

International Sailing Federation

The Racing Rules of Sailing Il Regolamento di Regata

Q & A's Booklet – Domande e Risposte

Ultimo aggiornamento: Febbraio 2013

Introduction

The ISAF Racing Rules Questions and Answers are published on the ISAF website as a joint responsibility of the Racing Rules Committee and the Race Officials Committee.

The Question and Answer Panel is set up to provide a service to Race Officials, Member National Authorities and ISAF Class Associations whereby they may submit questions through ISAF concerning the Racing Rules of Sailing (RRS).

The answers are prepared by a Panel of experienced Race Officials. The answers are not authoritative interpretations; but they are explanations of the RRS that represent an important service by providing carefully considered opinions of experienced Race Officials.

Answers will always be given to the questioner, but only Questions and Answers of general interest are published in this booklet. It is intended that these Questions and Answers are further considered for submission for a rule change, for inclusion in the ISAF Case Book/Call Books, or for educational material in Race Officials Manuals.

This service is not to be used as a 'substitute' appeal process, but is simply to provide considered opinions on questions on the RRS.

Our thanks to Ana Sanchez del Campo (ESP) for being as Chairman of the Panel, to the Race Officials who participate in the Panel's work, and to Marianne Middelthon (NOR) for preparing this booklet of Questions and Answers.

February 2013

Jan Stage
Chairman

ISAF Race Officials Committee

Bernard Bonneau
Chairman

ISAF Racing Rules Committee

Introduzione

Le Domande e Risposte (Q&A) sul Regolamento di Regata ISAF sono pubblicate sul sito internet ISAF con responsabilità congiunta del Comitato per le Regolamento di Regata e quello degli Ufficiali di Regata. Il pannello delle Q&A è costituito per fornire un servizio agli Ufficiali di Regata, alle Autorità Nazionali Membri e alle Associazioni di Classe ISAF in modo che essi possano sottomettere domande attraverso l'ISAF riguardo al Regolamento di Regata (RRS).

Le risposte sono fornite da un pannello di Ufficiali di Regata esperti. Le risposte non sono interpretazioni autorevoli; comunque esse sono spiegazioni del Regolamento di Regata che rappresentano un servizio importante fornendo opinioni accuratamente considerate di Giudici esperti.

Verrà sempre data una risposta al richiedente, ma solo Q&A di interesse generale saranno pubblicate in questo fascicolo. E' previsto che queste Q&A siano ulteriormente considerate per la loro sottomissione per un cambio di regole, per l'inserimento nei Case Book e Call Book dell'ISAF o come materiale educativo nei Manuali degli Ufficiali di Regata.

Questo servizio non deve essere usato come 'sostituto' del processo di appello, ma semplicemente per fornire opinioni meditate su domande riguardanti il Regolamento di Regata.

(Seguono ringraziamenti alla responsabile del Pannello e agli Ufficiali di Regata che hanno contribuito alle Q&A)

Febbraio 2013

Jan Stage
Chairman

ISAF Race Officials Committee

Bernard Bonneau
Chairman

ISAF Racing Rules Committee

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Indice per sezioni

Cod Q&A	No. Q&A	Testo inglese	Testo italiano
---------	---------	---------------	----------------

A – Corretto navigare

		There is currently no Q&A in this section	Al momento non ci sono Q&A in questa sezione
--	--	---	--

B – Quando le barche si incontrano

B001	Q&A 13-001	Two boats fetching the mark after passing head to wind in the zone when another is already fetching. .	Due barche raggiungenti la boa dopo aver passato la prua al vento all'interno della zona mentre un'altra barca sta già raggiungendo la boa
B002	Q&A 13-005	Port tries to cross in front of starboard.	La barca mure a sinistra tenta di passare davanti ad una mure a dritta
B003	Q&A 13-013	Rights and obligations at obstructions.	Diritti e obblighi agli ostacoli
B004	Q&A 13-015	3 boats overlapped on port tack approaching an obstruction; a racing boat on starboard tack.	3 barche ingaggiate mure a sinistra si avvicinano ad un ostacolo che è una barca mure a dritta

C – La Partenza

		There is currently no Q&A in this section	Al momento non ci sono Q&A in questa sezione
--	--	---	--

D – Compimento del percorso

D001	Q&A 13-001	The rights of an OCS boat that is sailing the course.	Diritti di una barca OCS che sta compiendo il percorso
----------------------	------------	---	--

E – L'Arrivo

E001	Q&A 13-006	When has a boat 'cleared' the finishing line and marks?	Quando una barca libera la linea di arrivo e le boe?
E002	Q&A 13-007	Race committee action when a boat passes the pin end of the finishing line on the wrong side or touches a finishing mark. .	Azione del Comitato di Regata quando una barca passa la boa di arrivo dalla parte sbagliata o tocca la boa di arrivo
E003	Q&A 13-008	About shortening of course and finishing when the race committee is positioned at the 'wrong' end of the line..	Riduzione del percorso e arrivo quando la barca comitato è posizionata dalla parte 'sbagliata' della linea

F – La Classifica

		There is currently no Q&A in this section	Al momento non ci sono Q&A in questa sezione
--	--	---	--

G – Pratica e Gestione della Regata

G001	Q&A 13-016	Timing of individual recall signals.	Tempi dei segnali di richiamo individuali
----------------------	------------	--------------------------------------	---

H – Giuria Internazionale

		There is currently no Q&A in this section	Al momento non ci sono Q&A in questa sezione
--	--	---	--

J – Proteste, Udienze, Appelli e Procedure

J001	Q&A 13-002	Is an arbitration decision final?	La decisione di un arbitro è definitiva?
J002	Q&A 13-003	May arbitrators sit on panel hearing a case that has been through arbitration?	I giudici che hanno deciso l'arbitrato possono far parte del pannello in una udienza che è passata attraverso l'arbitrato?
J003	Q&A 13-009	The role and functions of a measurer or equipment inspector.	Ruolo e funzioni di uno stazzatore o ispettore delle attrezzature

K – Match Race e Team Race

		There is currently no Q&A in this section	Al momento non ci sono Q&A in questa sezione
--	--	---	--

L – Aspetti tecnici

		There is currently no Q&A in this section	Al momento non ci sono Q&A in questa sezione
--	--	---	--

M – Terminologia

M001	Q&A 13-010	When is a boat on a beat to windward?	Quand'è che una barca è su un lato di bolina?
M002	Q&A 13-011	Changing course and rule 16.	Modifica della rotta e la regola 16
M003	Q&A 13-012	Proper Course and sail configuration.	Giusta rotta e configurazione delle vele

N – Prescrizioni e altre regole

N001	Q&A 13-004	Trash?	Rifiuti?
----------------------	------------	--------	----------

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione A – Corretto navigare

Al momento non ci sono Q&A in questa sezione

Altre domande che possono essere correlate

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

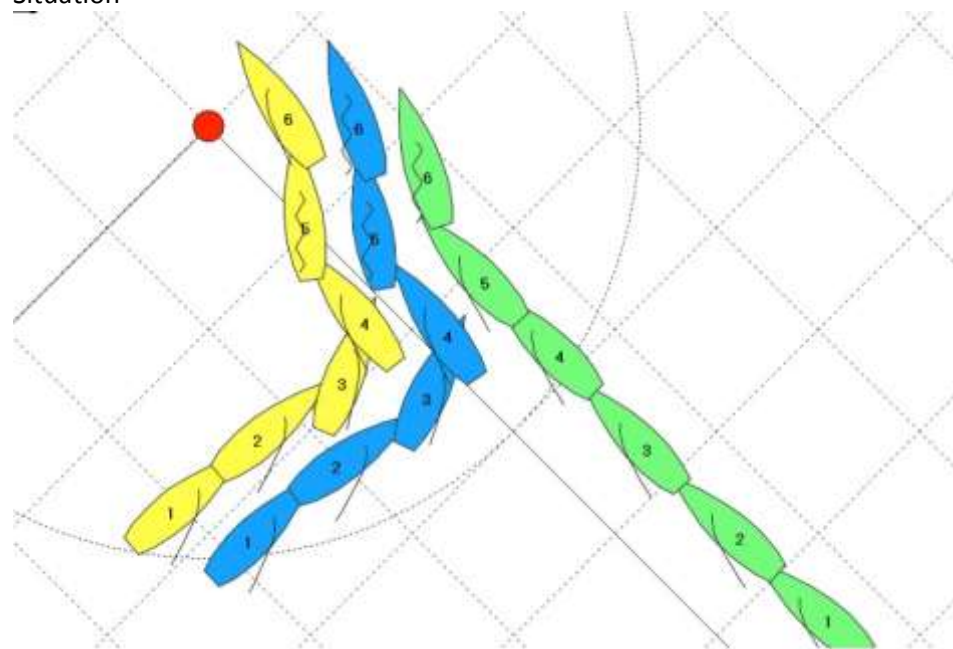
Sezione B Quando le barche si incontrano

Altre domande che possono essere correlate

B 001 Q&A 2013-001

Published: 18 February 2013 (Revision of Q&A B17 2010-020)

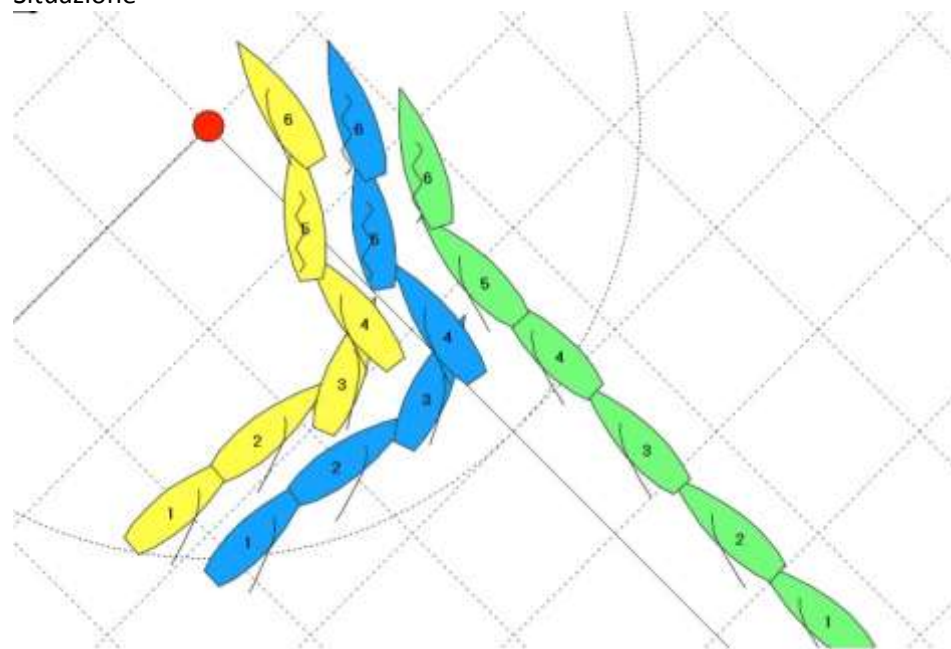
Situation



B 001 Q&A 2013-001

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Revisione di Q&A B17 2010-020)

Situazione



Shortly after position 2, Yellow decides she can tack and fetch the mark. Blue initially believes she can cross in front of Green so she does not hail for room to tack. However, as soon as Yellow luffs to tack, Blue immediately luffs and tacks so that the two boats pass head to wind simultaneously. Upon completion of their tacks, there is room for one boat (not both) to pass between Green and the mark.

After the tack is completed Yellow luffs to round the mark and Blue luffs to give Yellow mark-room. Green has to luff above close-hauled to avoid Blue. Green protests Blue and Blue protests Yellow.

Question 1

What should the decision be?

Answer 1

Penalize Yellow for breaking rule 18.3(a). Green was required to keep clear of Blue from the moment Blue completed her tack. Green kept clear, and broke no rule. Yellow and Blue were both required by rule 18.3(a) not to cause 'the other boat' to sail above close-hauled to avoid contact. When Green sailed above close-hauled, it was to avoid contact.

Yellow and Blue both broke rule 18.3(a). However, Blue is exonerated under rule 64.1(a) because she was compelled by Yellow to break rule 18.3.

Blue was required to keep clear of Yellow once Yellow completed her tack. Blue kept clear and did not break rule 11.

Question 2

Would the answer to Question 1 be different if there is not even room for one boat to pass between Green and the mark when the two boats complete their tacks?

Answer 2

No.

Appena passata la posizione 2, Gialla decide che può virare e raggiungere la boa. Blu inizialmente pensa di poter incrociare Verde a prua per cui non chiede spazio per virare. Tuttavia, appena Gialla orza per virare, Blu immediatamente orza e vira per cui le due barche passano la prua al vento simultaneamente.

Dopo aver completato la virata, c'è spazio solo per una barca (non entrambe) per passare tra Verde e la boa.

Dopo aver completato la virata Gialla orza per girare la boa e Blu orza per dare a Gialla spazio alla boa. Verde deve orzare oltre la bolina stretta per evitare Blu. Verde protesta Blu e Blu protesta Gialla.

Domanda 1

Quale dovrebbe essere la decisione?

Risposta 1

Penalizzare Gialla per infrazione alla regola 18.3(a). Verde doveva tenersi discosta da Blu dal momento in cui Blu ha completato la sua virata. Verde si è tenuto discosta e non ha infranto alcuna regola. Entrambe la Gialla e la Blu, per la regola 18.3(a), non dovevano obbligare 'l'altra barca' a navigare sopra la bolina stretta per evitare il contatto. Quando Verde ha navigato oltre la bolina stretta è stato per evitare il contatto. Gialla e Blu hanno entrambe infranto la regola 18.3(a). Tuttavia Blu è esonerata per la regola 64.1(a) in quanto è stato costretta da Gialla ad infrangere la regola 18.3.

Blu doveva tenersi discosto da Gialla quando questa aveva completato la virata. Blu si è tenuto discosto e non ha infranto la regola 11.

Domanda 2:

La risposta alla domanda 1 sarebbe diversa se non ci fosse spazio, nemmeno per una barca, di passare tra Verde e la boa dopo che le due barche hanno completato le loro virate?

Risposta 2:

No.

B 002 Q&A 2013-005

Published: 18 February 2013 (Re-issuing of Q&A2011.028 B24)

Situation 1

In a fleet race with 10 knots wind, two one-design boats, S and P are approaching each other on close-hauled courses on opposite tacks. P, thinking she can cross ahead of S, does not change course or speed and there is contact between S's bow and P's starboard quarter, about 20cms from P's stern, causing damage. S had the opportunity to bear away earlier to avoid contact, but S thought P was going to cross and did not alter course before the contact occurred.

Question 1

Did S break rule 14?

Answer 1

In this situation P made an erroneous judgment that she would cross in from of S, thereby breaking rules 10 and 14.

Rule 14 requires a boat, including a right-of-way boat, to avoid contact if reasonably possible. In the described situation it was reasonably possible for S to avoid contact. However, rule 14(a) also states that a right-of-way boat does not need to act to avoid contact until it is 'clear' that the other boat is not keeping clear.

Once it became clear to S that P was not going to tack, S was obliged under rule 14 to assess whether there was a likelihood of contact or whether P was 'clearly' keeping clear. In the situation described, S made a miscalculation when assuming there would not be contact. S therefore broke rule 14, as it would have been reasonably possible for her to change course in the last moment to avoid the contact.

ISAF Case 50 states as a general principle: 'When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.'

B 002 Q&A 2013-005

Publicata: 18 Febbraio 2013 (riedizione di Q&A2011.028 B24)

Situazione 1

In una regata di flotta, con 10 nodi di vento, due barche monotipi, S e P sono in rotta convergente di bolina stretta su mure opposte. P, pensando di poter passare di fronte ad S, non modifica né la sua rotta né la velocità ed avviene un contatto tra la prua di S e il giardinetto di dritta di P, a circa 20 cm dalla poppa di P, con danni. S aveva la possibilità di poggiare prima del contatto per evitarlo, ma S pensava che P potesse passare e non aveva modificato la sua rotta prima del contatto.

Domanda 1

S ha infranto la regola 14?

Risposta 1

In questa situazione P ha commesso una valutazione sbagliata di poter passare davanti ad S e quindi ha infranto le regole 10 e 14.

La regola 14 richiede che una barca, compresa anche quella con diritto di rotta, eviti il contatto, quando ragionevolmente possibile. Nella situazione descritta, era ragionevolmente possibile per S evitare il contatto. Tuttavia la regola 14(a) stabilisce anche che una barca con diritto di rotta non ha bisogno di agire per evitare il contatto finché non sia chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta.

Una volta che è stato evidente per S che P non avrebbe virato, S era obbligata, per la regola 14, a stabilire se ci fosse probabilità di un contatto o se P si sarebbe 'chiaramente' tenuta discosta. Nella situazione descritta, S ha fatto un calcolo sbagliato assumendo che non ci sarebbe stato un contatto. S ha perciò infranto la regola 14 poiché sarebbe stato ragionevolmente possibile per essa modificare la rotta all'ultimo momento per evitare il contatto.

Il Caso ISAF 50 stabilisce un principio generale: 'Quando il comitato accerta che S ha modificato la sua rotta e che c'era un ragionevole dubbio che P sarebbe passato a prua di S se S non avesse cambiato rotta, allora P dovrebbe essere squalificato.'

Situation 2

The situation is the same, but just before the contact occurs, S tries to avoid P by bearing away slightly, however S misjudges the manoeuvre.

Question 2

Did S break rule 14?

Answer 2

In this situation P made an erroneous judgment that she would cross ahead of S, thereby breaking rules 10 and 14. Although S made an attempt to avoid the collision, she too made an erroneous judgment in regard to rule 14 and whether P would keep clear. Once it became clear to S that P was not going to keep clear, S needed to commence her manoeuvre in such time as to avoid the collision. S could easily make a judgment as to how much to bear away and she had the opportunity, but misjudged it.

Under the Racing Rules of Sailing, misjudgments or poor seamanship does not normally in itself excuse a boat from complying with its obligations.

Since neither boat took a penalty, the decision of the protest committee should have been to score both boats DSQ.

Situazione 2

La situazione è la stessa, ma proprio prima che il contatto avvenga, S tenta di evitare P poggiando leggermente, tuttavia S giudica male la manovra.

Domanda 2

S ha infranto la regola 14?

Risposta 2

In questa situazione P ha fatto una erronea valutazione che sarebbe passato a prua di S, infrangendo così le regole 10 e 14. Anche se S ha tentato di evitare la collisione, ha comunque fatto una valutazione sbagliata relativamente alla regola 14 e se P si sarebbe tenuto discosto. Quando è stato chiaro per S che P non si stava tenendo discosto, S doveva iniziare la sua manovra in modo tale da evitare la collisione.

S poteva facilmente giudicare quanto poggiare e ne aveva anche la possibilità, ma ha sbagliato la valutazione.

Secondo il Regolamento di Regata, un errore di giudizio o poca arte marinaresca non scusano normalmente una barca dall'attenersi ai suoi obblighi.

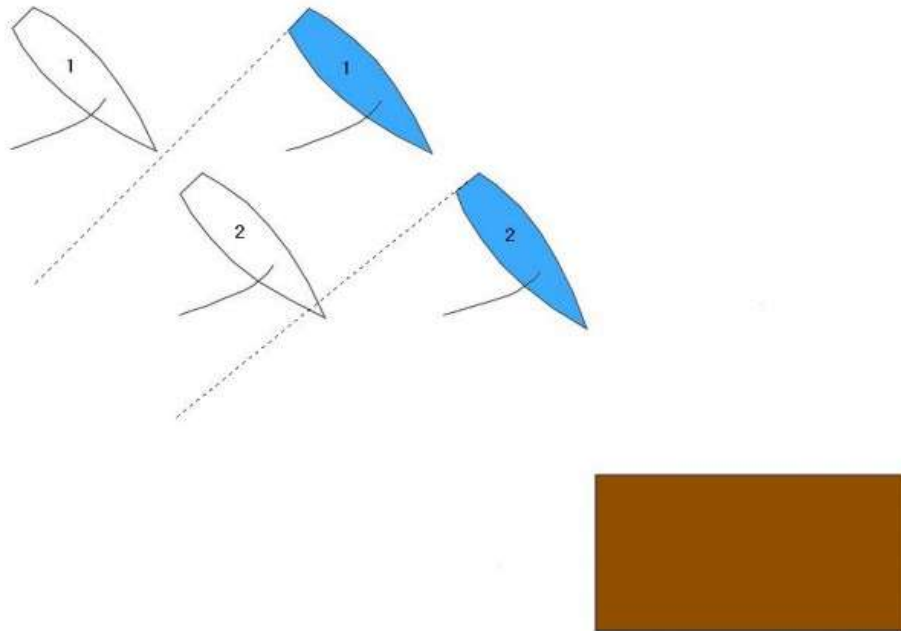
Poiché nessuna delle due barche ha preso una penalità, la decisione del Comitato delle Proteste dovrebbe essere di classificare entrambe le barche DSQ.

B 003 Q&A 2013-013

Published: 18 February 2013 (Re-issuing of Q&A2009.021 B004)

Background

Two boats, Blue and White, are racing. They are approaching a big obstruction that can be passed on either side. The courses steered by both boats are towards the middle of the obstruction. At position 1 Blue is clear ahead (by a very narrow margin) and on a track to windward of White. When Blue bears away slightly, she immediately becomes overlapped to windward of White.



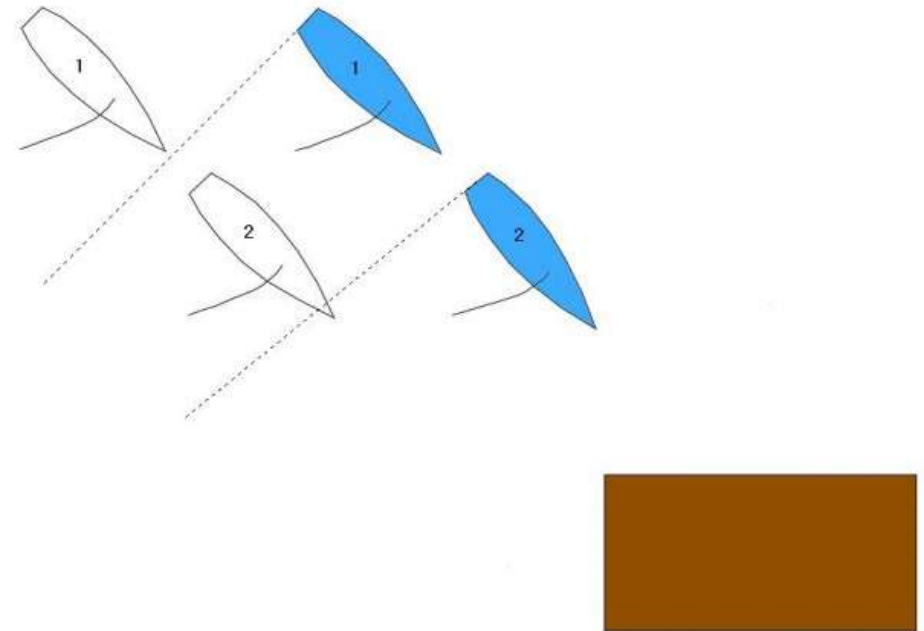
Rule 19.2(a) states that the right-of-way boat may choose to pass the obstruction on either side. In position 1 Blue is clear ahead, and thus has right of way under rule 12. When Blue bears away and becomes overlapped to windward of White, White becomes the right-of-way boat under rule 11.

B 003 Q&A 2013-013

Publicata: 18 Febbraio 2013 (Riedizione di Q&A2009.021 B004)

Background:

Due barche Blu e Bianca stanno regatando. Si stanno avvicinando ad un grande ostacolo che può essere lasciato da entrambi i lati. La rotta tenuta da entrambe le barche va verso il centro dell'ostacolo. Nella posizione 1 Blu è libero dalla prua (di uno spazio molto ridotto) e sopravvento a Bianca. Quando Blu poggia leggermente, immediatamente diventa ingaggiata sopravvento a Bianca.



La regola 19.2(a) stabilisce che la barca con diritto di rotta può scegliere da quale lato passare l'ostacolo. Nella posizione 1 Blu è libero dalla prua e quindi con diritto di rotta per la regola 12 ma quando Blu poggia e si ingaggia sopravvento a Bianca è quest'ultima che ha diritto di rotta per la 11.

Question

How can we determine which boat has the right to choose the side for passing the obstruction?

Answer

At any point in time the right-of-way boat at that moment is entitled by rule 19.2(a) to choose on which side she will pass the obstruction. Therefore, when the boats are at position 1, Blue has the right to choose to pass the obstruction on either side. However, when the boats reach position 2 Blue has lost that right, and at that time White has the right to choose.

When a right-of-way boat acts to implement a choice she has made under rule 19.2(a), she must comply with any applicable rules of Sections A and B. In addition, rule 19.2(b) applies if the boats are overlapped. In that case, the outside boat must give the inside boat room between her and the obstruction, unless she has been unable to do so from the time the overlap began.

In the case shown in the diagram, if after position 2 White chose to leave the obstruction to starboard and if the boats remained overlapped, White would have to comply with rules 16.1 and 17, and Blue would have to give White room between her and the obstruction as required by rule 19.2(b).

Domanda

Come si determina quale barca ha diritto di poter scegliere da quale parte passare l'ostacolo?

Risposta

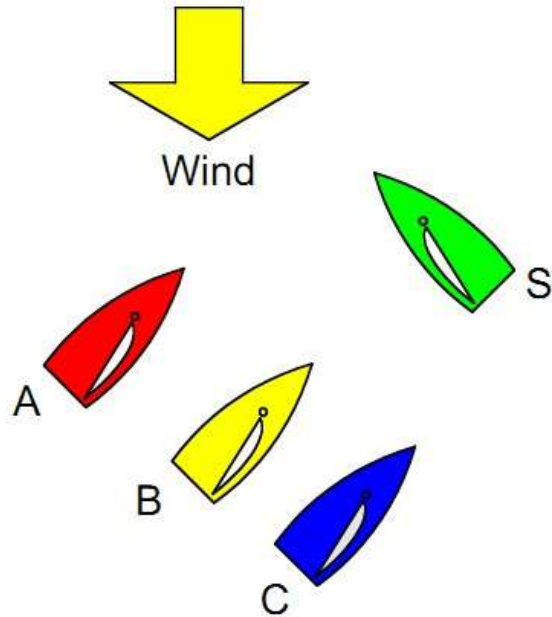
In ogni momento la barca con diritto di rotta può scegliere, in base alla regola 19.2(a), da quale parte passare l'ostacolo. Perciò quando le barche sono nella posizione 1, Blu ha diritto di passare l'ostacolo da entrambi i lati. Tuttavia quando le barche raggiungono la posizione 2, Blu ha perso questo diritto e Bianca può scegliere il lato da passare.

Quando una barca con diritto di rotta agisce per mettere in pratica una sua scelta secondo la regola 19.2(a), deve rispettare tutte le regole delle Sezioni A e B. In aggiunta se le barche sono ingaggiate si applica la regola 19.2(b). In questo caso la barca esterna deve dare alla barca interna spazio all'ostacolo a meno che non possa farlo dal momento in cui l'ingaggio è iniziato.

Nel caso mostrato nel diagramma, se dopo la posizione 2 Bianca sceglie di lasciare l'ostacolo a dritta e se le barche rimangono ingaggiate, Bianca dovrebbe rispettare le regole 16.1 e 17 e Blu dovrebbe dare spazio a Bianca tra sé e l'ostacolo come richiesto dalla regola 19.2(b).

B 004 Q&A 2013-15

Published: 18 February 2013 (Revision of Q&A 2010-01 B011)

**Assumed facts**

Boats A, B and C are close-hauled on port tack, A being to windward of B who is to windward of C.

Boat S is close-hauled on starboard tack with a risk of collision with A. If B and C did not change course, both would pass astern of S.

Boat A bears away to duck S, and B bears away to give her space to pass astern of S. C holds her course and there is a collision between B and C, which results in neither damage nor injury.

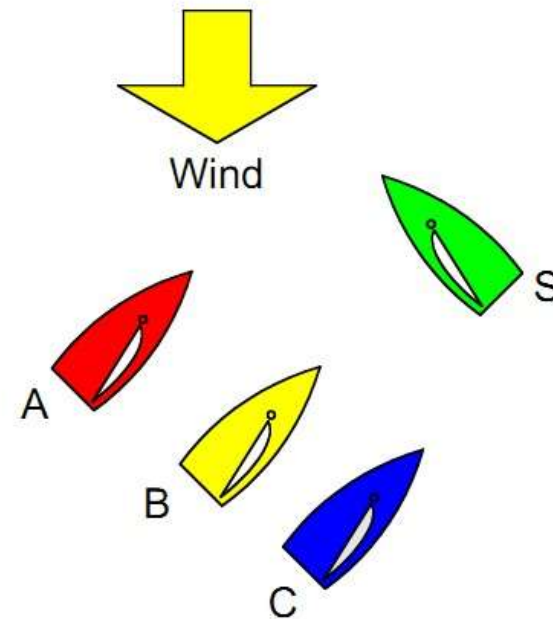
Neither boat takes a penalty. There is a protest between B and C.

Question

How do the rules apply to this incident and which boat or boats should be disqualified?

B 004 Q&A 2013-15

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Revisione di Q&A 2010-01 B011)

**Fatti accertati:**

Le barche A, B e C sono di bolina stretta mure a sinistra, A sopravvento a B che è sopravvento a C.

La barca S naviga di bolina stretta mure a dritta con rischio di collisione con A. Se B e C non modificano la loro rotta entrambe possono passare di poppa ad S.

La barca A poggia per passare sotto S e B poggia per darle spazio per passare di poppa ad S. C mantiene la sua rotta e c'è una collisione tra B e C senza danni né lesioni.

Nessuna barca prende penalità. C'è una protesta tra B e C.

Domanda:

Quali regole si applicano a questo incidente e quale barca (o barche) dovrebbero essere squalificate?

Answer

A, B and C are required to keep clear of S. S is therefore an obstruction to all three. Because C has right of way over both B and A, C may elect which side of S to pass (see rule 19.2(a)).

However, because C does not need to change course to avoid S, rule 20.1(a) makes it clear that C may not call for room to tack under rule 20. As C passes astern of S she is required by rule 19.2(b) to give room to both B and A to pass between her and S. Similarly, B is also required by rule 19.2(b) to give A room. The room that C is required to give to B includes enough space for B to give A room and for B to keep clear of C (see definition Room). C does not give that room and, therefore, breaks rule 19.2(b), and so C should be disqualified. C also breaks rule 14 as, had she given that room, the contact could have been avoided. However, because there was no damage or injury, C cannot be penalized under rule 14. B breaks rule 11, but she is exonerated under rule 64.1(a) because she was compelled to do so by C's breach of rule 19.2(b).

Risposta:

A, B e C devono tenersi discoste da S. S è quindi un ostacolo per tutte e tre. Poiché C ha diritto di rotta sia su A che su B, essa può scegliere da quale parte passare S (vedi regola 19.2(a)). Tuttavia, poiché C non deve cambiare rotta per evitare S, la regola 20.1(a) dice chiaramente che C può non chiamare spazio per virare per la regola 20. Poiché C passa a poppa di S essa è obbligata per la regola 19.2(b) a dare spazio sia ad A che a B per passare tra sé ed S. Allo stesso modo anche B è obbligata per la stessa regola a dare spazio ad A. Lo spazio che C deve lasciare a B comprende sufficiente spazio per A più quello per tenersi discosta da C (vedi la definizione di Spazio). C non dà lo spazio dovuto e quindi infrange la regola 19.2(b), e quindi C deve essere squalificato. C infrange anche la regola 14 poiché, se avesse concesso lo spazio, il contatto avrebbe potuto essere evitato. Tuttavia, poiché non ci sono stati né danni né lesioni, C non può essere penalizzata per la regola 14. B infrange la regola 11 ma è esonerata per la 64.1(a) in quanto è stata costretta a ciò dall'infrangere di C della regola 19.2(b).

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione C La Partenza

Al momento non ci sono Q&A in questa sezione

Altre domande che possono essere correlate

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione D Compimento del percorso

Altre domande che possono essere correlate

D 001 Q&A 2013-14

Published: 18 February 2013 (Revision of Q&A 2010-24 D006)

Situation

A fleet race starts and on the first run there is a luffing match between L and W. Both boats protest, and there is contact with no damage or injury. After the race it is discovered that W was OCS.

Question

Is it open to W to allege that she and L were not on the same leg, and that when L initiated a luffing match L was not only sailing above her proper course, she was also breaking rule 24.2 because she was interfering with W?

Answer

Both L and W are on the same leg. While W may not have started correctly, and may subsequently be scored OCS, she continues to sail the race with full rights and obligations under the rules.

Nothing in the rules would prevent W from making any allegation against L, but the protest committee would be bound by the rules and as both boats are on the same leg, rule 24.2 does not apply.

D 001 Q&A 2013-14

Publicata: 18 Febbraio 2013 (Revisione di Q&A 2010-24 D006)

Situazione

Sul primo lato di una regata di flotta c'è una gara di orzate tra L e W. Entrambe le barche protestano, c'è anche un contatto senza danni o lesioni. Dopo la prova si evidenzia che W era OCS

Domanda

Può W dichiarare che essa ed L non erano sullo stesso lato, e che quando L ha iniziato la gara di orzate non solo stava navigando oltre la sua giusta rotta ma stava anche infrangendo la regola 24.2 perché stava interferendo con W?

Risposta

Entrambe L e W sono sullo stesso lato. Anche se W può non essere partita correttamente, e quindi classificata OCS, W continua a regatare con tutti i diritti e doveri del Regolamento.

Nulla nelle regole impedisce a W di fare qualunque dichiarazione contro L, ma il CdP dovrà applicare le regole e poiché entrambe le barche sono sullo stesso lato, la regola 24.2 non si applica.

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione E L'Arrivo

Altre domande che possono essere correlate

E 001 Q&A 2013-006

Published: 18 February 2013 (Revision of Q&A2006.002 E01)

Question

With respect to the definition Racing, when has a boat 'cleared' the finishing line and marks?

Answer

A boat clears the finishing line and marks when no part of her hull, crew or equipment is on the line and when neither mark is influencing her course.

A boat that clears the finishing line close-hauled and continues to sail toward the finishing line pin end mark, where current sets her into the mark, is still racing and has broken 31. A boat that crosses the finishing line, sails away from the line and marks, and then later hits the finishing line mark, does not break rule 31 as she is no longer racing.

E 001 Q&A 2013-006

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Revisione di Q&A2006.002 E01)

Domanda

Relativamente alla definizione "In Regata" quand'è che una barca ha liberato la linea di arrivo e le corrispondenti boe?

Risposta

Una barca libera la linea di arrivo e le boe quando nessuna parte del suo scafo, equipaggio o attrezzatura è sulla linea e quando nessuna boa influenza più la sua rotta. Una barca che libera la linea di arrivo di bolina e continua a navigare verso il termine della linea di arrivo, dove la corrente la porta a toccare la boa, è ancora in regata ed ha infranto la regola 31. Una barca che attraversa la linea di arrivo, si allontana dalla linea e dalle boe e più tardi tocca una delle boe della linea di arrivo, non infrange la regola 31 perché non è più in regata.

E 002 Q&A 2013-007

Published: 18 February 2013 (Revision of Q&A2006.003 E02)

Situation A



Question 1

In situation A, the race committee observes Boat A passing the pin end of the finishing line on the wrong side and then dipping below the line, finishing, and sailing into the harbor. What should the race committee do in this situation?

Answer 1

The race committee must score the boat in her finishing place because she complied with the definition Finish. The race committee should protest A for breaking rule 28.1. After crossing the finishing line, a boat may correct an error in sailing the course made at the finishing line, but if she does not, she must be scored as finished when she crossed the line from the course side.

Question 2

Does the race committee need to remain on station until after the race time limit in case A returns to correct her error?

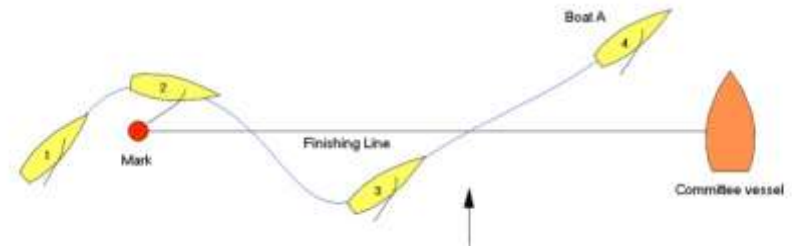
Answer 2

No, unless it is likely that A will return to correct her error and finish within the time limit.

E 002 Q&A 2013-007

Publicata: 18 Febbraio 2013 (Revisione di Q&A2006.003 E02)

Situazione A



Domanda 1

Nella situazione A il CdR osserva la barca A passare la boa sinistra della linea di arrivo dalla parte sbagliata poi scendere sotto la linea, arrivare e dirigersi a terra. Cosa dovrebbe fare il CdR in questa situazione?

Risposta 1

Il CdR deve classificare la barca nella sua posizione di arrivo in quanto ha ottemperato alla definizione Arrivo. Poi dovrebbe protestare la barca A per aver infranto la regola 28.1. Dopo aver passato la linea di arrivo una barca può correggere un errore di percorso fatto sulla linea di arrivo ma se non lo fa deve essere classificata come arrivata quando passa la linea per la prima volta.

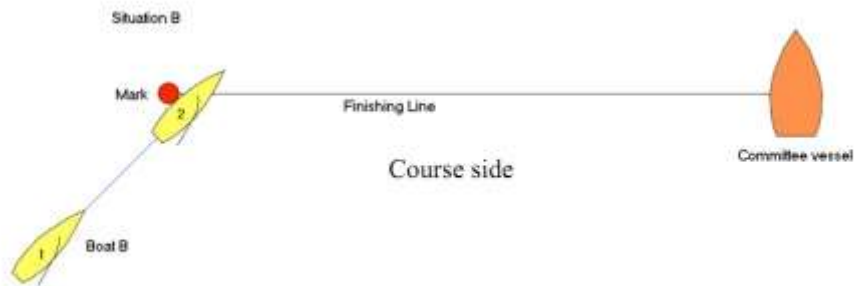
Domanda 2

Il CdR deve restare sull'arrivo fino al termine del tempo limite nel caso che la barca A ritorni per correggere l'errore?

Risposta 2

No, a meno che sia possibile che la barca A ritorni per correggere il suo errore entro il tempo limite della regata

Situation B



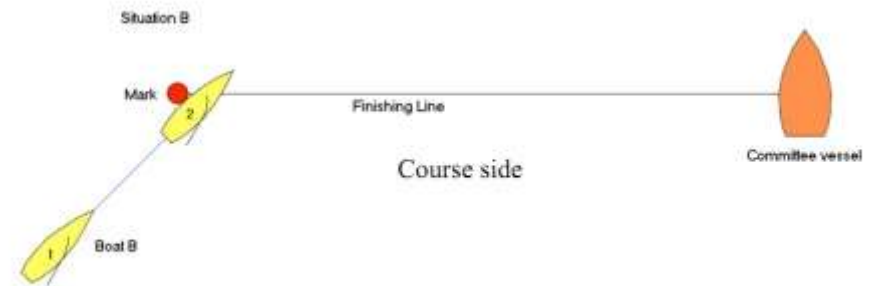
Question 3

In Situation B, the race committee observes Boat B breaking rule 31 as she crosses the finishing line. B does not take a penalty and sails home. What should the race committee do?

Answer 3

The race committee must score B in her finishing place when she crossed the finishing line from the course side. See the definition Finish. The race committee may protest the boat for breaking rule 31. See rule 60.2(a).

Situazione B



Domanda 3

Nella situazione B il CdR osserva la barca B infrangere la regola 31 quando taglia la linea di arrivo. La barca B non si penalizza e torna a terra. Cosa dovrebbe fare il CdR?

Risposta 3

Il CdR deve classificare B nella sua posizione di arrivo al momento in cui ha tagliato la linea dal lato del percorso. Vedi la definizione Arrivo. Il CdR può protestare la barca per aver infranto la regola 31. Vedi la regola 60.2(a).

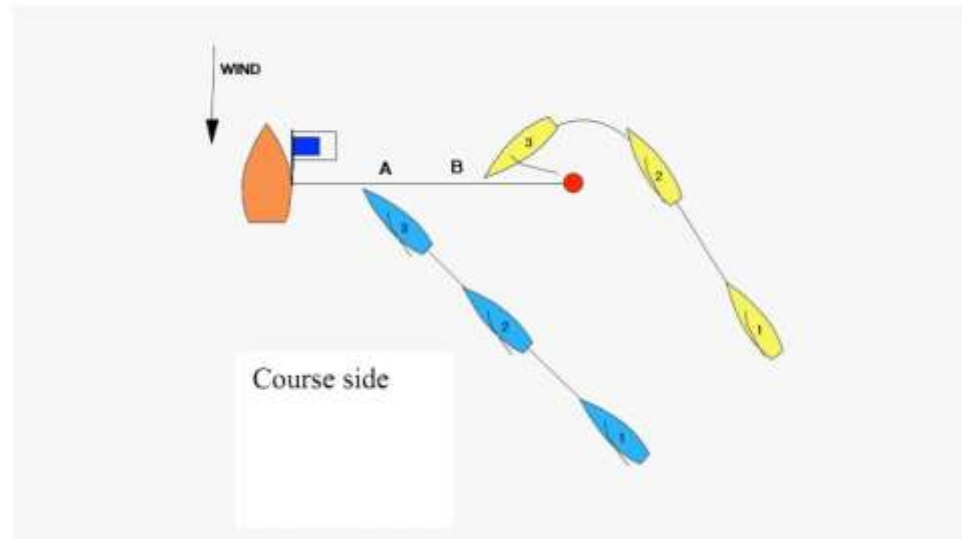
E 003 Q&A 2013-008

Published: 18 February 2013 (Revision of Q&A2009-016 E06)

Situation

According to the sailing instructions marks were to be left to port. Due to insufficient wind the race committee shortened the course by displaying flag S with two sounds at a staff on a committee boat near the windward mark.

Due to bad anchoring conditions at the starboard side of the mark the committee anchored the boat at the port side of the windward mark and so laid the finishing line at the 'wrong side' of the mark.



Question 1

Are boats after the race committee has shortened the course still required to leave the mark to port and make a hook round finish as boat B (yellow) in the diagram, or is this mark no longer a rounding mark but rather a finishing mark so that boats are required to cross the finishing line from the course side as boat A (blue) in the diagram?

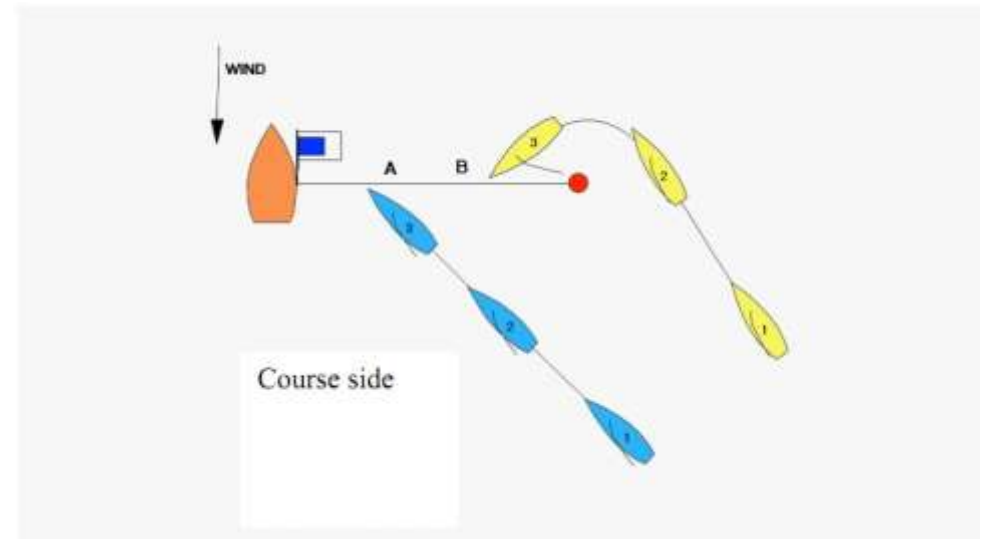
E 003 Q&A 2013-008

Publicata: 18 Febbraio 2013 (Revisione di Q&A2009-016 E06)

Situazione

Secondo le IdR le boe devono essere lasciate a sinistra. Per vento insufficiente il CdR riduce la prova issando la bandiera S con due suoni su un palo della barca comitato vicino alla boa di bolina.

A causa di problemi di ancoraggio sul bordo destro della boa il comitato si è ancorato alla sinistra della boa di bolina posizionando così la linea di arrivo dalla "parte sbagliata" della boa.



Domanda 1

Dopo che il CdR ha ridotto il percorso in questo modo, le barche devono lasciare la boa a sinistra e girare intorno ad essa per arrivare come la barca B (gialla) nel disegno o questa boa non è più una boa da girare ma una boa di arrivo e le barche devono attraversare la linea dal lato del percorso come la barca A (blu) nel disegno?

Answer 1

Because the race committee has signalled a shortened course, the mark is now a finishing mark rather than a rounding mark, and boats must cross the finishing line from the course side in accordance with the definition Finish. In the diagram, boat A finishes correctly.

Question 2

Could the protest committee consider laying the finishing line at the 'wrong side' of the mark an improper action of the race committee, refer to case 45 Revised 2007 and decide to score all the boats in the order they crossed the finishing line without regard to the direction in which they crossed it?

Answer 2

No. As long as the line clearly is at an angle to the course side, the definition Finish gives the correct finishing direction, irrespective of which side the finishing vessel is situated.

Had the race committee issued a sailing instruction that required the boats to cross the finishing line from the wrong direction, that would have been an improper action, and redress could have been considered (see ISAF Case 45).

Risposta 1

poiché il CdR ha segnalato una riduzione di percorso la boa ora diventa una boa di arrivo e non una boa da girare e le barche devono attraversare la linea di arrivo dal lato del percorso in accordo con la definizione di Arrivo. Nel diagramma l'imbarcazione A arriva correttamente.

Domanda 2

Il CdP potrebbe considerare il posizionamento della linea di arrivo dalla "parte sbagliata" della boa una azione impropria del CdR? Riferendosi al caso 45 *riveduto nel 2007* e decidere di classificare tutte le barche nell'ordine in cui sono arrivate indipendentemente dalla direzione in cui arrivano?

Risposta 2

No. Dal momento che la posizione della linea di arrivo è correttamente angolata rispetto al lato del percorso, la definizione di Arrivo dà la corretta direzione da cui si deve arrivare indipendentemente da quale lato sia situato il battello arrivi. Se il CdR avesse pubblicato delle IdR indicando alle barche di attraversare la linea di arrivo dalla parte sbagliata, questa sarebbe stata una azione impropria del CdR e una richiesta di riparazione sarebbe considerata corretta (vedi caso ISAF 45).

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione F La Classifica

Al momento non ci sono Q&A in questa sezione

Altre domande che possono essere correlate

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione G Pratica e Gestione della Regata

Altre domande che possono essere correlate

G 001 Q&A 2013-016

Published: 18 February 2013 (Re-issuing of Q&A 2011-018 G 012)

Situation

At the start of a race with 60 Lasers and approximately 15-18 knots wind, the race officer observes 4 boats on the course side of the starting line close to the pin end. 10 seconds after the starting signal the race committee signals an individual recall with flag X and one sound.

Case 79 states the following about the timing of individual recalls:

‘No specific amount of time will apply in all circumstances, but in this rule it means a very short time. A race committee should signal ‘Individual recall’ within a very few seconds of the starting signal. Forty seconds is well beyond the limits of acceptability’.

Question 1

Is 10 seconds acceptable under the mentioned circumstances?

Answer 1

To recall boats individually, rule 29.1 requires the race committee to display flag X with one sound promptly after the starting signal. Promptly cannot be

G 001 Q&A 2013-016

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Riedizione di Q&A 2011-018 G 012)

Situazione

Alla partenza di una regata di 60 laser con circa 15-18 nodi di vento, l'ufficiale di regata vede 4 barche sul lato del percorso della linea di partenza vicine al termine della linea stessa. 10 secondi dopo il segnale di partenza il CdR segnala un richiamo individuale con la bandiera X e un suono.

Il Caso 79 dice, riguardo al tempo dei richiami individuali: ‘In tutti gli eventi non si applica nessuna durata specifica di tempo, ma in questa regola significa un tempo molto breve. Un CdR dovrebbe segnalare un ‘richiamo individuale’ entro pochissimi secondi dal segnale di partenza. Quaranta secondi è ben oltre il limite di accettabilità’.

Domanda 1

10 secondi sono accettabili per le circostanze menzionate?

Risposta 1

Per richiamare le barche individualmente, la regola 29.1 richiede che il CdR alzi la bandiera X con un suono prontamente dopo il segnale di partenza. Il termine ‘prontamente’ non può essere quantificato.

quantified. The acceptable time between the two signals may depend on various parameters such as the size of the fleet, the size and maneuverability of the boats, the length of the starting line and even the weather conditions. In the circumstances described in question 1, 10 seconds would not be promptly.

Question 2

If the answer to Question 1 is no, what would be the latest acceptable time for signaling?

Answer 2

See Answer 1

Question 3

If the answer to Question 1 is no, consider the following: Neither of the 4 identified boats return to start correctly. 2 of them request redress under rule 62.1(a) after racing. The protest committee finds in a hearing that the 2 boats are eligible for redress.

Would all 4 boats be entitled to redress although only 2 of them requested redress?

Answer 3

When the protest committee decides that the race committee acted improperly by failing to signal the individual recall promptly, the protest committee shall, according to rule 64.2, make as fair an arrangement as possible for all the boats affected, whether or not they asked for redress.

However the protest committee shall determine individually for each of the boats if the rest of the conditions of rule 62.1 for giving redress are met.

NOTE

Guidance concerning race management 'best practices' of the application of rule 29.1 can be found in the ISAF Race Management Policies posted on the ISAF website.

Il tempo accettabile tra i due segnali può dipendere da vari fattori come la dimensione della flotta, la dimensione e la manovrabilità delle barche, la lunghezza della linea di partenza e perfino le condizioni del tempo. Nelle circostanze descritte nella domanda 1, 10 secondi non corrisponderebbero al 'promptamente'.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è no, quale sarebbe stato il minimo tempo accettabile per il segnale?

Risposta 2

Vedi Domanda 3

Domanda 3

Se la risposta alla domanda 1 è no, si consideri quanto segue: Nessuna delle 4 barche identificate ritorna per partire correttamente. Due di esse chiedono riparazione per la regola 62.1(a) dopo la regata. Il CdP trova in un'udienza che le 2 barche hanno diritto a riparazione.

La riparazione dovrebbe essere data a tutte le 4 barche anche se solo 2 di esse l'hanno chiesta?

Risposta 3

Quando il CdP decide che il CdR ha agito impropriamente mancando di dare il segnale di richiamo individuale prontamente, il CdP deve, secondo la regola 64.2, fare delle disposizioni il più eque possibili per tutte le barche coinvolte, che abbiano o meno chiesto riparazione.

Tuttavia Il CdP dovrà determinare individualmente per ciascuna delle barche se le restanti condizioni della regola 62.1 per dare riparazione sono soddisfatte.

NOTA

Una guida sulle 'buone pratiche' di gestione della regata per l'applicazione della regola 29.1 possono essere trovate nel 'ISAF Race Management Policies' pubblicate nel sito web dell'ISAF.

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione H Giuria Internazionale

Al momento non ci sono Q&A in questa sezione

Altre domande che possono essere correlate

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione J Proteste, Udienze, Appelli e Procedure

Altre domande che possono essere correlate

J 001 Q&A 2013-002

Published: 18 February 2013 (Re-issuing of Q&A2012.010 J27)

Situation

An international one-design dinghy class has been developing and using their own arbitration system at most of their international class events since early 1990's. The notice of race mentions that such system may be offered, and the system is described in detail in the sailing instructions.

The use of arbitration is limited to boat vs boat incidents. The system is voluntary, however, if the competitors accept going into arbitration they also agree to accept the decision of the arbitrators as the final decision. An arbitration may be reopened under rule 66. Two members of the international jury will be the arbitrators.

Rule 70.5 state that the decision of a properly constituted international jury cannot be appealed.

Question 1

Will a decision by the arbitrators be final as stated in the sailing instructions or could such decisions be subject to an appeal?

Answer 1

An arbitrator's decision is not a protest committee decision under the Racing Rules of Sailing and therefore it cannot be appealed. This applies whether or not

J 001 Q&A 2013-002

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Riedizione di of Q&A2012.010 J27)

Situazione

Una classe internazionale di derive monotipi ha sviluppato e sta usando un suo sistema di arbitraggio nella maggior parte degli eventi internazionali fin dai primi anni '90. Il bando dice che tale sistema potrà essere applicato e che esso verrà descritto in dettaglio nelle Istruzioni di Regata.

L'uso dell'arbitrato è limitato agli incidenti tra barche. Il sistema è su basi volontarie, tuttavia, se i concorrenti accettano di andare all'arbitrato, sono anche d'accordo di accettare le decisioni degli arbitri come definitive. Un arbitrato può essere riaperto secondo la regola 66. Gli arbitri saranno due membri della Giuria Internazionale.

La regola 70.5 stabilisce che le decisioni di una Giuria Internazionale propriamente costituita non possono essere appellate.

Domanda 1

Una decisione degli arbitri sarà definitiva come stabilito dalle istruzioni di regata o tale decisione potrebbe essere soggetta ad appello?

Risposta 1

Per il Regolamento di Regata la decisione di un arbitrato non è una decisione di un comitato delle proteste e perciò non può essere appellata. Ciò si applica sia

the protest committee at the event is an international jury. When the parties agree to use a described arbitration system that prevents further proceedings following the decision, they also agree to decline their rights to appeal. However, sailing instructions may define other arbitration systems with different rights and obligations for the parties.

Question 2

Is the international jury acting outside its mandate by deciding protests using this arbitration system?

Answer 2

No.

Question 3

Is it acceptable that the sailing instructions introduce a 'non-appealable' system?

Answer 3

Yes. As this is an optional and voluntary system, it does not remove the competitor's right to choose a regular protest hearing instead. However, when there is an international jury, the choice is between two non-appealable systems.

che il comitato per le proteste sia una giuria internazionale o no. Quando le parti si accordano si utilizzare un sistema di arbitraggio che impedisce ulteriori procedimenti dopo la decisione, esse concordano anche di rinunciare ai loro diritti di appello. Tuttavia le istruzioni di regata possono definire altri sistemi di arbitraggio con diritti e obblighi diversi per le parti.

Domanda 2

Una giuria internazionale sta agendo al di là del suo mandato decidendo le proteste con questo sistema di arbitraggio?

Risposta 2

No.

Domanda 3

E' accettabile che le istruzioni di regata introducano un sistema 'non appellabile'?

Risposta 3

Sì. Poiché questo è un sistema opzionale e volontario, non toglie al concorrente il diritto di scegliere invece una regolare udienza di protesta. Tuttavia, quando c'è una giuria internazionale, la scelta è tra due sistemi non appellabili.

J 002 Q&A 2013-003

Published: 18 February 2013

Situation

An event has an International Jury of 5 members appointed. The sailing instructions provide for an arbitration system.

Question 1

May a member of the jury, who acts as an arbitrator, sit as a full member of the jury if the arbitration for some reason is referred back to the jury, or is the arbitrator now limited to act as a witness as recommended by the ISAF International Judges Manual?

Answer 1

Despite the advice in the ISAF International Judges Manual, there can be good reasons for the arbitrator to be a member of the jury if there is a protest hearing because the arbitration decision has not been accepted - see answers 2 and 3. The sailing instruction describing the arbitration system may provide further information about this.

Question 2

If the answer to Question 1 is that the arbitrator cannot be a member of the jury to which the arbitration is referred and no replacement is available, is the jury still properly constituted under rule N1.5?

Answer 2

Not applicable. However, if the arbitration sailing instruction says that the arbitrator cannot be a member of the international jury, and if the arbitrator is one of the five jury members, then a jury of the remaining four is not properly constituted.

Question 3

Would the answer be the same if two of the members were arbitrators?

Answer 3

Yes.

J 002 Q&A 2013-003

Pubblicata: 18 Febbraio 2013

Situazione

Un evento ha nominato una Giuria Internazionale di 5 membri. Le istruzioni di regata prevedono un sistema di arbitraggio.

Domanda 1

Può un membro della giuria, che agisce come arbitro, essere un membro della giuria a pieno titolo se l'arbitrato per qualche ragione ritorna in giuria, o quest'arbitro deve ora limitarsi ad agire come testimone, come raccomandato dal Manuale ISAF per giudici internazionali?

Risposta 1

Malgrado il parere del manuale ISAF per giudici internazionali, ci potrebbero essere buone ragioni per l'arbitro essere un membro della giuria se si arriva ad una udienza per una protesta perché la decisione dell'arbitrato non è stata accettata – vedi risposte 2 e 3. Le istruzioni di regata nella descrizione del sistema di arbitraggio possono fornire ulteriori informazioni a riguardo.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è che l'arbitro non può essere un membro della giuria nell'udienza cui si riferisce l'arbitrato e non c'è disponibile alcun sostituto, la giuria è ancora propriamente costituita secondo la regola N1.5?

Risposta 2

Non applicabile. Tuttavia se le istruzioni di regata sull'arbitrato stabiliscono che l'arbitro non può essere membro della giuria internazionale, e se l'arbitro è uno dei cinque membri della giuria, allora una giuria formata dai rimanenti quattro membri non è propriamente costituita.

Domanda 3

La risposta sarebbe la stessa se due membri della giuria agissero da arbitri?

Risposta 3

Sì.

J 003 Q&A 2013-009

Published: 18 February 2013 (Re-issuing of Q&A 2011-020 J021)

Question 1

Is an equipment inspector or measurer at an event a member of the race committee for that event?

Answer 1

Not normally. Equipment inspectors or event measurers are responsible for checking that the boats or the personal equipment used by competitors comply with the class rules.

According to the Terminology in the Introduction to the Racing Rules of Sailing, 'Race committee' includes any person performing a race committee function. The race committee functions are stated in different rules in Part 7 (conduct races, publish written sailing instructions, score races, etc) and equipment inspection is not one of them. If however the equipment inspectors or event measurers were appointed by the race committee to conduct such responsibilities on behalf of the race committee, then they are members of the race committee.

Question 2

If the answer to Question 1 is yes, can the equipment inspector or the event measurer protest a boat under rule 60.2 without the need for the written report required by rule 78.3?

Answer 2

The equipment inspector or the event measurer can only protest the boat if the race committee delegates this responsibility to him or if the sailing instructions change rules 78.3 and 60.2 accordingly.

Question 3

The rules at an event require that a certificate is produced before a boat races. One boat does not produce a certificate, but the race committee receives a statement signed by the person in charge that a valid certificate exists and that it will be given to the race committee before the end of the event. The race

J 003 Q&A 2013-009

Publicata: 18 Febbraio 2013 (Riedizione di Q&A 2011-020 J021)

Domanda 1

Un ispettore delle attrezzature o uno stazzatore di un evento sono membri del CdR per quell'evento?

Risposta 1

Normalmente no. Gli ispettori per le attrezzature e gli stazzatori sono responsabili per controllare che le barche o le attrezzature personali usate dai concorrenti soddisfino le regole di classe. Secondo la Terminologia nell'introduzione del Regolamento di Regata, 'Comitato di Regata' include qualsiasi persona che si occupi di una funzione del comitato di regata. Le funzioni del comitato di regata sono descritte in regole diverse della Parte 7 (conduzione delle regate, pubblicazione scritta delle istruzioni di regata, fare la classifica delle prove, ecc.) e il controllo delle attrezzature non è tra queste. Se tuttavia l'ispettore o lo stazzatore dell'evento sono stati nominati dal CdR per occuparsi di queste responsabilità per conto del CdR, allora sono membri del CdR.

Domanda 2

Se la risposta alla domanda 1 è sì, possono un ispettore o uno stazzatore protestare una barca per la regola 60.2 senza bisogno di un rapporto scritto richiesto dalla regola 78.3?

Risposta 2

L'ispettore o lo stazzatore dell'evento può solo protestare la barca se il CdR gli delega questa responsabilità o se le istruzioni cambiano la regola 78.3 e la 60.2 in tal senso.

Domanda 3

Le regole ad un evento richiedono che si produca un certificato prima di regatare. Una barca non presenta il certificato, ma il CdR riceve una dichiarazione scritta dal responsabile della barca che esiste un certificato valido e che questo sarà fornito al CdR prima della fine dell'evento. Il CdR non riceve il certificato in

committee does not receive the certificate in time. Can that boat be scored DSQ for all races without a protest as rule 78.2 indicates?

Answer 3

No. The race committee should protest the boat. Rule A5 lists the scoring actions the race committee may take without a hearing. An action under rule 78.2 is not in that list.

tempo. Può la barca essere classificata DSQ per tutte le prove senza una protesta come indica la regola 78.2?

Risposta 3

No. Il comitato di regata dovrebbe protestare la barca. La regola A5 elenca i casi in cui il CdR può modificare il punteggio di una barca senza udienza. Una azione secondo la regola 78.2 non è in quell'elenco.

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione K Match Race e Team Race

Al momento non ci sono Q&A in questa sezione

Altre domande che possono essere correlate

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione L Aspetti tecnici

Al momento non ci sono Q&A in questa sezione

Altre domande che possono essere correlate

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione M Terminologia

Altre domande che possono essere correlate

M 001 Q&A 2013-010

Published: 18 February 2013 (Re-issuing of Q&A 2004-006 M001)

Question

Except on a beat to windward, rule 42.3(c) permits a boat to pull the sheet or guy to initiate surfing or planing. When is a boat on a beat to windward?

Answer

The phrase 'on a beat to windward' is used in rules 18.1(a) and 42.3(c). For the purposes of each rule, a boat is 'on a beat to windward' when her proper course is close-hauled; when she is 'beating.' Therefore, if a boat is sailing on a leg to the windward mark and the wind direction changes so that the boat's proper course to the mark is no longer close-hauled, then the boat is no longer 'on a beat to windward.' Similarly, when a boat is sailing on a downwind leg and there is a wind shift so that it is clear the boat's proper course to the mark is close-hauled, then the boat is 'on a beat to windward'.

When judging this, the last point of certainty principle is used. For example, a boat approaching a windward mark on the starboard tack layline gets a lifting shift. The judges need to be certain that the boat's proper course is no longer close-hauled before permitting 'one pump per wave'. If there is any doubt, the judgment will be that the boat is still 'on a beat to windward'.

M 001 Q&A 2013-010

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Riedizione of Q&A 2004-006 M001)

Domanda

Eccettuato che su un bordo di bolina, la regola 42.3(c) permette ad una barca di cazzare la scotta o la ritenuta per iniziare il surfing o la planata.

Quand'è che una barca è su un bordo di bolina?

Risposta

La frase "su un bordo di bolina" è usata nelle regole 18.1(a) e 42.3(c). Per lo scopo di ciascuna regola una barca è "su un bordo di bolina" quando la sua giusta rotta è di bolina stretta; quando cioè essa sta navigando verso il vento. Perciò se una barca sta navigando su un lato verso la boa al vento e la direzione del vento cambia in modo che la giusta rotta verso la boa non è più di bolina stretta allora la barca non è più "su un bordo di bolina". Allo stesso modo, quando una barca sta navigando su un lato di poppa e il vento gira in modo tale che chiaramente la giusta rotta diventa di bolina, allora la barca è "su un bordo di bolina".

Quando si devono giudicare queste situazioni si deve usare l'ultimo punto di certezza. Per esempio una barca che si avvicina ad una boa di bolina sulla layline di dritta subisce un giro di vento a destra. I giudici devono assicurarsi che la giusta rotta non sia più di bolina stretta prima di permettere una pompata per onda. Se c'è un dubbio il giudizio sarà che la barca è ancora "su un bordo di bolina".

M 002 Q&A 2013-011

Published: 18 February 2013 (Revision of Q&A 2010-019 M006)

Question

As a boat without speed sheets on to move forwards she initially drifts sideways. Is this action considered a change of course under rule 16?

Answer

A boat moving from a stopped position to sailing in a direction would not be considered to be changing course, except when she went from having sailed backwards to sailing forwards or vice versa. (See Match Racing Call MR B 7).
In order for rule 16 to apply, there would need to be two boats and the right-of-way boat would need to be changing course.

M 002 Q&A 2013-011

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Revisione di Q&A 2010-019 M006)

Domanda:

Quando una barca senza velocità comincia a far portare le vele, inizialmente si muove lateralmente scarrocciando. Questa azione è considerata un cambio di rotta in relazione alla regola 16?

Risposta:

Una barca che, da una posizione di fermo, comincia a muoversi in una direzione, non si dovrebbe considerare che stia cambiando la sua rotta, eccetto quando si muove in avanti dopo aver navigato all'indietro e viceversa (vedi la Call di Match Racing MR B 7).
Per l'applicazione della regola 16 ci devono essere due barche e quella con diritto di rotta dovrebbe aver necessità di cambiare rotta.

M 003 Q&A 2013-012

Published: 18 February 2013 (Re-issuing of Q&A 2010-027 M009)

Situation

Two boats, W and L, are sailing downwind in conditions where they would normally use spinnakers to finish as soon as possible.

Boat W has a problem with her spinnaker and boat L, sailing faster, establishes a leeward overlap from clear astern and is subject to rule 17. Boat L decides not to use her spinnaker to gain a tactical advantage over W.

Both boats are sailing their fastest VMG course for a boat sailing downwind with a headsail but they are sailing a higher course than they would be able to sail if using their spinnakers.

Boat W protests boat L alleging that, by not hoisting her spinnaker and not sailing a lower, faster course in order to finish as soon as possible, she is breaking rule 17. In the absence of boat W, L would have hoisted her spinnaker and sailed a faster and lower course to finish as soon as possible.

Question

Does boat L break rule 17 by not hoisting her spinnaker and not sailing a lower, faster course in order to finish as soon as possible?

Answer

No. The rules have no requirement as to which sails a boat must use at any time and a boat's proper course is the course she would sail to finish as soon as possible in the conditions and with the sails she has set. Nor is there any requirement in the rules for a boat to finish as soon as possible and there could be a variety of reasons why a boat would not use a spinnaker, including tactical considerations. (See ISAF Case 78).

M 003 Q&A 2013-012

Pubblicata: 18 Febbraio 2013 (Riedizione di Q&A 2010-027 M009)

Situazione

Due barche W e L navigano di poppa in condizioni tali che dovrebbero normalmente usare lo spinnaker per terminare prima possibile.

La barca W ha problemi con lo spinnaker e la barca L, navigando più veloce, stabilisce un ingaggio sottovento da libera dalla poppa ed è soggetta alla regola 17. La barca L decide di non usare lo spinnaker per guadagnare un vantaggio tattico su W.

Entrambe le barche stanno facendo la più veloce rotta VMG per barche di poppa a vele bianche ma stanno navigando su una rotta più alta di quella che farebbero usando gli spinnaker. La barca W protesta L affermando che, a causa del mancato uso dello spinnaker e poiché non sta facendo una rotta più bassa e più veloce per terminare il prima possibile, sta infrangendo la regola 17. In assenza di W, L avrebbe issato lo spinnaker e navigato più velocemente su una rotta più bassa per terminare prima.

Domanda

La barca L ha infranto la regola 17 per non aver issato lo spinnaker e per non aver fatto una rotta più bassa e più veloce per terminare prima?

Risposta

No. Le regole non richiedono quale vela una barca debba usare in ogni momento e la giusta rotta di una barca è la rotta che farebbe per terminare nel più breve tempo possibile nelle condizioni e con le vele che sta usando. Inoltre non esiste un obbligo nelle regole per una barca di terminare prima possibile e ci potrebbe essere una molteplicità di ragioni perché una barca non usi lo spinnaker, incluse considerazioni tattiche (vedi il Caso ISAF 78)

ISAF Regolamento di Regata – Servizio Domande e Risposte

Sezione N Prescrizioni e altre regole

Altre domande che possono essere correlate

N 001 Q&A 2013-004

Published: 18 February 2013

Question

Is human excremental matter considered to be trash for the purpose of RRS 55?

Answer

No, human excremental matter is sewage and not trash. Competitors should however note that there may be other laws and regulations that apply.

N 001 Q&A 2013-004

Pubblicata: 18 Febbraio 2013

Domanda

Gli escrementi umani sono considerati rifiuti ai sensi della regola 55?

Risposta

No, gli escrementi umani sono liquame e non rifiuti. I regatanti comunque dovrebbero considerare che ci possono essere altre leggi o regolamenti applicabili