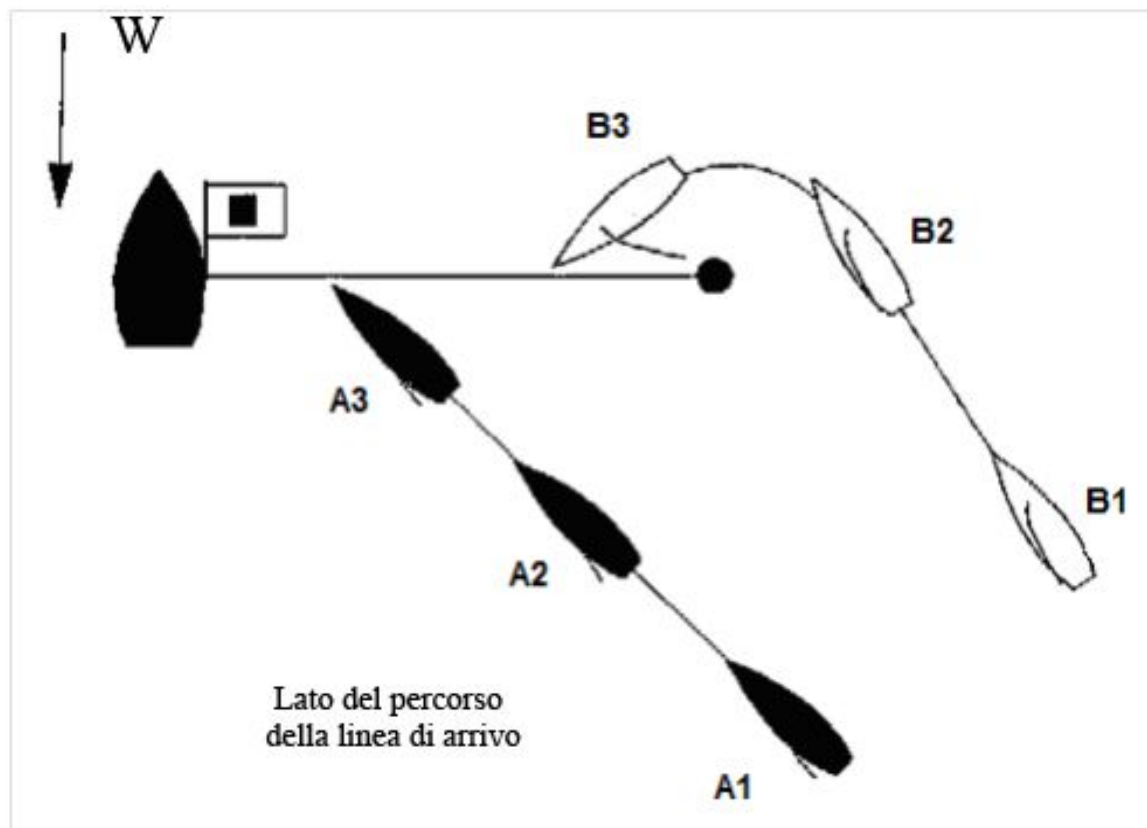


Riporto questo recente caso ISAF che tratta della riduzione e compimento del percorso, dell'arrivo. Durante l'ultimo mondiale Techno293 a Cagliari questa situazione è per certi versi emersa.

Le IR stabiliscono che tutte le boe da girare dovranno essere lasciate a sinistra. Il CdR a causa di un calo significativo del vento decide di ridurre il percorso ed espone la bandiera S alla boa al vento ancorandosi nelle vicinanze di quest'ultima. Si posiziona pertanto come mostra il disegno quando le prime barche stanno sopraggiungendo.



Il caso ISAF pone queste domande:

Dopo aver segnalato la riduzione, le barche devono ancora lasciare la boa al vento a sinistra e fare un arrivo "a gancio" (come ha fatto B) ?; oppure devono tagliare la linea di arrivo dal lato del percorso (come ha fatto A)?.

Una volta che il CdR ha segnalato la riduzione, la boa al vento si sveste dall'essere una boa da girare, ma acquisisce lo status di boa di arrivo (RR 32.2). Per la RR 28, la barca deve attraversare la linea di arrivo come da definizione, ovvero dal lato del percorso. Per cui A, al contrario di B, soddisfa quanto richiesto dalla RR 28 ed arriva come da definizione.

Nella specificità del caso ISAF, B chiede riparazione reclamando che la posizione del CdR sulla linea di arrivo (a sinistra della boa) è da considerarsi un'azione non corretta dello stesso (RR 62.1a), per aver determinato una situazione di equivoco e poca chiarezza nell'interpretare da quale direzione tagliare la linea di arrivo.

La RR 32.2(a) consente al CdR di posizionarsi sull'arrivo esponendo la bandiera S su uno degli estremi della linea con il significato "arrivate fra me e la boa". Essenzialmente una barca deve attraversare la linea come da definizione di arrivo, anche se facendo ciò lascia la boa sul lato opposto cui avrebbe dovuta lasciarla se non fosse stata segnalata la riduzione. La stessa RR 86.1 non consente alle IR di modificare le definizioni. E' altrettanto vero che la posizione assunta dal CdR sulla linea non è "buona pratica", come le stesse indicazioni nel Race Management suggeriscono. Ricordiamo inoltre che in generis una barca che non compie il percorso come richiesto dalla RR 28 non può essere classificata DNF o peggio ancora DSQ senza udienza, ma deve essere protestata (la A5 non contempla la 28). Nel caso specifico non possiamo parlare di un salto di una boa, di un non compimento del percorso, ma di una barca che non arriva, in pratica è come se sulla linea non ci fosse mai passata. Andrà quindi classificata DNF (A11 - non arrivata).