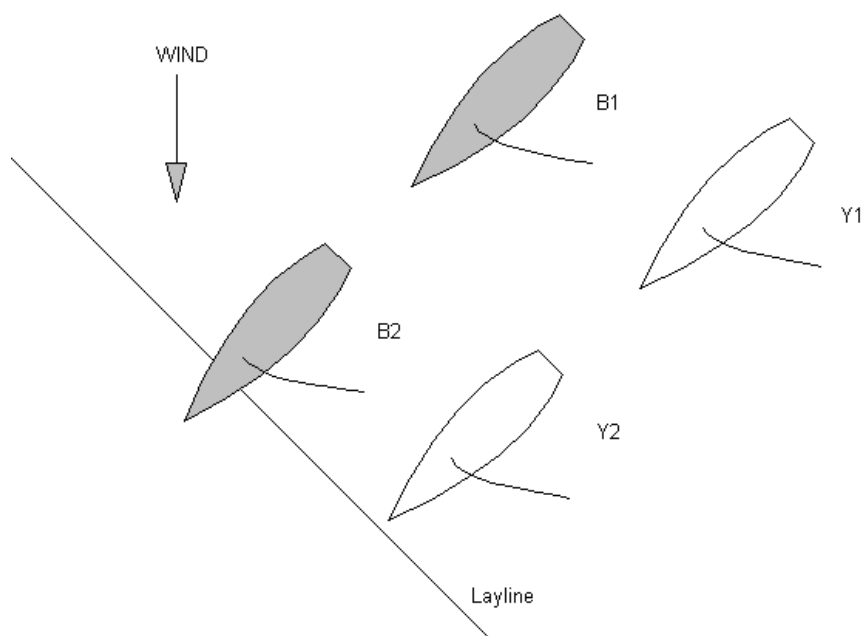
### Domanda

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

**GIALLO** ha stabilito un ingaggio sottovento dalla posizione di libero dalla poppa, è soggetto alla Regola 17, e sta navigando sulla sua giusta rotta.

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

Quando dovrà cominciare a poggiare per abbattere?



### Risposta

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

Se chiaramente ritarda questa azione, allora infrange la Regola 17 navigando oltre la sua giusta rotta.

## CALL UMP 20

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

### Domanda 1

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

### Risposta 1

La risposta è contenuta nel Caso ISAF 21, che riferendosi a manovre "straordinarie" ed "anormali" le definisce "non marinaresche"

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

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

Ogni manovra, comunque, che metta la barca od il suo equipaggio in un irragionevole rischio di danno o lesione, non è marinaresca.

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

### Domanda 2

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

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

Viene esposta una bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?

### Risposta 2

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

Penalizzare **GIALLO**.

## CALL UMP 21

**Definizioni**  
**Definizioni**

**Ingaggiamento**  
**Tenersi discosta**

### Domanda

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

- i) una sua estremità è attaccata all'albero e l'altra è proiettata davanti alla prua, oppure
- ii) nel caso si tratti di un bompresso retrattile e non è stato fatto rientrare completamente come potrebbe

- (a) quando lo spinnaker è, oppure sta per essere messo a segno, avvicinandosi ad una boa o passandola ?
- (b) quando si sta alzando od ammainando lo spinnaker ?
- (c) quando si bordeggia al vento ?
- (d) durante le manovre di pre-partenza?

### Risposta

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

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

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

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

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

Affermativo, se è pratica regolare per quella barca portare il tangone dello spinnaker in quella posizione; potrebbe al contrario non esserlo, quando una barca che abbia il tangone dello spinnaker proiettato all'esterno durante le manovre di pre-partenza, successivamente lo rimuova per partire, oppure parta senza il tangone proiettato e più tardi cambi la sua posizione.

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

## CALL UMP 22

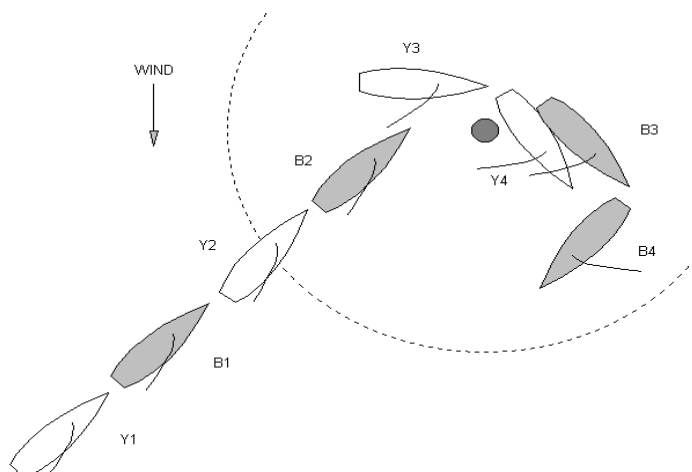
Regola 18.1      **Spazio alla boa: quando si applica questa regola**  
Regola 18.2.b    **Dare spazio alla boa**

### Domanda 1

**BLU** e **GIALLO** si avvicinano alla boa di bolina mure a sinistra con **BLU** libero dalla poppa all'entrata della zona. La boa va lasciata a dritta. **BLU** abbatte immediatamente sulle mure a dritta.

Viene esposta la bandiera Y

Cosa fare?



### Risposta 1

La Regola 18.2(b) richiede a **GIALLO** di dare spazio alla boa.

Abbattere mentre si gira la boa è, per **BLU**, la giusta rotta tanto che se il giudizio degli arbitri considerava la sua abbattuta parte del giro di boa, **GIALLO** deve dare a **BLU** spazio per abbattere.

Esporre la bandiera bianco-verde.

### Domanda 2

Quanto distante dalla boa può passare **BLU** ed abbattere rimanendo con il diritto di spazio alla boa?

### Risposta 2

Il diritto di spazio alla boa di **BLU** si applica fino a quando la sua rotta è coerente con abbattere attorno alla boa sulla sua giusta rotta. Quando gli arbitri sono convinti che **BLU** ha ritardato la sua abbattuta oltre questo punto essa non ha ulteriormente diritto di spazio alla boa

## CALL UMP 24

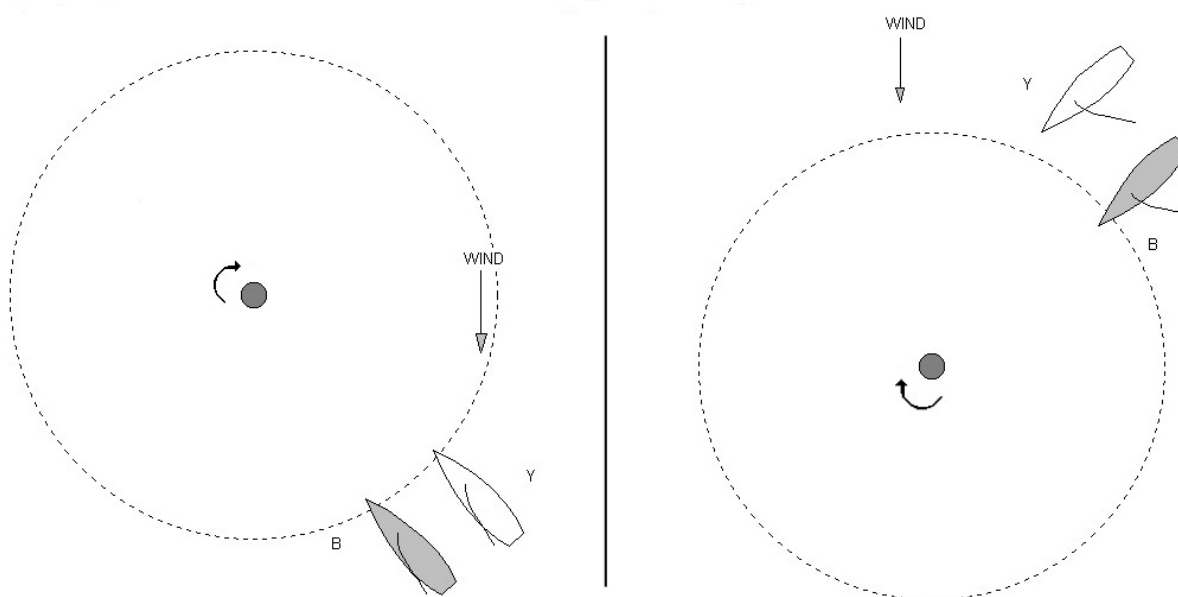
**Regola 11**                    **Sulle stesse mure, Ingaggiate**  
**Regola 18.2**                **Dare spazio alla boa**

### Domanda 1

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

La Regola 17 non si applica a **BLU**.

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



### Risposta 1

La regola 18 si comincia ad applicare quando qualsiasi parte dello scafo di una delle barche è nella zona. Da questo momento, se **BLU** orza e deve successivamente poggiare per dare a **GIALLO** spazio alla boa, **BLU** infrange la regola 18.2. **BLU** non infrange la regola 18.2 se è in grado di orzare mentre dà spazio alla boa. **GIALLO** si deve tenere discosta come da regola 11. Essa viene, comunque, esonerata dalla regola 18.5(a) qualora infranga la regola 11 perché **BLU** ha mancato di darle spazio alla boa.

### Domanda 2

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

### Risposta 2

**BLU** deve poggiare prontamente dal momento in cui la prima barca è nella zona.

#### *Nota Italiana:*

*Questa è l'occasione buona per evidenziare un punto che potrà ricorrere anche in altre situazioni. La regola 18 scatta nel momento in cui qualsiasi parte dello scafo (quindi non dell'attrezzatura, come lo spinnaker), entra nella zona.*

## CALL UMP 26

### Regola 49.1 Posizione dell'equipaggio

#### Domanda 1

Proiettandosi fuori bordo, un membro dell'equipaggio di **GIALLO** sostiene se stesso con la scotta di sottovento del fiocco mentre un altro con quella della randa; così facendo, **GIALLO** infrange la Regola 49.1?

#### Risposta 1

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

#### Domanda 2

**GIALLO**, barca senza draglie, infrange la Regola 49.1 quando l'equipaggio usa una qualsiasi delle parti qui sotto dettagliate per sporgere il proprio corpo fuori bordo?

- la scotta di sopravvento del fiocco non in opera;
- la cimetta del barber;
- la cima di regolazione del vang;
- la cima del carrello della randa;
- la cima di regolazione del paterazzo;
- le draglie o altri elementi di manovre fisse.

#### Risposta 2

La Regola 49.1 non proibisce ai concorrenti di usare scotte in opera o cime di controllo per posizionare il proprio corpo fuori bordo. Salvo specifiche proibizioni contenute nelle istruzioni di regata della manifestazione (Regole per la conduzione delle barche) è altresì permesso ai concorrenti l'uso delle sartie o tientibene per posizionare il proprio corpo fuori bordo. L'uso, come trapezio, di scotte non in opera e cime di controllo infrange la Regola 49.1

#### Domanda 3

Il timoniere di **GIALLO** tiene un piede sotto il ponte del carrello, così facendo infrange la Regola 49.1?

#### Risposta 3

Negativo. Il ponte del carrello non è uno strumento predisposto per posizionare il corpo fuori bordo. L'uso del ponte del carrello (o altra parte fissa della barca) senza modifiche che aiutino il posizionamento del corpo fuori bordo, è consentito.

#### *Nota italiana:*

*Le infrazioni a questa Regola sono oggetto di udienza post-regata, a meno che nelle istruzioni di regata sia prevista (cosa auspicabile) un'esplicita procedura per applicare penalità iniziate dagli arbitri. Sia le istruzioni standard dell'ISAF che quelle della FIV comprendono nell'appendice della conduzione dell'imbarcazione l'applicazione di quanto auspicato.*

## CALL UMP 27

Regola 16.1  
Regola 19  
Definizioni

Cambiamento di rotta  
Spazio per passare un ostacolo  
Boe ed Ostacoli

### Domanda

Quanto segue accade a circa 2 minuti dal segnale di partenza.

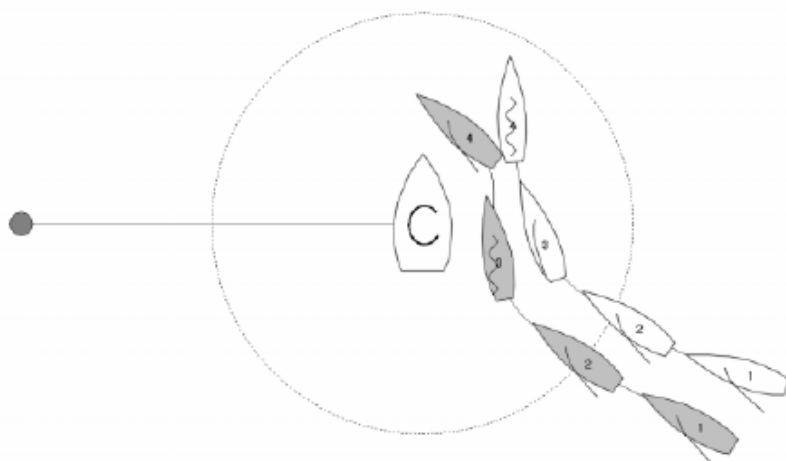
Il battello del Comitato di Regata è anche boa della linea di partenza.

Fra le situazioni 3 e 4 **BLU** esegue un ampio e rapido cambio di rotta, scontrando il suo fiocco per poggiare e non concede a **GIALLO** spazio per tenersi discosta.

Si verifica un contatto fra **BLU** e **GIALLO**.

Entrambe le imbarcazioni espongono la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta

Penalizzare **BLU**.

La Regola 19, assieme alle appropriate regole delle sezioni A e B, si applica mentre le barche stanno passando il battello comitato nella prepartenza, tanto che quando **BLU** modifica la rotta, essa deve ottemperare alla regola 16.1.

**BLU** è una barca con diritto di rotta che cambia la rotta. Essa non ha dato a **GIALLO** spazio per tenersi discosta e infrange la 16.1

## CALL UMP 28

Regola 15                    **Acquisire il diritto di rotta**  
Regola 17                    **Sulle stesse mure, Giusta rotta**

### Domanda

In un lato di poppa, **GIALLO**, con lo spinnaker, stabilisce un ingaggio sopravvento a **BLU**. **GIALLO** poggia, senza interrompere l'ingaggio e si ingaggia da sottovento. Si applicano le Regole 15 e 17.

### Risposta

Affermativo.

Nel momento in cui **GIALLO** diventa barca con diritto di rotta, in quanto barca sottovento, iniziano ad essere in vigore le Regole 15 e 17.



## CALL UMP 29

**Regola 11**                    **Sulle stesse mure, Ingaggiate**  
**Regola 16.1**                **Cambiamento di rotta**  
**Definizioni**                **Tenersi discosta e Spazio**

### Domanda 1

Poco dopo la partenza **GIALLO** e **BLU** stanno navigando di bolina, mure a sinistra.

Sono ingaggiati e **GIALLO** si tiene discosto da sopravvento.

Non si applica la Regola 17.

Nel momento in cui passano sottovento alla boa di poppa, costituita da una boa gonfiabile che non è boa in questo lato, **BLU** orza e **GIALLO** risponde.

**GIALLO** interrompe la sua orzata quando urta la boa a mezza nave obbligando anche **BLU** ad interrompere la propria orzata.

Entrambi espongono la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?

### Risposta 1

Quando **BLU**, barca con diritto di rotta, modifica la rotta, deve dare spazio secondo la Regola 16.1.

Non è marinaresco urtare una boa.

Penalizzare **BLU**.

Poiché la boa di poppa non è boa in questo lato, non si applicano le Regole 18 e 31.

### Domanda 2

La risposta sarebbe la stessa se le barche stessero passando sottovento ad un oggetto che non fosse grande a sufficienza per costituire ostacolo, ma tuttavia potesse limitare la possibilità a rispondere e/o potesse causare danni allo scafo od al rivestimento?

### Risposta 2

Affermativo.

Sempre che **GIALLO** si stia inizialmente tenendo discosto, **BLU** deve dargli spazio per rispondere in maniera marinaresca quando cambia rotta.

## CALL UMP 30

Regola 15                    **Acquisire in diritto di rotta**  
Regola 17                    **Sulle stesse mure; Giusta rotta**  
Regola 18.2                 **Dare spazio alla boa – Spazio alla boa**

### Domanda 1

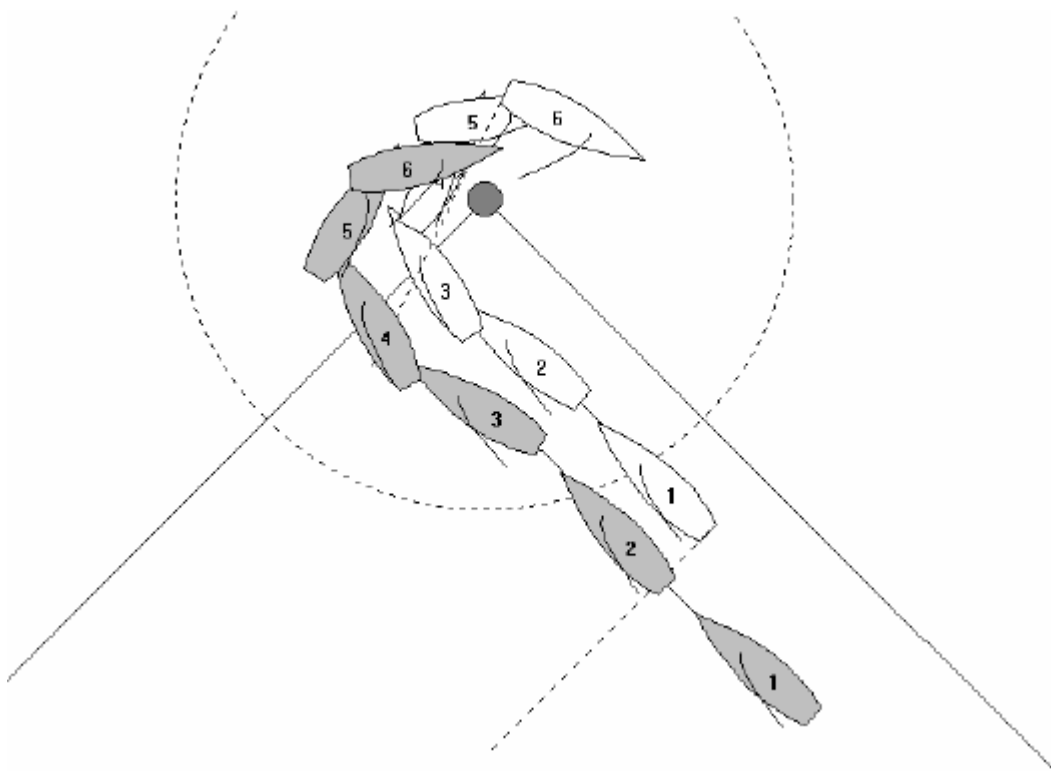
**GIALLO** entra nella zona libero dalla prua di **BLU**.

Entrambi virano e continuano a girare la boa.

**BLU** diviene ingaggiato all'interno di **GIALLO**.

Ambedue espongono la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta 1

Quando **GIALLO** entra nella zona si applica la regola 18.2(b) fino a quando **GIALLO** attraverso la posizione di prua al vento. Quando **GIALLO** diviene ingaggiato sopravvento e all'interno di **BLU** in pos3, "spazio alla boa" comprende lo spazio necessario a **GIALLO** per virare. Dopo che le è stato dato lo spazio per virare, la regola 18.2(b) smette di essere applicata. Dal momento in cui **BLU** diventa ingaggiata all'interno di **GIALLO** si applica la regola 18.2(a). Causa il fatto che l'ingaggio è stato stabilito da libero dalla poppa si applica la 18.2(e) per cui **GIALLO** deve dare spazio alla boa solo a condizione che essa sia in grado di farlo al momento in cui inizia l'ingaggio. Siccome **GIALLO** non è in grado di dare spazio alla boa essa non è obbligata a farlo.

Se l'ingaggio fosse stato creato da una poggiate di **BLU** si sarebbe applicata la regola 15 e **BLU** avrebbe dovuto dare inizialmente a **GIALLO** spazio per tenersi discosta. Se **GIALLO** non è in grado di tenersi discosta penalizzare **BLU**.

Qualora invece l'ingaggio venga creato da una poggiate di **GIALLO**, **BLU** acquisisce il diritto di rotta, almeno in parte, grazie ad un'azione di **GIALLO**. Conseguentemente si applica la seconda parte della regola 15, tanto che **BLU** non deve dare a **GIALLO** spazio per tenersi discosta.

Penalizzare **GIALLO**

Essendo creato l'ingaggio creato la libero dalla poppa si applica la regola 17.

## Domanda 2

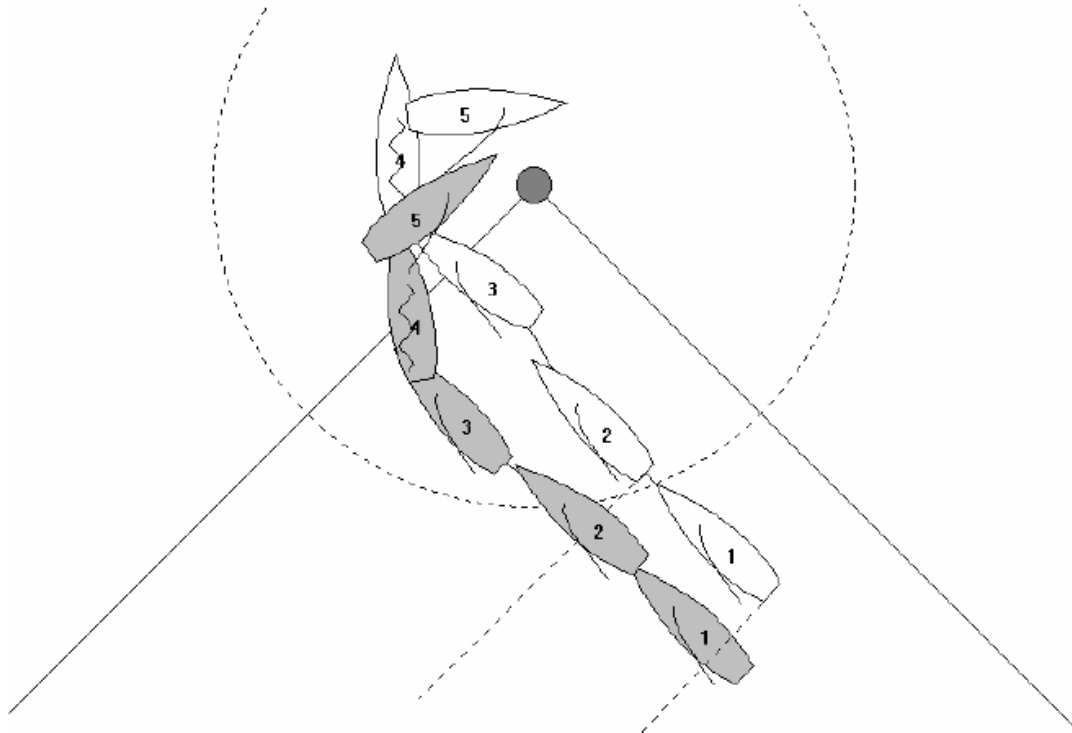
**GIALLO** e **BLU** entrano nella zona ingaggiati.

Entrambi virano e continuano a girare la boa.

**BLU** diviene ingaggiato all'interno di **GIALLO**.

Il boma di **GIALLO** tocca lo scafo di **BLU**.

Ambedue espongono la bandiera Y; quale dovrà essere la risposta?



## Risposta 2

Vedi risposta 1

## CALL UMP 32

Regola 11	Sulle stesse mure, Ingaggiate
Regola 16.1	Cambiamento di rotta
Regola 18.2(b)	Dare spazio alla boa
Definizioni	Spazio e spazio alla boa

### Domanda

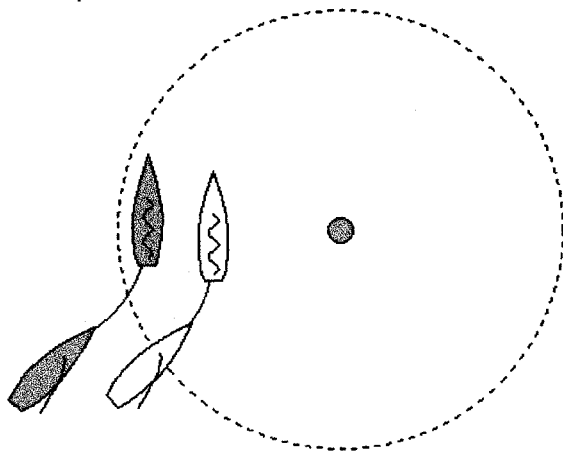
**BLU** e **GIALLO** si avvicinano alla boa al vento ingaggiati con le mure a sinistra con **GIALLO** sottovento e sulla lay-line all'inizio della zona.

La Regola 17 non si applica a **GIALLO**.

Prima di passare la boa, **GIALLO** orza su **BLU** fino a prua al vento.

**BLU** risponde all'orzata e si tiene discosta.

Viene esposta una bandiera Y. Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta

**BLU** è obbligato a tenersi discosto per la regola 11 ed a dare spazio alla boa per la regola 18 e si attiene ai suoi obblighi.

Quando **GIALLO** orza, la regola 16.1 gli impone di dare a **BLU** spazio per tenersi discosta.

Comunque la Regola 17 non si applica e nessuna regola impedisce a **GIALLO** di navigare oltre la propria giusta rotta mentre le barche stanno passando la boa.

Esporre bandiera bianco-verde.

## CALL UMP 33

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

### Domanda 1

**BLU** sta navigando sottovento a **GIALLO**.

La Regola 17 non si applica.

Ambedue le imbarcazioni hanno lo spinnaker a segno.

Quali sono gli obblighi di **BLU** e di **GIALLO**?

### Risposta 1

**GIALLO** deve tenersi discosto e **BLU** deve concedere a **GIALLO** spazio per rispondere alla sua orzata.

Fino a quando **GIALLO** è in grado di mantenere la maggior parte del suo spinnaker gonfio e portante, non ha diritto ad ulteriore spazio per ammainarlo.

Se **BLU** continua ad orzare in modo che **GIALLO**, per tenersi discosto, debba superare orzando il punto in cui può mantenere lo spinnaker pieno e portante, allora **BLU** deve dare a **GIALLO** spazio per ammainare lo spinnaker.

Sia che **GIALLO**, ammaini lo spinnaker oppure no, è comunque obbligato a tenersi discosto; ma se non ammaina lo spinnaker in quel momento, allora **BLU** non deve concedere a **GIALLO** ulteriore spazio per ammainare lo spinnaker durante il prosieguo di quell'orzata.

### Domanda 2

Se **GIALLO** non abbassa lo spinnaker e passa la posizione di prua al vento per tenersi discosto, **BLU** sta concedendo a **GIALLO** spazio per tenersi discosto in maniera marinaresca?

### Risposta 2

Affermativo.

**BLU** può continuare ad orzare poiché ha concesso precedentemente a **GIALLO** spazio per ammainare lo spinnaker.

### Domanda 3

Il fatto che **BLU** non abbia lo spinnaker o ne abbia uno di tipo diverso, può cambiare una qualsiasi delle precedenti risposte?

### Risposta 3

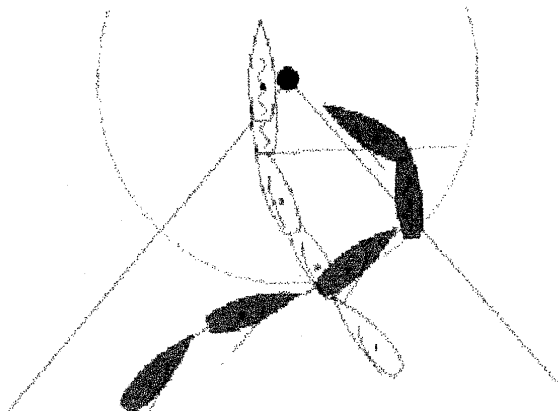
Negativo.

Regola 18.1

Regola 18.2

Spazio alla boa; quando si applica la regola 18

Dare spazio alla boa



### Domanda 1

**GIALLO** mure a dritta e **BLU** mure a sinistra, entrambe di bolina stretta, si avvicinano alla boa al vento.

**BLU** poggia e passa a poppa di **GIALLO**.

**GIALLO** orza lentamente e quasi si ferma prua al vento con la boa al traverso.

Durante l'orzata di **GIALLO**, **BLU** vira mure a dritta e poggia verso la boa.

**GIALLO** non concede spazio alla boa e **BLU** orza per evitare una collisione.

**BLU** espone la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?

### Risposta 1

Quando **GIALLO** entra nella zona, le barche sono su un bordo di bolina e su mure diverse.

Pertanto non si applica la regola 18. Quando **BLU** ha passato la posizione di prua al vento, le barche sono ingaggiate sulle stesse mure e sono entrambe nella zona. A questo punto si applica la regola 18. Nel momento in cui la prima delle due barche è entrata nella zona, le barche non erano ingaggiate ne tantomeno libere una dall'altra. La regola 18.2 si applica e impone a **GIALLO** di dare a **BLU** spazio alla boa quale barca interna. La regola 18.2(e) non si applica perché l'ingaggio è stato creato durante una virata e non da libera dalla poppa. Nonostante **BLU** sia una barca che deve tenersi discosta, essa ha diritto a spazio per navigare verso la boa e poi di spazio per percorrere la sua giusta rotta mentre si trova alla boa stessa. **GIALLO** non concede lo spazio. Penalizzare **GIALLO**

### Domanda 2

La risposta sarebbe diversa se **BLU** completasse la sua virata fuori dalla zona?

### Risposta 2

Negativo.

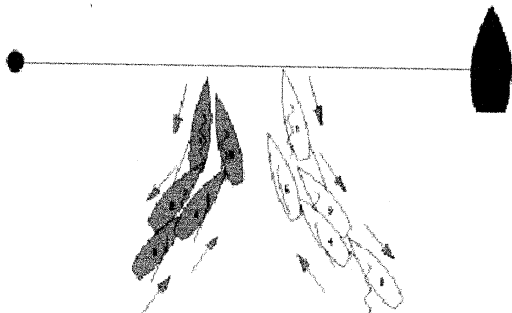
In ogni caso, se **BLU** diventa ingaggiato da libero dalla poppa e **GIALLO** non è in grado di dare a **BLU** spazio alla boa si applica la regola 18.2(e). Esporre la bandiera bianco-verde.

Se **GIALLO** è in grado di dare spazio alla boa a **BLU** ma non lo fa essa, infrange la regola 18.2(b). Penalizzare **GIALLO**

## CALL UMP 35

Regola 10  
Regola 16.1

Su mure differenti  
Cambiamento di rotta



### Posizione 1

Prima della partenza **GIALLO** e **BLU** sono su mure differenti, ambedue prua al vento. Dopo un po di tempo entrambe iniziano a muoversi all'indietro; in nessun momento si muovono all'indietro scontrando una vela.

### Posizione 2

Le due barche vanno su una rotta di bolina stretta, ma continuano a muoversi all'indietro.

### Posizione 3

**BLU** inizia a muoversi in avanti su una rotta per che lo porterebbe a passare davanti a **GIALLO**.

**GIALLO** continua a muoversi all'indietro.

### Posizione 4

**GIALLO** inizia a muoversi in avanti e da quel momento **BLU** non riesce più passare davanti a **GIALLO**.

**BLU** immediatamente orza per virare.

### Posizione 5

**BLU** vira, ma prima di essere di bolina stretta **GIALLO** orza per evitare il contatto.

Viene esposta una bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?

### Risposta

Benché non sembri che **GIALLO** cambi l'orientamento della rotta fra la posizione 2 e la posizione 4, egli cambia rotta invertendo la direzione nella quale stava procedendo (da poppa a prua).

La Regola 16.1 richiede a **GIALLO** di dare spazio a **BLU**, cosa che **GIALLO** ha fatto, orzando in posizione 5.

Esporre la bandiera bianco-verde.

### Nota Italiana:

*Anche in questo caso, va ricordato che le call di match racing non possono essere applicate alle regate di flotta. Ciò non toglie che possano, come in questo caso, essere spunto di riflessione e di orientamento*

## CALL UMP 36

Regola 18.2(b)  
Regola 18.4  
Definizioni

Dare spazio alla boa  
Abbatere  
Giusta rotta

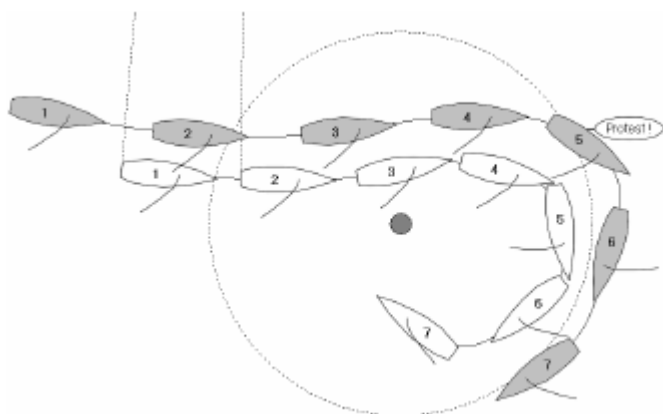
### Domanda 1

**GIALLO** si sta avvicinando alla boa di poppa sotto la lay-line, libero dalla prua di **BLU** al momento in cui entra nella zona.

Pochissimo dopo **BLU** diviene ingaggiato esterno e sopravvento a **GIALLO**.

In posizione 5 **BLU** espone la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta 1

**GIALLO** è libero dalla prua quando entra nella zona.

Si applica la Regola 18.2(b) e **BLU** deve dare spazio.

Quando **BLU** diviene ingaggiato esterno, la regola 11 lo obbliga a tenersi discosto da **GIALLO**.

**BLU** da spazio e si tiene discosto.

Dal momento in cui le barche si ingaggiano fino a quando **GIALLO** abbatte, si applica anche la Regola 18.4 e **GIALLO** non dovrà navigare lontano dalla boa più della sua giusta rotta.

Gli arbitri debbono considerare fattori quali il tipo della barca, la corrente, la forza del vento e delle onde per decidere se **GIALLO** abbia oppure no rispettato questa regola.

Se gli arbitri decidono che **GIALLO** naviga più lontano dalla boa di quanto non avrebbe fatto in assenza di **BLU**, allora entra in vigore la Regola 18.4 e **GIALLO** la infrange.

Penalizzare **GIALLO**.

In caso contrario, esporre la bandiera bianco-verde.

### Domanda 2

La risposta sarebbe diversa se **GIALLO** avesse difficoltà nell'ammainare lo spinnaker?

### Risposta 2

Negativo.

Né lo spazio che **BLU** deve concedere e neppure la rotta che deve seguire **GIALLO** viene mutata da una conduzione non marinaresca della barca.



## CALL UMP 37

Regola 11                    **Sulle stesse mure, ingaggiate**  
Regola 16.1                **Cambiamento di rotta**  
Regola 19                   **Spazio per passare un ostacolo**

### Domanda 1

**BLU** e **GIALLO** sono ingaggiate su mure a sinistra, con **GIALLO** sottovento, barca con diritto di rotta.

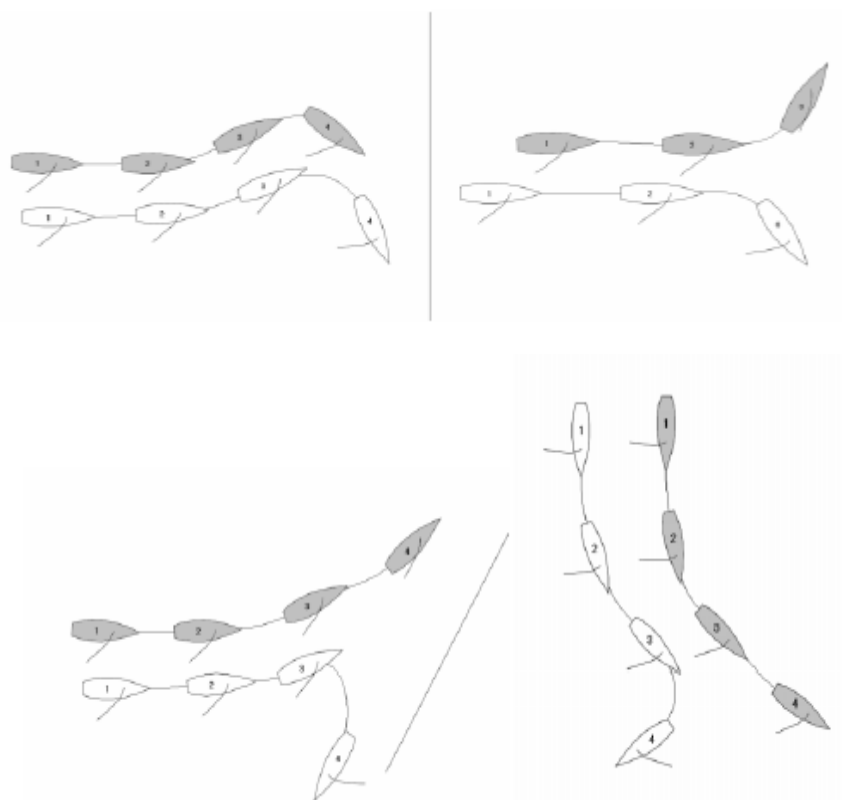
Si avvicinano ad un ostacolo continuo su rotte che mostrano che **GIALLO** è la barca interna, oppure in un angolo di circa 90 gradi rispetto alla costa, cosicché non è chiaro quale barca sarà la barca interna quando arriveranno all'ostacolo.

**GIALLO** inizia ad orzare o mantiene la propria rotta e **BLU** si tiene discosto.

Quando **GIALLO** è a circa una lunghezza e mezzo dall'ostacolo, improvvisamente poggia e passa l'ostacolo mure a sinistra lasciando **BLU** libero dalla poppa.

Viene esposta la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta 1

Si applica la Regola 11, e si applica anche la Regola 19 quando appare chiaro che le barche sono all'ostacolo.

**GIALLO** ha diritto di rotta e può scegliere di orzare o poggiare a suo piacimento sempre che si attenga alla Regola 16.1

Se **GIALLO** e **BLU** poggiano per passare l'ostacolo mure a sinistra, **GIALLO** deve dare spazio a **BLU** mentre le barche sono ingaggiate.

Se **BLU** diviene libero dalla poppa, deve attenersi alla Regola 19.2(c).

Nelle situazioni mostrate nessuna regola è stata infranta.

Espone la bandiera bianco-verde.

## Domanda 2

In pre-partenza, **BLU** e **GIALLO** ingaggiati, su mure a sinistra si avvicinano al lato esterno di un pontile.

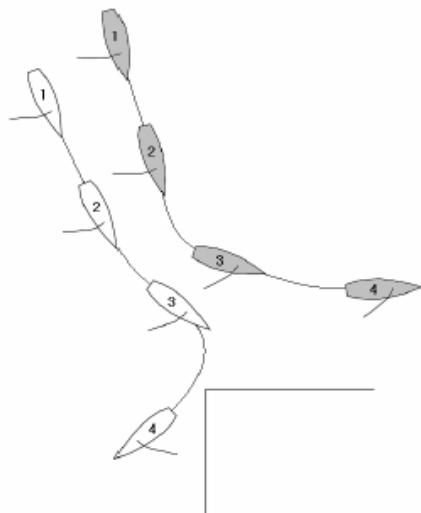
Prima che stiano per passare l'ostacolo dalla stessa parte, **GIALLO**, da sottovento, orza leggermente e **BLU** si tiene discosto.

**GIALLO** improvvisamente poggia, lasciando l'ostacolo a sinistra.

**BLU** lascia l'ostacolo a dritta.

Viene esposta la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?



## Risposta 2

**GIALLO** ha diritto di rotta e non è la barca esterna; pertanto può scegliere di orzare o poggiare a suo piacimento sempre che si attenga alla Regola 16.1.

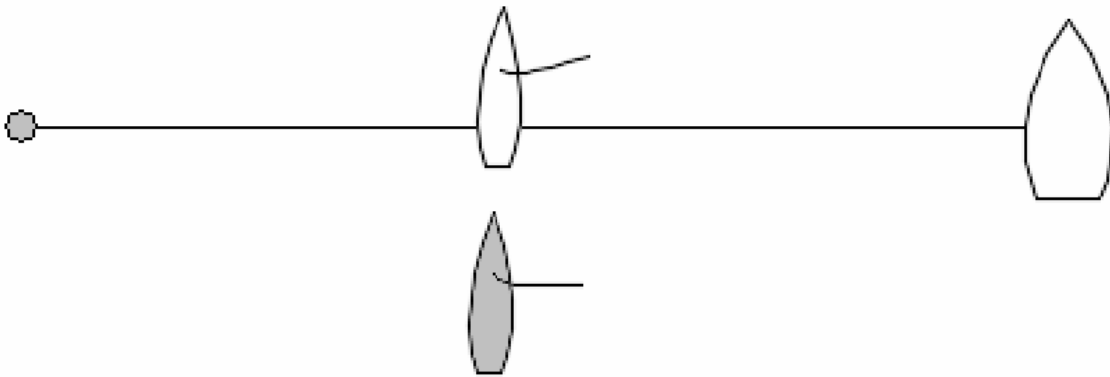
Esporre bandiera bianco-verde.

## CALL UMP 38

**Regola 12**                    **Sulle stesse mure, Non ingaggiate**  
**Regola 21.3**                **Muoversi all'indietro**  
**Definizioni**                **Libero dalla poppa e libero dalla prua; Ingaggio**

### Domanda

Nella pre-partenza, **BLU** e **GIALLO** sono sulle stesse mure con **GIALLO** libera dalla prua. Entrambe le barche si muovono all'indietro scontrando le vele e non sono ingaggiate. Quale è la barca con diritto di rotta?



### Risposta

Non si applica la Regola 21.3, poiché entrambe le barche si muovono all'indietro scontrando una vela. Secondo la Definizione, **BLU** è libera dalla poppa e pertanto secondo la Regola 12 dovrà tenersi discosta. La condizione di essere barca libera dalla poppa di un'altra o ingaggiata con essa non dipende dalla direzione del movimento di nessuna delle barche.

## CALL UMP 39

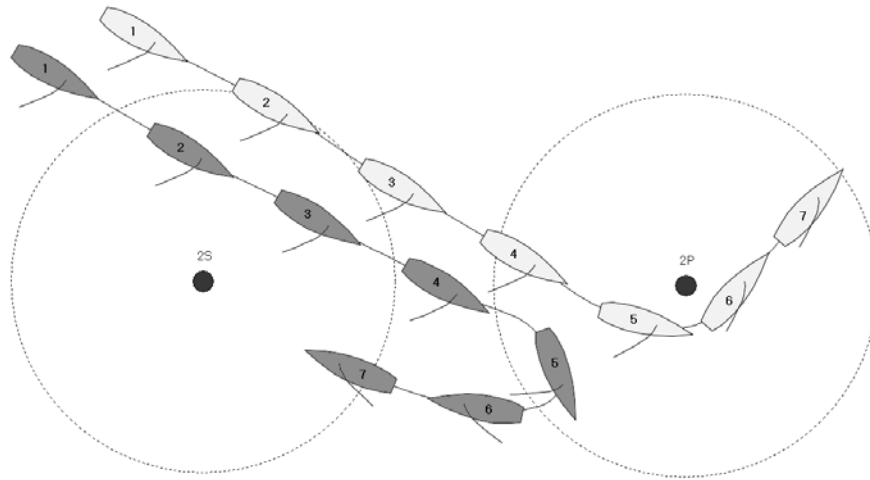
**Regola 17**                    **Sulle Stesse Mure; Giusta Rotta**  
**Regola 18.1**                **Quando si applica questa regola**

### Domanda 1

La Regola 17 si applica ad un cancello di poppa?

### Risposta 1

Affermativo. Tuttavia, quando si avvicinano al cancello come si vede nel diagramma seguente, la giusta rotta per il **BLU** può essere quella di girare una qualunque delle boe.



### Nota Italiana:

*apparentemente lo stesso problema si potrebbe presentare nelle regate di flotta. In queste, però, il concetto di giusta rotta è diverso. Per questo motivo a BLU non si applica la regola 18.4, come noto, ma la regola 17 e nel caso sopra descritto dovrebbe portare alla squalifica di BLU.*

*Consiglio per i Comitati di Regata: posizionare il cancello come in figura (almeno 6 lunghezze), in modo che non vi sia sovrapposizione fra le aree in cui le imbarcazioni sono "in procinto di girare" le boe, tenendo conto che, trattandosi di boe sottovento, la distanza dalle boe può essere maggiore di due lunghezze.*

## CALL MR 1

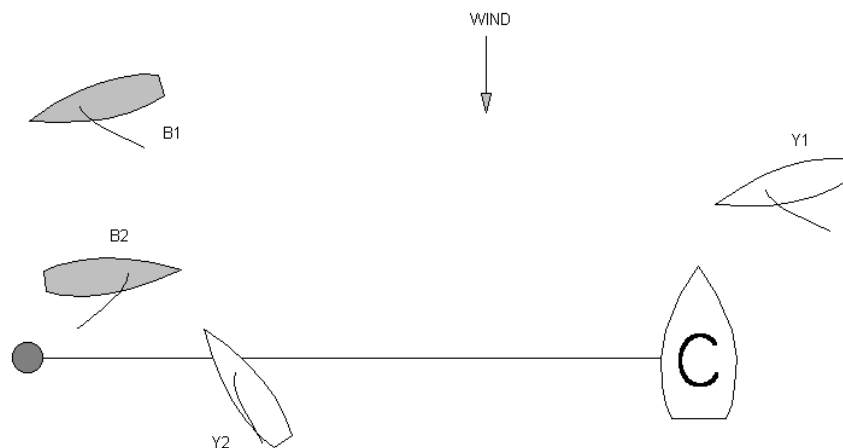
Regola C4.1            **Obblighi prima della partenza**  
Regola C4.2            **Obblighi prima della partenza**

### Domanda 1

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

**BLU** non taglia la linea dalla parte del percorso prima della partenza.

Cosa devono fare gli arbitri?



### Risposta 1

Imporre due penalità a **BLU**.

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

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

### Domanda 2

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

### Risposta 2

Negativo.

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

## CALL MR 2

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

### Domanda

Il segnale preparatorio per un match viene dato prima che gli arbitri siano arrivati nell'area di percorso.

Al Comitato di Regata, che si trova sulla linea di partenza, risulta chiaro che **GIALLO** non ha rispettato un obbligo della pre-partenza (Regola C4)

Può il Comitato di Regata avviare un'udienza dopo la prova?

### Risposta

Negativo.

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

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

### **Nota italiana**

*Si ricorda, però, che il Comitato in questo caso dovrebbe interrompere le operazioni di partenza. In mancanza non è possibile iniziare alcuna richiesta di riparazione.*

## CALL MR 3

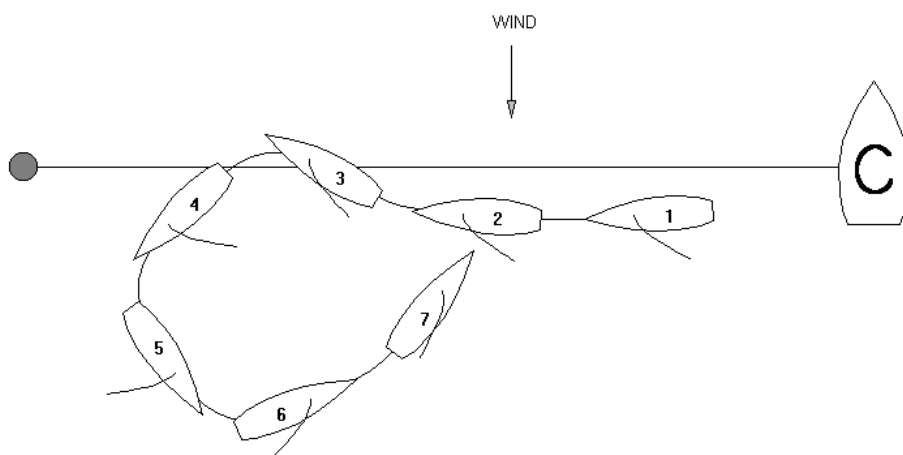
Regola C7.2  
Regola C7.3

Sistema di Penalità; Tutte le penalità  
Sistema di Penalità; Limitazioni nelle penalità

### Domanda

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

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



### Risposta

Affermativo.

La barca doveva partire prima di eseguire la penalità, ma non aveva alcun obbligo di essere su di una rotta di bolina stretta prima di iniziarne l'esecuzione.

## CALL MR 4

Regola 23.2 Interferenza con un'altra barca

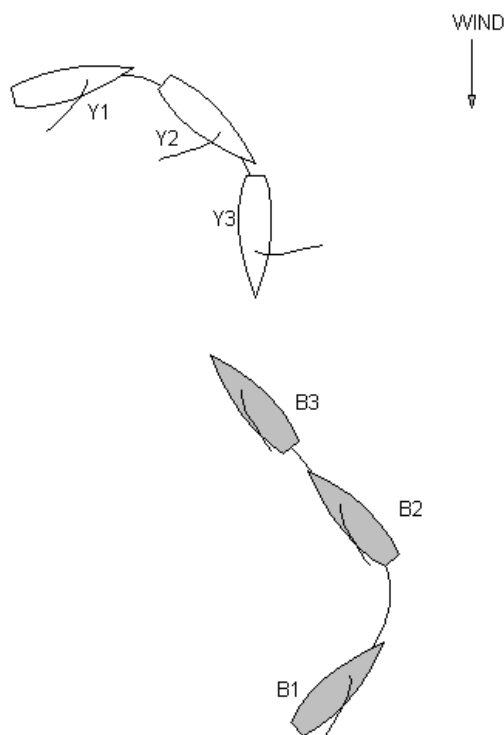
Regola C2.9 Modifiche alle Regole della Parte 2 – Quando s'incontrano barche di incontri diversi

### Domanda 1

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

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

Cosa fare?



### Risposta 1

Esporre la bandiera bianco-verde.

La frase "tranne quando sta seguendo la sua giusta rotta" nella Regola 23.2 permette a **BLU** di ostacolare **GIALLO**, a condizione di non infrangere la Regola 16.1.

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

Qualsiasi delle due mure può essere una giusta rotta.



## Domanda 2

Ai sensi della Regola C2.9, se **BLU** sta navigando sulla sua giusta rotta, può danneggiare **VERDE** in un match diverso?

## Risposta 2

Affermativo.

Se gli arbitri si convincono che **BLU** abbia navigato sulla sua giusta rotta, questo è coerente con il vincere il proprio match, per definizione, e non infrange regola alcuna.

Se gli arbitri si convincono che l'azione della barca non era intesa alla tattica nel proprio match, ma era invece intesa ad avere effetto sul risultato dell'altro match, allora **BLU** ha infranto la Regola C2.9.

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

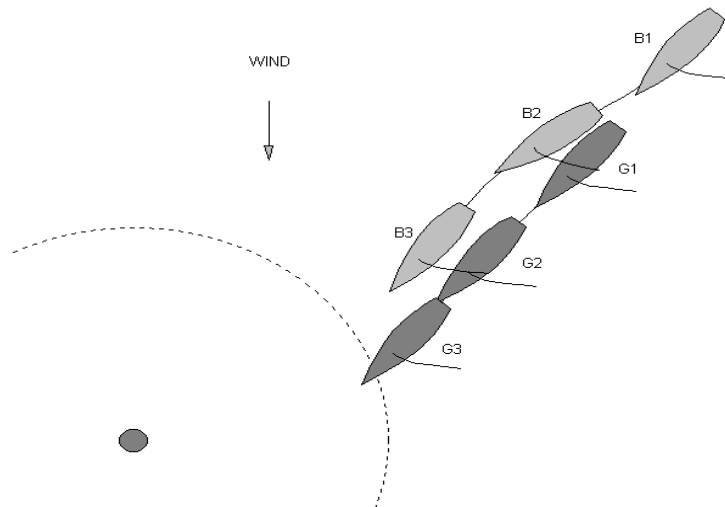
## Domanda 3

Avvicinandosi a una boa di poppa, **BLU** è vicino alla poppa di **VERDE**, ma le due barche sono in match diversi.

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

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

**BLU** ha infranto la Regola C2.9?



## Risposta 3

Negativo.

Nonostante **VERDE** sia stato effettivamente svantaggiato dall'azione di **BLU**, Blu ha manovrato per passare la boa nel minor tempo possibile, e pertanto in maniera coerente per "vincere il proprio match".

Vedere la **Risposta 2**.

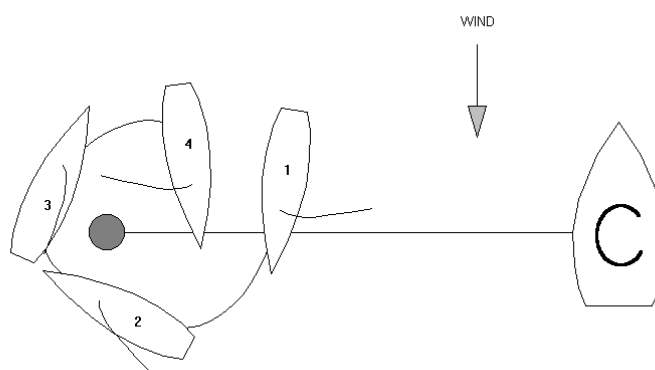
## CALL MR 6

Regola 28  
Regola C2.1

Compimento del percorso  
Modifiche alle definizioni - Definizione di arrivo

### Domanda 1

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



### Risposta 1

Affermativo.

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

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

### Domanda 2

Si è attenuta alla Regola 28, Compimento del percorso?

### Risposta 2

Affermativo.

La Regola 28 richiede che "un filo rappresentante il suo tracciato" debba "trovarsi dalla parte prescritta di ogni boa" e ciò è avvenuto.

La regola non proibisce ad una barca di girare una boa di arrivo (oppure qualsiasi altra) anche se come risultato il suo tracciato potrebbe lasciarlo due volte dalla parte prescritta.

## CALL MR 7

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

### Domanda

Navigando sotto spinnaker, si verifica un contatto fra **GIALLO** e **BLU** ed a **BLU** viene procurato un piccolo foro nello spinnaker.

**GIALLO** è colpevole e viene penalizzato.

In un successivo lato di poppa il foro nello spinnaker di **BLU** si allarga, lo spinnaker perde la pressione e **GIALLO** riesce a superare **BLU**.

Quale deve essere l'azione da parte degli arbitri?

### Risposta

a) Gli arbitri potrebbero penalizzare ulteriormente **GIALLO**, barca penalizzata, avendo "ottenuto un vantaggio a seguito dell'infrazione di una Regola che avrebbe potuto essere riparata con una penalità.....".

Benché ci sia stato un intervallo di tempo fra l'aver eseguito la penalità ed aver ottenuto il vantaggio, gli arbitri possono ancora agire secondo la Regola C8.3(a) se si convincono che lo strappo nello spinnaker è il risultato dell'originale infrazione della regola.

b) Gli arbitri potrebbero avviare un'udienza dopo la regata secondo la Regola C8.4 per accertare se sia stata infranta la Regola 14.

c) In applicazione della Regola C6.1(b), **BLU** può esporre la bandiera rossa per la Regola 14 a causa del fatto che il danno è stato causato dal contatto. Il Comitato delle proteste avrà bisogno di verificare se la bandiera sia stata esposta alla prima ragionevole occasione dopo il verificarsi dello strappo.

d) **BLU** potrebbe richiedere riparazione secondo della Regola 62.1(b) oppure si potrebbe iniziare la procedura di riparazione secondo la Regola 60.3(b).

## CALL MR 8

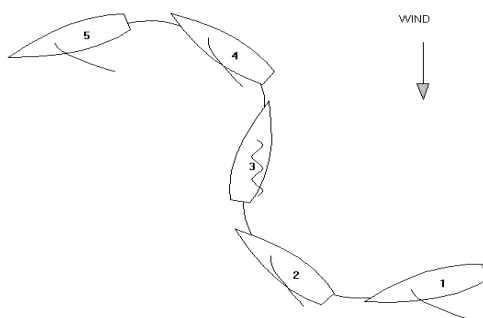
Regola C5.6  
Regola C7

Segnalazioni arbitrali - Penalità non eseguita  
Sistema di penalità

### Domanda

**GIALLO** deve eseguire una virata quale penalità.

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



### Risposta

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

Non appena **GIALLO** passa la posizione di prua al vento entra in vigore la Regola 13.1 pertanto deve tenersi discosto.

Nonostante la Regola C7.4(a) stabilisca che: "una barca con una penalità pendente che sta navigando verso una boa di poppa o la linea di arrivo e passa la posizione di prua al vento, si sta penalizzando", una barca che cerchi di compiere una penalità nella maniera sopra descritta non sta rispettando la Regola C7.2(a) (2) e gli arbitri devono segnalare che la barca non si sta più penalizzando e che la penalità rimane pendente.

*Nota Italiana: Detto segnale consiste in una serie di fischi brevi.*

## CALL MR 10

Regola 18.2	Dare spazio alla boa
Regola 31	Toccare una boa
Regola 64.1(c)	Penalità ed esenzioni
Regola C6.1(a)	Proteste fra barche e richieste di riparazione
Regola C8.1(b)	Penalità iniziate dagli arbitri, Modifiche di regole
Regola C8.2	Penalità iniziate dagli arbitri

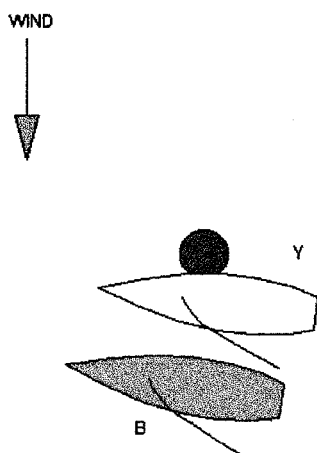
### Domanda

**BLU** e **GIALLO** stanno girando una boa e **GIALLO** la tocca.

Nessuno dei due espone la bandiera Y.

Gli arbitri vedono **GIALLO** che tocca la boa, ma secondo loro **BLU** non aveva concesso a **GIALLO** spazio sufficiente per passare la boa.

Dovrebbero gli arbitri iniziare qualche azione?



### Risposta

Gli arbitri non devono esporre alcun segnale.

Benché **BLU** abbia infranto la Regola 18.2(a) o (b) non può essere penalizzato a causa del fatto che nessuna barca ha protestato e la Regola C8.2 non consente che gli arbitri assegnino una penalità quando una barca infrange una regola della Parte 2.

**GIALLO** ha infranto la Regola 31 toccando la boa, comunque la Regola C8.1(b) chiarisce che essa è esonerata secondo la Regola 64.1(c).

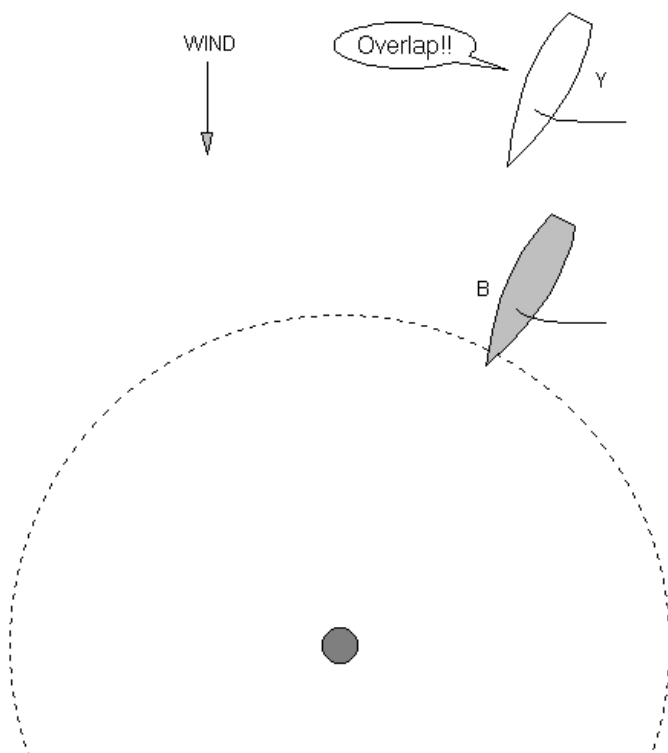
## CALL MR 11

### Regola C9.3 Altri procedimenti

#### Domanda

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

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



#### Risposta

Negativo.

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

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

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

## CALL MR 12

Regola 10	Su mure differenti
Regola 15	Acquisire il diritto di rotta
Regola 21.2	Eseguire penalità
Regola C7	Sistema di penalità

### Domanda

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

Quando sono prossimi ad incontrarsi, **GIALLO** viene penalizzato e deve eseguire una penalità immediata, (era una penalità con bandiera rossa oppure la sua seconda penalità).

Quando cambia il diritto di rotta?

### Risposta

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

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

## CALL MR 13

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

#### Domanda

Dopo che gli arbitri hanno segnalato la loro decisione, in risposta all'esposizione della bandiera Y da parte di una barca, componenti dell'equipaggio di una delle barche mostrano apertamente di non essere soddisfatti della decisione.

Dovranno gli arbitri imporre una penalità per la Regola C8.3(c) per "mancanza di spirito sportivo"?

#### Risposta

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

Se essi esprimono esclusivamente il loro mancato gradimento o la loro disapprovazione, o di considerare errata la decisione presa, in questo caso la penalità non è giustificata.

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

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

#### **NOTA ITALIANA**

*Qualora i concorrenti si rendano colpevoli di uso di parole volgari o maleducate gli arbitri dovranno penalizzarli reprimendo anche, in modo severo, atteggiamenti da superuomo e di divismo che stanno diventando troppo comuni.*

*In caso di recidiva nello stesso match, o comunque, di ripetuta infrazione nel corso della manifestazione, o qualora i concorrenti eseguano gesti di scherno (applausi) o gesti volgari, o ancora usino parole offensive, gli arbitri dovranno squalificarli con la bandiera nera.*

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

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

*Le stesse norme di cui sopra si applicano, ovviamente, per casi di protesta e intolleranza nei confronti dei Comitati di regata, per richiami avvenuti o non avvenuti e simili e nell'atteggiamento maleducato nei confronti degli altri concorrenti.*



## **CALL MR 14**

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

### **Domanda**

**GIALLO** espone la bandiera Y, immediatamente dopo un incidente.  
Prima che gli arbitri segnalino la loro decisione si verifica un secondo incidente e **BLU** espone la bandiera Y.  
Come dovrà essere segnalata la decisione degli arbitri?

### **Risposta**

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

## CALL MR 15

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

### Domanda 1

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

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

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

### Risposta1

Negativo.

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

Per procedimento si intende anche la richiesta di riparazione.

### Domanda 2

La bandiera Y viene esposta, ma gli arbitri non espongono il segnale, non avendo visto l'accaduto a causa di un incidente al motore del loro battello, cosa dovranno fare?

### Risposta 2

Esporre la bandiera bianco-verde.

Poiché gli arbitri non erano in posizione, l'unica alternativa è di segnalare "nessuna penalità".

La Regola C9.1, inoltre, proibisce alle barche di chiedere riparazione e la Regola C9.3 proibisce agli arbitri di iniziare una procedura di riparazione ai sensi della Regola 60.3.

### **Nota Italiana:**

*La call MR15 è molto più generica di quanto possa sembrare e va estesa non solo a mancanza di segnali ma anche all'emissione di segnali sbagliati da parte degli arbitri. Notare quanto esplicito sia il richiamo al fatto che alla barca è **proibito** chiedere riparazione.*

*Si invita a rispettare questa regola senza farsi intenerire dall'eventuale abnormità del caso.*

## **CALL MR 16**

### **Regola C7            Sistema di penalità**

#### **Domanda 1**

La Regola C7.3(c) richiede ad una barca con due penalità di eseguirne una "appena ragionevolmente possibile".

La Regola C7.3(d) richiede ad una barca con una penalità con bandiera rossa di eseguire la penalità "non appena ragionevolmente possibile".

Una barca, come può attenersi a quanto richiesto, quando la vicinanza di un'altra barca o di un ostacolo, o di entrambi le impedisce di orzare o poggiare per iniziare la penalità in virata o in abbattuta?

#### **Risposta 1**

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

Se l'altra barca vira per impedirle di eseguire la penalità, essa deve virare nuovamente riprovando ad allontanarsi.

#### **Domanda 2**

Una barca con una penalità viene penalizzata un'altra volta.

Parte della penalità sarebbe eseguita all'interno della zona di una boa da girare, se venisse eseguita immediatamente.

Cosa dovrà fare la barca prima di eseguire la penalità?

#### **Risposta 2**

Essa potrà mantenere la rotta che avrebbe tenuto senza la seconda penalità fino a quando non potrà eseguire la seconda penalità senza che parte della stessa venga eseguita entro la zona.

Solo allora dovrà effettuare la penalità.

#### **Domanda 3**

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

#### **Risposta 3**

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

## CALL MR 17

<b>Regola C5</b>	<b>Segnalazioni Arbitrali</b>
<b>Regola C6.5</b>	<b>Proteste fra barche e richieste di riparazione - Decisioni degli arbitri</b>
<b>Regola C7.2(b)</b>	<b>Sistema di penalità: Tutte le penalità</b>

### Domanda 1

**GIALLO** espone la bandiera Y.

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

Quale dovrà essere la risposta?

### Risposta 1

Esporre la bandiera bianco-verde.

La Regola C7.2(b) permette ad una barca di eseguire una penalità prima che le sia stata segnalata.

La Regola C5.1 precisa che la bandiera bianco-verde significa "Nessuna penalità".

In questo caso non c'è una penalità imposta in quanto è già stata eseguita.

### Domanda 2

La risposta potrebbe essere differente se **GIALLO** avesse una penalità pendente?

### Risposta 2

Negativo.

Gli arbitri esporrebbero la bandiera bianco-verde e la penalità di **GIALLO** resterebbe pendente.

### Domanda 3

Vicino al termine di un lato al vento gli arbitri decidono di penalizzare **BLU**, ma ritardano nella segnalazione sino a quando la barca non ha girato la boa, comunque **BLU** esegue la penalità prima di girare la boa.

E' concesso tale comportamento?

### Risposta 3

Affermativo, vedere la Risposta 1.

Comunque, secondo la Regola C7.3(b) **BLU** non può eseguire nessuna parte di una penalità dentro la zona di una boa da girare.

### Domanda 4

**GIALLO**, con una penalità pendente, infrange una regola del diritto di rotta, viene protestato da **BLU**, vede la bandiera Y di **BLU** ed esegue la penalità prima che sia segnalata dagli arbitri.

Nel momento in cui vede la bandiera Y, **BLU** sta girando una boa.

Deve eseguire la penalità appropriata al lato in cui si trova oppure una appropriata al momento della segnalazione dell'arbitro?

### Risposta 4

Una barca che esegue una penalità prima che questa venga segnalata dovrà eseguire la penalità appropriata al lato in cui si trova in quel momento.

## **CALL MR 18**

**Regola C2.8**

**Modifiche alle regole della Parte 2**

**Regola C8.4**

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

### **Domanda**

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

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

### **Risposta**

Negativo.

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

## **CALL MR 19**

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

### **Domanda 1**

Gli arbitri penalizzano una barca per aver infranto una regola del diritto di rotta, facendo la segnalazione appropriata.

Poco dopo si accorgono di aver commesso un errore.

Possono cancellare il loro segnale, esponendo la bandiera bianco-verde od esponendo il segnale dell'altra barca, gridando od usando un altro mezzo di comunicazione?

### **Risposta 1**

Negativo.

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

### **Domanda 2**

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

### **Risposta 2**

Affermativo.

## **CALL MR 21**

**Definizioni**                      **Tenersi discosta**  
**Definizioni**                      **Ingaggio**

### **Domanda 1**

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

### **Risposta 1**

Negativo.

La persona come viene descritta non è parte della barca.

### **Domanda 2**

Le macchine fotografiche fisse e/o i loro treppiedi fissi, piazzati dal Comitato di Regata o secondo le sue direttive, possono proiettarsi oltre la poppa della barca.

Una macchina fotografica oppure il suo treppiede può essere considerata come "parte dell'equipaggiamento della barca in posizione normale" per la determinazione degli ingaggi o contatti fra le due barche?

### **Risposta 2**

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

### **Domanda 3**

Le bandiere spesso si proiettano oltre lo scafo della barca, a poppa oppure sottovento. Debbono essere considerate "parte dell'equipaggiamento della barca in posizione normale" per la determinazione degli ingaggi o contatti fra due barche?

### **Risposta 3**

Negativo.

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

## CALL MR 22

### Regola C2.9            **Modifiche alle Regole della Parte 2** **Quando s'incontrano barche di incontri diversi**

#### **Domanda**

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

#### **Risposta**

Affermativo, sempre che il cambiamento di rotta di **VERDE** sia coerente con "il rispetto di una regola o l'intento di vincere il proprio match".  
Se **VERDE** si è chiaramente svantaggiato cambiando la propria rotta, allora ha infranto la Regola C2.9.



## CALL MR 23

Regola C2.9            **Modifiche alle Regole della Parte 2**  
                             **Quando s'incontrano barche di incontri diversi**  
Regola C6              **Proteste fra barche e richieste di riparazione**

### Domanda

**GIALLO** e **BLU** sono in un match con **GIALLO** davanti a **BLU**.  
**BLU** vede un incidente fra **GIALLO** e **VERDE** (barca in un match avanti) nel quale **GIALLO** sembra che abbia infranto una Regola della Parte 2.  
**VERDE** non espone la bandiera Y.  
Quale azione può intraprendere **BLU**?

### Risposta

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

## CALL MR 24

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

### Domanda 1

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

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

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

### Risposta 1

- a) Se gli arbitri sono certi che non sia stato effettuato il richiamo alla voce, allora il segnale per richiedere spazio per virare viene considerato come non effettuato. (Gli arbitri possono essere certi che non c'è stato il richiamo alla voce se non hanno avuto difficoltà a sentire altre richieste da una posizione simile). Agli effetti delle regole della Parte 2 gli arbitri dovranno agire come se non ci fosse stato il segnale.
- b) Gli arbitri possono decidere che **GIALLO** ha infranto la Regola C8.3(b) oppure (c) e penalizzarla; essi possono anche, in un caso estremo o ripetuto, aprire un'udienza per la Regola 2, la regola del Corretto Navigare.

### Domanda 2

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

### Risposta 2

Affermativo.

## CALL MR 25

Regola 10	Su mure differenti
Regola 20	Spazio per virare ad un ostacolo
Regola C8.1(b)	Penalità iniziate dagli arbitri - esenzioni

### Domanda 1

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

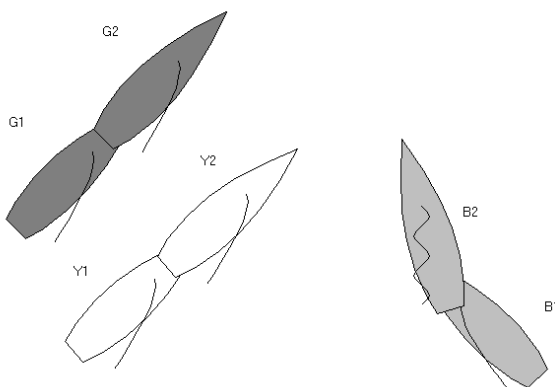
In un lato al vento **BLU** è di bolina stretta, mure a dritta, **GIALLO** e **VERDE** sono ingaggiati, entrambi di bolina stretta, mure a sinistra.

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

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

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

Cosa dovrebbero fare gli arbitri?



### Risposta 1

Se gli arbitri del match fra **BLU** e **GIALLO** sono certi che **VERDE** ha infranto la Regola 20.1(b), allora dovranno esporre la bandiera bianco-verde segnalando così che non sono state inflitte penalità a **GIALLO** e **BLU**, ma segnaleranno agli arbitri del match di **VERDE** che quest'ultimo deve essere penalizzato.

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

### Domanda 2

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

### Risposta 2

Negativo.

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

## **CALL MR 27**

<b>Regola 32.1(e)</b>	<b>Annullamento dopo la partenza</b>
<b>Regola 62</b>	<b>Riparazione</b>
<b>Regola C9.2</b>	<b>Richieste di riparazione – Mezzo ufficiale che interferisce con una barca di un concorrente</b>
<b>Regola C9.3</b>	<b>Altri procedimenti – conseguenti ad azioni o mancate azioni degli arbitri</b>

### **Domanda**

In quali circostanze un match in corso può essere interrotto?

### **Risposta**

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

E' allora preferibile interrompere immediatamente il match.

Segue qualche esempio:

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

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

## CALL MR 28

Regola 21.2  
Regola C7

Eeguire penalità  
Sistema di penalità

### Domanda 1

**BLU** e **GIALLO** stanno navigando in poppa, mure a sinistra.

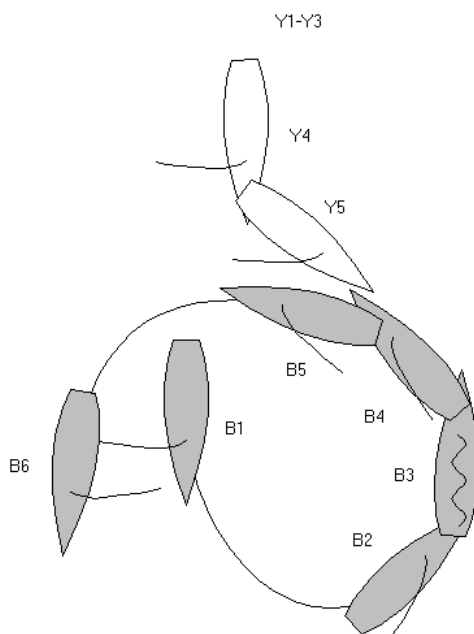
**BLU** ha una penalità pendente, orza, passa la posizione di prua al vento e poggia su una rotta di bolina stretta, mure a dritta.

**GIALLO** cambia rotta per evitare il contatto prima che **BLU** riesca a mettersi su una rotta di poppa.

**BLU** continua a poggiare e raggiunge la rotta di poppa.

Entrambi espongono la bandiera Y.

Cosa fare?



### Risposta 1

Segnalare che **BLU** ha completato una penalità e poi penalizzarlo nuovamente.

**BLU** si è attenuto alla Regola C7.2(a) (2) completando la penalità; comunque prima di ritornare su una rotta di poppa ha infranto la Regola 21.2.

## CALL MR 29

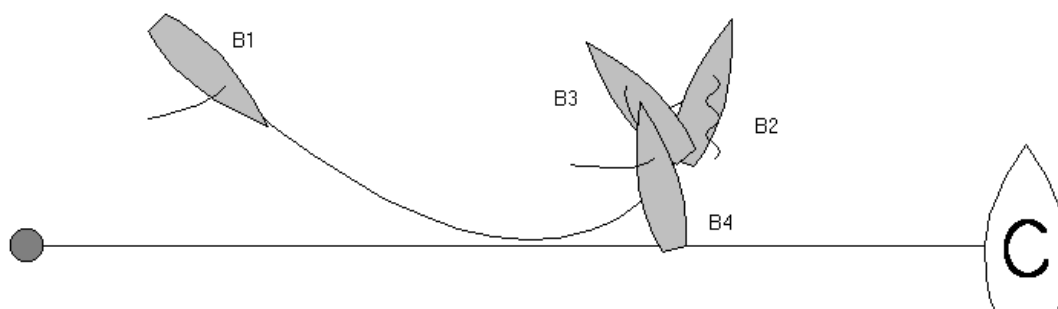
Regola C2.1            **Modifiche alle definizioni - Definizione di arrivo**  
Regola C5.6           **Segnalazioni arbitrali**  
Regola C7.4(b)       **Sistema di penalità; Esecuzione e completamento di penalità**

### Domanda

**BLU** ha una penalità pendente, quando si avvicina alla linea di arrivo.

Abbassa lo spinnaker, orza, passa la posizione di prua al vento, ritorna su una rotta di bolina sulle altre mure, contrasta la sua randa e veleggiando all'indietro taglia la linea di arrivo, con una rotta oltre quella di bolina.

E' arrivato?



### Risposta

Negativo.

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

Gli arbitri segnaleranno come richiesto dalla Regola C5.6 che la barca non sta più eseguendo la penalità che, pertanto, rimane in vigore.

## CALL MR 30

Regola 11	Sulle stesse mure, Ingaggiate
Regola 17	Sulle stesse mure; Giusta rotta
Regola C7	Sistema di penalità
Regola C8.3(b)	Penalità iniziate dagli arbitri - infrazione deliberata di una regola

### Domanda 1

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

**GIALLO** protesta e **BLU** viene penalizzato.

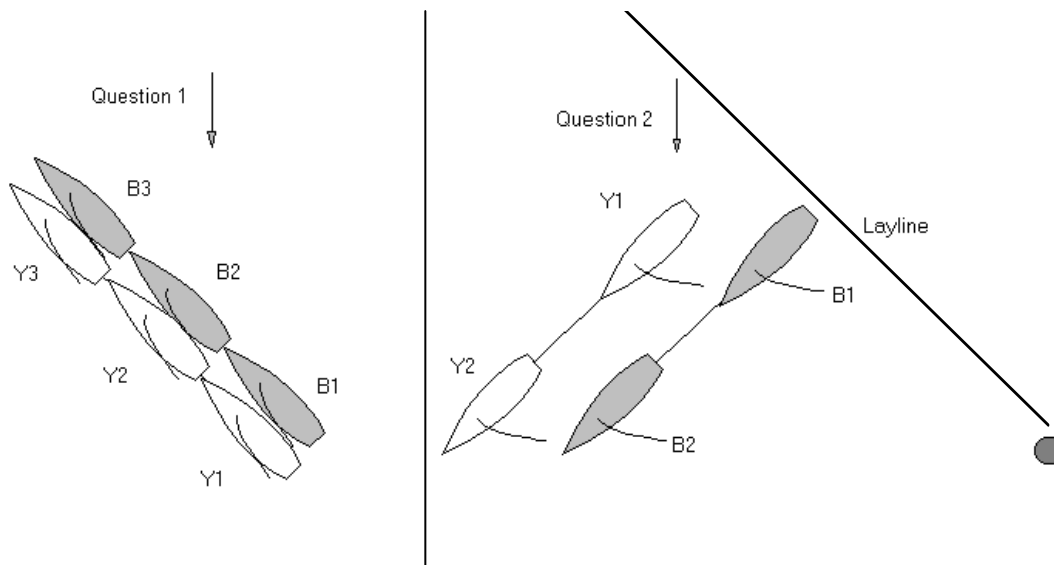
Poco tempo dopo **GIALLO** protesta ancora.

Quando possono gli arbitri, considerare che è stata infranta una regola per la seconda volta?

### Domanda 2

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

Quando possono gli arbitri, considerare che è stata infranta una regola per la seconda volta?



### Risposta 1 e 2

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

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

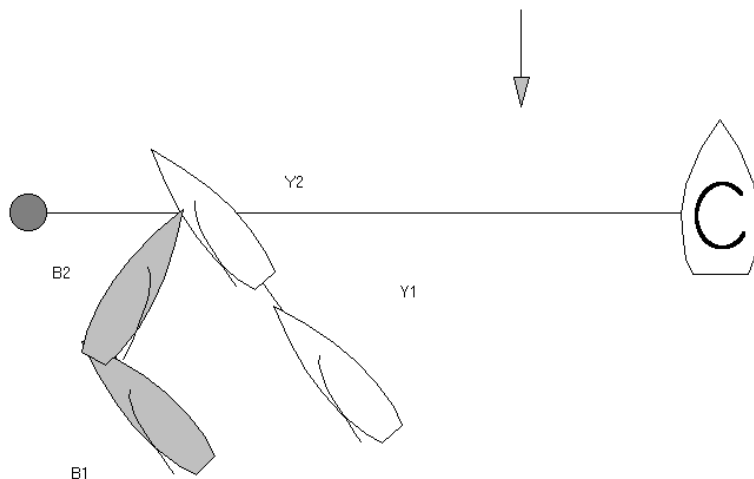
## CALL MR 31

### Regola C8.3(b)

### Penalità iniziate dagli arbitri - infrazione deliberata di una regola

#### Domanda 1

Come possono gli arbitri decidere che una regola è stata violata deliberatamente?



#### Risposta 1

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

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

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

Esempi possono essere:

- infrazione di una regola per non partire in anticipo (OCS) (la barca al vento poggia sulla barca sottovento);
- **BLU** non può raggiungere la boa di partenza e virare su mure a sinistra (vedere il disegno riportato qui sopra).
- forzare il passo ad una boa di partenza;
- negare ad una barca interna spazio ad una boa.



## CALL MR 32

**Regola C7.2(a)(1)                    Sistema di penalità; Tutte le penalità- penalità ad una  
boa al vento**

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

### **Domanda**

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

L’aver navigato oltre una boa od una variazione della direzione del vento, può costringere una barca a navigare al lasco in direzione di una boa che doveva essere una boa di bolina, oppure a navigare di bolina stretta verso una boa che doveva essere una boa di poppa.

In quale modo devono essere eseguite le penalità?

### **Risposta**

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

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

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

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

## CALL MR 33

Regola C7  
Regola C8.3

Sistema di penalità  
Penalità iniziate dagli arbitri - Ottenere un vantaggio

### Domanda 1

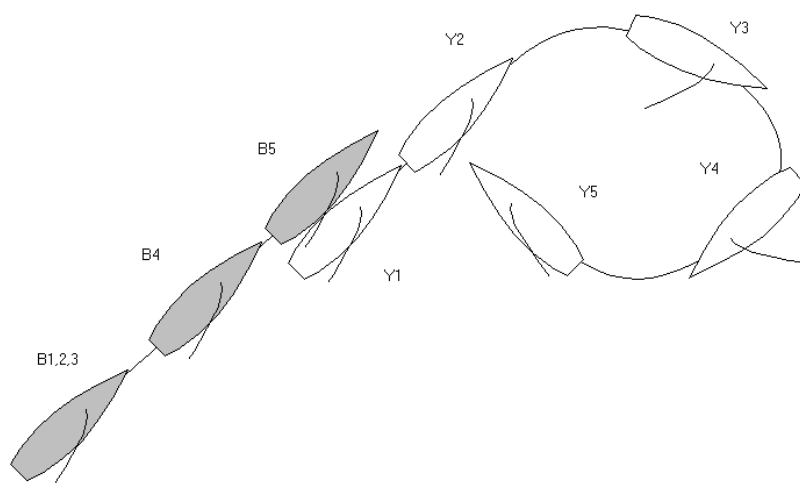
**GIALLO** è penalizzato prima della partenza.

Successivamente **GIALLO** e **BLU** partono mure a sinistra, con **GIALLO** sottovento, ma davanti a **BLU** circa quattro lunghezze

**GIALLO** poggia, abbatte, poi orza fino a rotta di bolina stretta sulle mure a dritta.

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

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



### Risposta 1

Negativo.

La Regola C8.3(a) si riferisce a situazioni in cui il vantaggio che una barca ottiene dall'infrazione di una regola è maggiore dello svantaggio che essa subisce, eseguendo la penalità.

In questa situazione il vantaggio che la barca penalizzata ottiene come barca mure a dritta, dopo aver eseguito la penalità, non è riferito al vantaggio di cui alla regola C8.3(a).

### Domanda 2

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

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

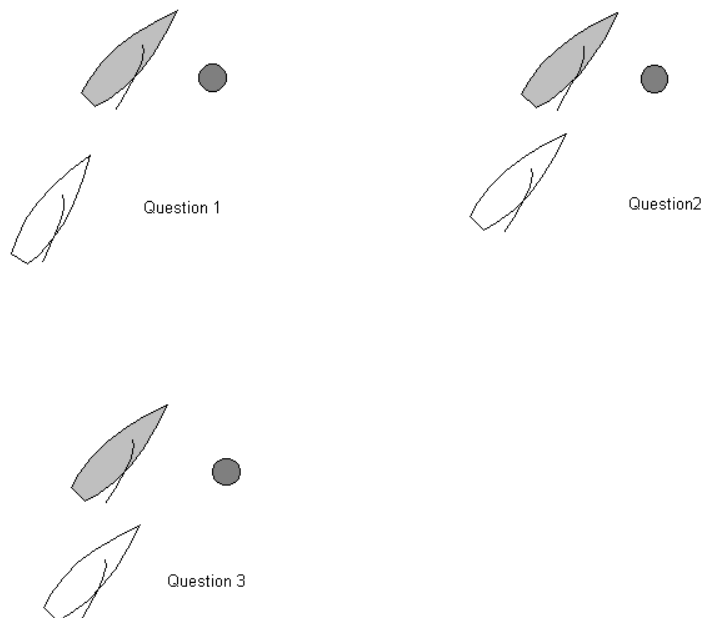
### Risposta 2

Negativo. Vedere la Risposta 1.

## CALL MR 34

Regola 17  
Regola C2.6

Sulle stesse mure; Giusta rotta  
Virare quando ci si avvicina ad una boa



### Domanda 1

**BLU** completa la sua virata nella posizione indicata come Domanda 1.

**GIALLO** è libero dalla poppa e può evitare un ingaggio all'interno orzando. Può **GIALLO** creare un ingaggio all'interno?

Quali regole si applicano?

### Risposta 1

Affermativo.

**GIALLO** può creare un ingaggio all'interno, ma si applica la Regola C2.6(b) ed essa deve dare a **BLU** spazio alla boa. Come **GIALLO** stabilisce un ingaggio da libero dalla poppa essa è anche soggetta alla Regola 17 e non deve navigare sopra la sua giusta rotta a meno che, facendo ciò, essa passi a poppavia di **BLU**.

### Domanda 2

**BLU** completa la sua virata nella posizione mostrata come nella Domanda 2.

**GIALLO** è libera dalla poppa ma non può evitare, orzando, un ingaggio all'interno. Può essa stabilire un ingaggio all'interno?

Quali regole si applicano?

### Risposta 2

Si applica la Regola C2.6.

**GIALLO** ha diritto a spazio alla boa e **BLU** si deve tenere discosta da **GIALLO** in aggiunta, a **GIALLO** non è richiesto di dare a **BLU** spazio per tenersi discosta stabilendo la Regola C2.6 che non si applica la Regola 15. Avendo **GIALLO** stabilito un ingaggio da libero dalla poppa essa è soggetta alla Regola 17 e non deve navigare sopra la sua giusta rotta a meno che, facendo ciò, essa passi a poppavia di **BLU**

### **Domanda 3**

**BLU** completa la sua virata nella posizione mostrata come nella Domanda 3.

**GIALLO** è ingaggiato all'interno.

Quali regole si applicano?

### **Risposta 3**

Si applica la Regola C2.6.

**GIALLO** ha diritto a spazio alla boa e **BLU** deve tenersi discosto da **GIALLO**, in aggiunta, a **GIALLO** non è richiesto di dare a **BLU** spazio per tenersi discosta stabilendo la Regola C2.6 che non si applica la Regola 15.

Essendo stato stabilito l'ingaggio prima che **BLU** completasse la sua virata la Regola 17 non si applica e **GIALLO** può navigare sopra la sua giusta rotta.

## CALL MR 35

### Regola C2.6      Virare quando ci si avvicina ad una boa

#### Domanda

**GIALLO** vira entro la zona e **BLU** diviene ingaggiato all'interno.

Gli arbitri non sono certi che **BLU** avrebbe potuto evitare, orzando, di divenire ingaggiato.

**GIALLO** espone la bandiera Y.

Quale dovrà essere la risposta?

#### Risposta

Bandiera bianco-verde.

Se gli arbitri non sono certi che **BLU** avrebbe potuto evitare di divenire ingaggiato orzando, allora essi dovranno presumere che non avrebbe potuto farlo.

## CALL MR 36

Regola C5.3	Segnalazioni arbitrali - penalità con bandiera rossa
Regola C6.5(b)	Decisioni degli arbitri- penalità con bandiera rossa
Regola C7.3(d)	Limitazioni nelle penalità - penalità con bandiera rossa
Regola C8.2	Penalità iniziate dagli arbitri

### Domanda

Dopo la partenza, **GIALLO** viene penalizzato e la penalità è segnalata con una bandiera gialla ed una bandiera rossa secondo la Regola C5.3 e C6.5(b).

Dopo un certo periodo di tempo, gli arbitri decidono che **GIALLO** non ha eseguito la penalità non appena ragionevolmente possibile.

Come si dovranno comportare gli arbitri?

### Risposta

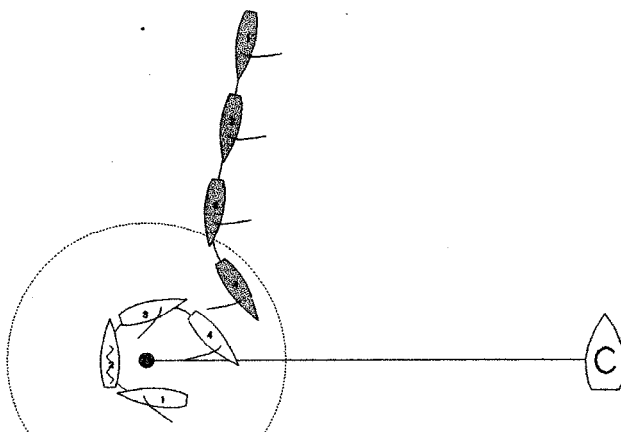
Gli arbitri dovranno penalizzare **GIALLO** secondo la Regola C8.2.

## CALL MR 37

Regola 11                    **Sulle stesse mure, Ingaggiate**  
Regola 18.2(a)           **Dare spazio alla boa**  
Regola 21.2                **Eseguire una penalità**

### Domanda

**GIALLO**, di prua a **BLU**, sta eseguendo una penalità attorno alla boa di arrivo.  
Quando **GIALLO** vira e poggia su mure a sinistra, **BLU**, avvicinandosi alla boa mure a dritta, poggia e abbatte su mure a sinistra.  
Viene esposta una bandiera Y.  
Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta

Quando **GIALLO** passa la posizione di prua al vento, inizia ad eseguire una penalità e deve tenersi discosto secondo la Regola 21.2 fino a quando non abbia completato la penalità poggiando su una rotta di poppa.  
Inoltre è in vigore la Regola 18.2(a) poiché le barche sono ingaggiate e dentro la zona.  
Una modifica di rotta di **BLU** può essere fatta per tenersi discosto da **GIALLO** oppure per dare a quest'ultimo spazio alla boa, od entrambe le cose.

Se **BLU** deve modificare la rotta prima che **GIALLO** abbia completato la sua penalità, allora **GIALLO** non si sta tenendo discosto secondo la Regola 21.2 anche se **BLU** sta modificando la sua rotta per dare spazio alla boa.

Segnalare che **GIALLO** ha completato la penalità e penalizzarlo ancora per l'infrazione della Regola 21.2.

Vedere la Call MR 28.

Se la modifica di rotta di **BLU** non è richiesta fino a quando **GIALLO** non ha completato la sua penalità, allora esporre la bandiera bianco-verde.

## CALL MR 38

Regola 20                      Spazio per virare ad un ostacolo  
Regola C8.3                    Penalità iniziate dagli arbitri

### Domanda

Avvicinandosi ad un ostacolo, **GIALLO** e **BLU** stanno navigando di bolina sulle stesse mure.

**BLU** segnala e richiede a **GIALLO** spazio per virare.

**GIALLO** pensando che **BLU** non stia navigando su una rotta di bolina stretta ignora il richiamo.

Entrambi protestano.

Quale dovrà essere la risposta?

### Risposta

Quando la barca che lancia il richiamo naviga di bolina, la barca richiamata deve sempre rispondere al richiamo in accordo alla Regola 20.1(b).

Penalizzare **GIALLO**.

Inoltre, se **BLU** ha lanciato il richiamo per virare quando era chiaro che non vi erano i requisiti della Regola 20.1 e della 20.3, allora **BLU** ha infranto la Regola 20.

Penalizzare **BLU**.

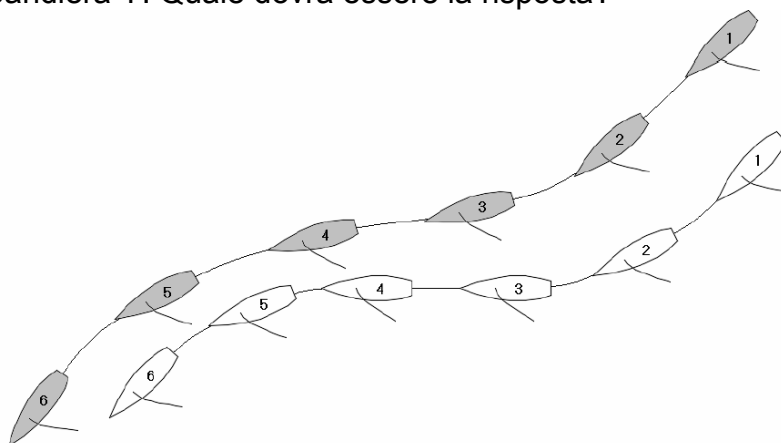


## CALL MR 39

Regola 11	Sulle stesse mure, Ingaggiate
Regola 16.1	Cambiamento di rotta
Regola C7.2	Tutte le penalità
Regola C7.3(d)	Limitazioni nelle penalità
Regola C8.3	Penalità iniziate dagli arbitri

### Domanda 1

**GIALLO** e **BLU** stanno navigando di poppa, con **BLU** ingaggiata sopravvento a **GIALLO**. Non si applica la Regola 17 **GIALLO** orza lentamente e **BLU** risponde, ma la risposta non le è sufficiente per tenersi discosta. Si verifica un contatto fra lo spinnaker di **BLU** e le manovre di **GIALLO**. **BLU** toglie il vento a **GIALLO** e la supera. Viene esposta la bandiera Y. Quale dovrà essere la risposta?



### Risposta 1

Se **BLU** si è tenuta discosta ma ha risposto troppo lentamente oppure non abbastanza, allora ha infranto la Regola 11. Penalizzare **BLU**.

Se inoltre gli umpires si convincono che **BLU** abbia infranto una regola deliberatamente, oppure che abbia ottenuto un vantaggio dall'infrazione di una regola, dopo aver subito una penalità, allora dovranno segnalare a **BLU** una seconda penalità secondo la Regola C8.3. Se gli umpires non erano convinti che sussista una delle due condizioni, ma ritengono che **BLU** abbia guadagnato una posizione di controllo grazie all'infrazione, essi dovrebbero infliggere a **BLU** una penalità con bandiera rossa secondo la Regola C8.3.

Vedere anche la Call MR 31

### Domanda 2

La risposta sarebbe diversa se **GIALLO** avesse una penalità in sospenso?

### Risposta 2

Negativo. Comunque se a **BLU** è stata segnalata una penalità con bandiera Rossa, secondo la Regola C8.3, questa penalità non cancellerà la penalità in sospenso di **GIALLO** (C7.2(e)). **BLU** deve eseguire la sua penalità non appena ragionevolmente possibile e **GIALLO** resta con una penalità da eseguire.

### Domanda 3

La risposta sarebbe diversa se le barche si avvicinassero alla linea di arrivo e **GIALLO** avesse una penalità in sospenso?

### Risposta 3

Negativo. Comunque in questa situazione è più probabile che si verifichino le condizioni per una doppia penalità.

Se a **BLU** viene segnalata una doppia penalità, la prima cancellerà la penalità di **GIALLO** (C7.2(e)). **BLU** non sarà registrata come arrivata fino a quando non abbia completato la sua seconda penalità: solo allora sarà arrivata. (C7.3(d)).