

Ufficiali di Regata

CORSO PER ASPIRANTI UDR
Ad uso delle sezioni di Zona

COMITATO DI REGATA

Formazione del Comitato di Regata

- Il CdR è formato da tutti coloro che collaborano per la conduzione a mare della regata;
- WS (**che pensa in grande**) elenca, oltre al Presidente (RO WS), anche altre figure:
 - ✓ Primo componente o Vicepresidente (DRO WS)
 - ✓ Assistente di linea (Controstarter, Arrivi, etc.) (ARO WS)
 - ✓ Addetto ai tempi e ai segnali acustici
 - ✓ Addetto ai segnali visivi
 - ✓ Addetto ai segnali acustici (se separato da quello ai tempi)
 - ✓ Addetto alla segreteria di bordo

TIPI DI MANIFESTAZIONI

- Alle regate delle diverse specifiche discipline: di flotta, a squadre, match race che vengono condotte nel rispetto del Regolamento di Regata si affiancano le **Veleggiate**
- Le veleggiate sono manifestazioni veliche di Circolo con o senza compensi (rating FIV) che vengono condotte senza la presenza di UdR e durante le quali non viene osservato il Regolamento di Regata; per la loro conduzione la FIV ha predisposto un documento che assomma le funzioni sia del bando che delle Istruzioni, ricavabile dal sito web federale. La manifestazione è aperta alle imbarcazioni d'altura in possesso delle documentazioni prescritte per la navigazione da diporto.

- Calendario di Circolo
- Calendario di Zona
- Calendario Nazionale (sovvenzionato o no)
- Calendario Internazionale

BANDO DI REGATA

- Il Bando di Regata viene emesso e pubblicato dal Comitato Organizzatore
- Il Regolamento di Regata propone una bozza standard di questo documento, nella Guida KG (precedente Appendice K) disponibile sul sito WS

ISTRUZIONI DI REGATA

- Istruzioni di Regata – dovranno essere conformi alla RRS J2 ed alla Guida LG (precedente Appendice L)

La stesura delle Istruzioni di Regata è compito
del CdR.

DOTAZIONI DI BORDO

Sul battello Comitato di Regata:

- L'albero delle bandiere,
- Il set completo delle bandiere del CIS e quelle indicate nelle IdR,
- Trombe,
- Binocolo,
- Bussola,
- Anemometro,
- Segnavento
- Tabella per i gradi bussola e quella per altre segnalazioni.

- Qualità e quantità di radio VHF o altro tipo di apparecchio
- Canali radio a disposizione
- Mezzi in acqua con radio a bordo
- Lista dei numeri dei telefoni degli incaricati dei vari settori

SITUAZIONE METEO-MARINA

In tutte le regate, anche di Circolo, è importante avere a disposizione una buona base di previsione meteo-marina, oggi con i moderni mezzi informatici possiamo facilmente accedere a diversi siti web ottenendo dati sufficientemente attendibili e non più affidarci alle previsioni del “pratico locale” normalmente contraddette dalla realtà.

MEZZI A MARE

- Organizzazione, CdR, Giuria, Assistenza in acqua
- Mezzi d'informazione
- Autorità pubblica e Protezione Civile
(CC,GdF,GC,VVUU,CFDS,CRI)
- Ospiti che possono essere accreditati presso il
Circolo Organizzatore

NORMATIVA E SICUREZZA

Il problema della sicurezza è trattato in vari punti della Normativa ed in particolare:

- Regolamento per l'organizzazione dell'attività sportiva
- Normativa attività velico sportiva organizzata in Italia
- Norme per l'attività sportiva (calendario)

Argomenti trattati in Normativa:

- Limiti di vento
- Distanza dalla costa
- Giubbetti salvataggio
- Mezzi di assistenza in acqua
- Utilizzo dei mezzi di assistenza

NORMATIVA E SICUREZZA

Limiti di vento – da Normativa: un evento per i Cadetti dovrà prevedere un vento non superiore a 20 nodi. Per altre Classi i limiti vengono dati nelle proprie linee guida.

Distanza dalla costa - L'attività in acque marittime dovrà essere svolta, salvo condizioni particolari locali, alle seguenti distanze dalla costa:

- Entro un miglio per Cadetti e Scuole di Vela
- Entro 3 miglia per Tavole a Vela e Derive sino a 4,00 m ft
- Entro 6 miglia per derive oltre i 4,00 m, per barche a chiglia e per multiscafi
- Senza limiti per le barche delle classi d'altura a rating o monotipi.

Giubbetti di salvataggio - I giubbetti di salvataggio dovranno essere indossati:

- A discrezione del Comitato di Regata per tutte le barche a deriva (controllare regole di classe), barche a chiglia e multiscafi
- Sempre ed in qualunque condizione atmosferica per Cadetti, Scuole di Vela e Tavole a Vela
- A discrezione individuale per le barche delle Classi d'Altura e similari e durante gli allenamenti delle barche a deriva a chiglia e multiscafi

MEZZI DI ASSISTENZA

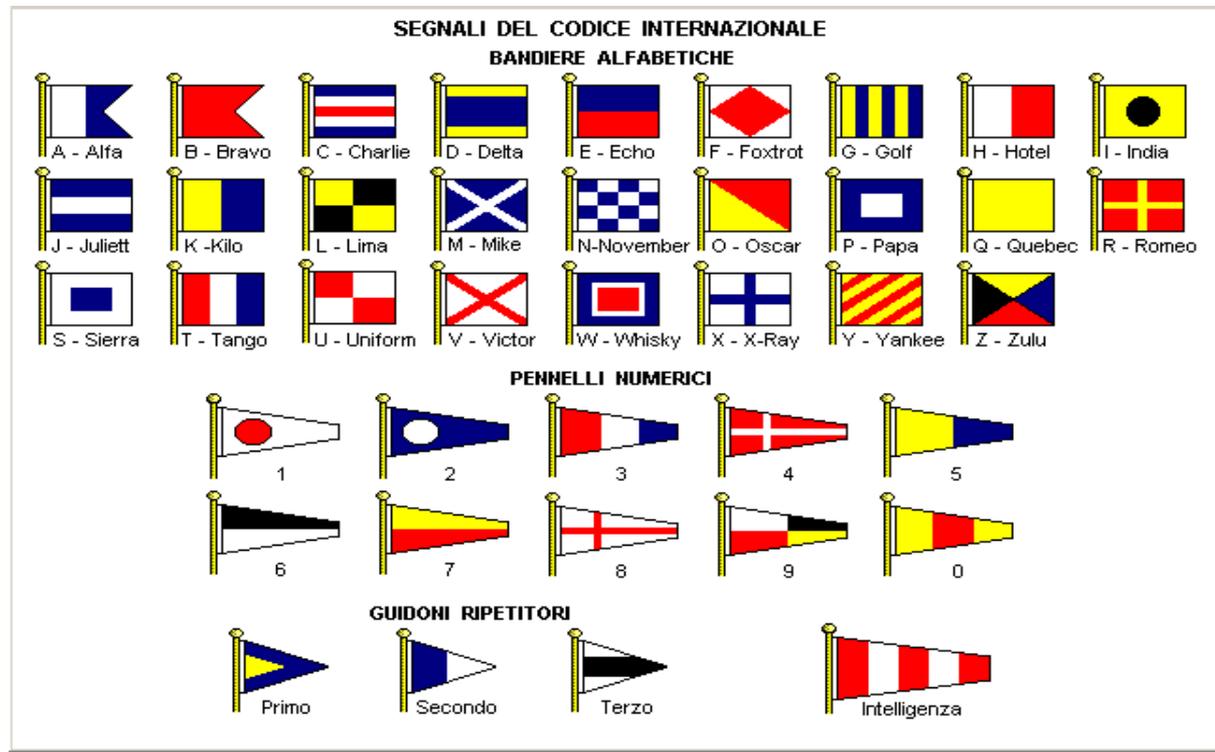
Mezzi di assistenza in acqua:

- *Minivela, Derive, tavole e multiscafi – 1 ogni 10 barche*
- *Barche a chiglia – 1 ogni 25 barche*
- *Altura – 1 mezzo per regate su boe – nessuno per quelle off-shore*
- Le caratteristiche dei mezzi di assistenza devono essere adeguate al tipo di barche in competizione ed alla distanza dalla costa della regata e i loro equipaggi dovranno essere formato da due persone di cui almeno una maggiorenne, buoni nuotatori, a conoscenza delle tecniche di soccorso, in grado di assistere e condurre barche a vela e di avere esperienza di regata

In mancanza del numero dei mezzi di assistenza, la regata o la prova NON avrà luogo.

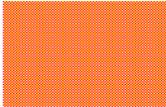
Il venir meno della disponibilità di detti mezzi autorizzerà il CdR a NON dare svolgimento o interrompere una prova o una regata.

BANDIERE DEL C.I.S.

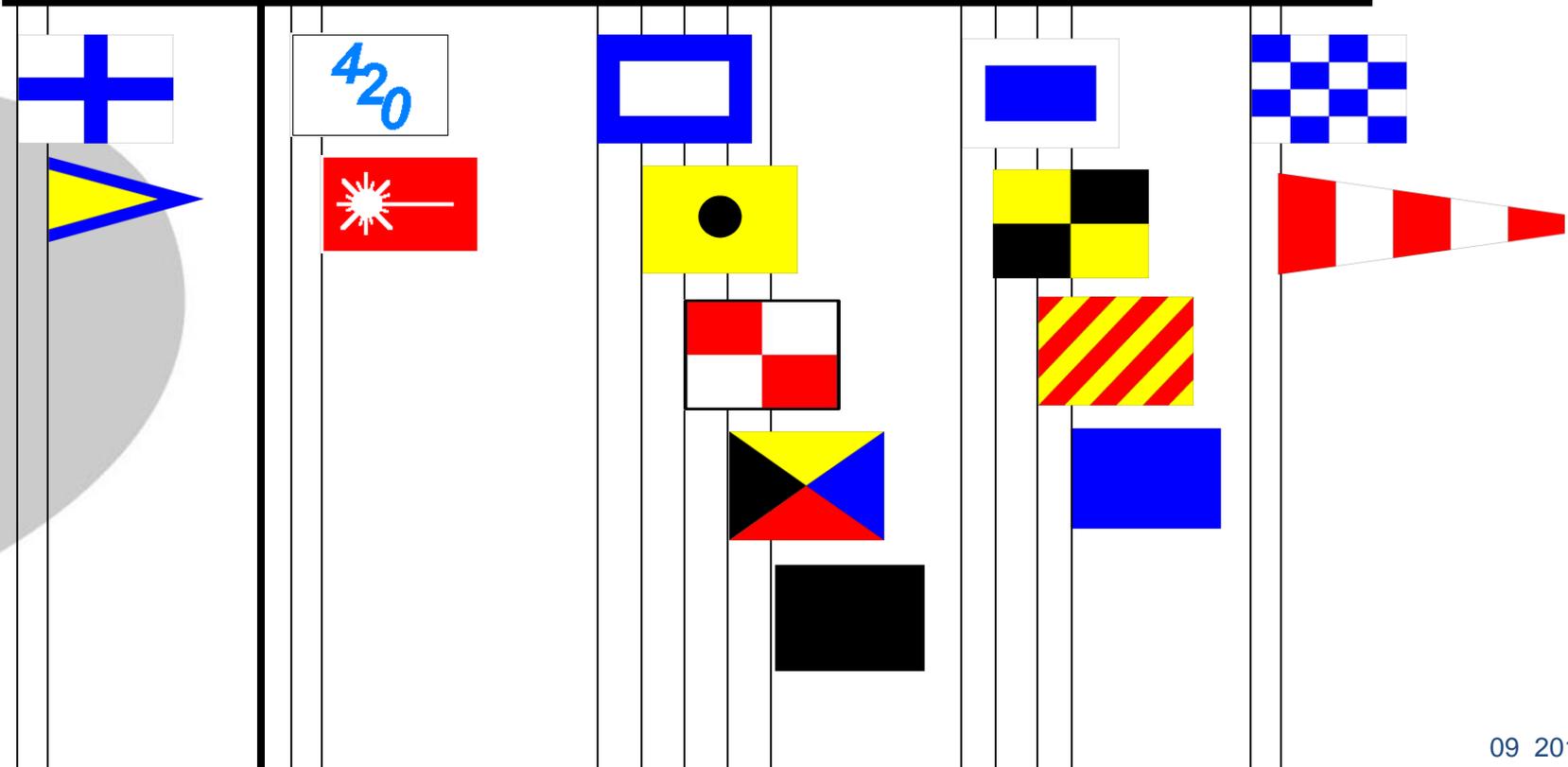


Non possiamo permetterci di aver dubbi su questo fondamentale strumento di lavoro!

LE BANDIERE



COMUNICARE CON I CONCORRENTI
IL LINGUAGGIO DELLE BANDIERE
L'ALBERO PARLA



I SEGNALI

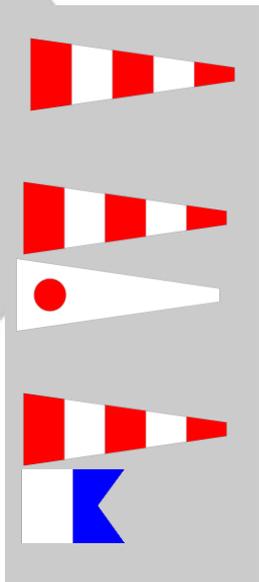
E' importante capire come il sistema di segnalazione opera; esso è ereditato dalle marinerie di tutto il mondo. Una bandiera di segnalazione quando viene esposta dice cosa sta per accadere, quando viene ammainata diventa esecutivo e la flotta esegue l'ordine.

I SEGNALI

- Tutti i segnali **generici** sono accompagnati da un suono.
- I segnali di **differimento, riduzione di percorso e richiamo generale** da due suoni
- I segnali di **annullamento** da tre suoni
- I segnali riferiti **alle boe o eseguiti sulle boe stesse** (cambio di posizione o scomparsa, appl. Reg 42) da una serie di suoni ripetuta.

SI RESTA A TERRA – L'INTELLIGENZA

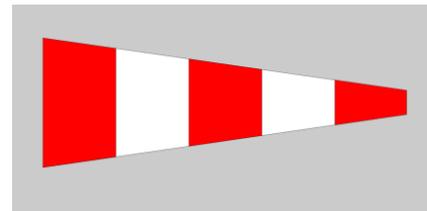
Ci sono tre segnali di Differimento utilizzabili a terra



- Differimento indeterminato
- Differimento di un tempo determinato
- Regate rinviate ad un altro giorno

DIFFERIMENTO A TEMPO INDETERMINATO

Differimento a tempo indeterminato



Nelle IdR

4.2 Quando il pennello “Intelligenza” è esposto a terra, le parole “1 minuto” (come citato nei segnali di regata RRS) sono sostituite dalle parole “non meno di _____ (normalmente 45) minuti”.

L’uso a terra non è disciplinato nei “Segnali di Regata” e richiede una specifica IdR.

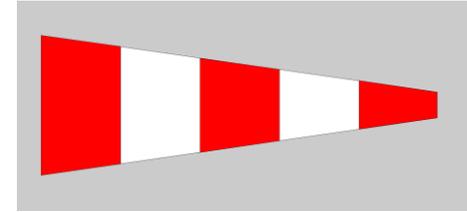
Da segnalare per tempo, prima che i concorrenti inizino a scendere in acqua.

Va ammainata prima di uscire per dare ai concorrenti un tempo certo per l’inizio dei segnali a mare

Un caso particolare > bandiera esposta sul Battello Comitato in porto – Non si fanno trappole ai concorrenti –.

DIFFERIMENTO A TEMPO DETERMINATO

Differimento di un tempo determinato



*Postponement of
1-9 hours from
the scheduled
starting time.*



Pennant 1 ↑•• ↓•



Pennant 2 ↑•• ↓•



Pennant 3 ↑•• ↓•



Pennant 4 ↑•• ↓•



Pennant 5 ↑•• ↓•



Pennant 6 ↑•• ↓•



Pennant 7 ↑•• ↓•



Pennant 8 ↑•• ↓•

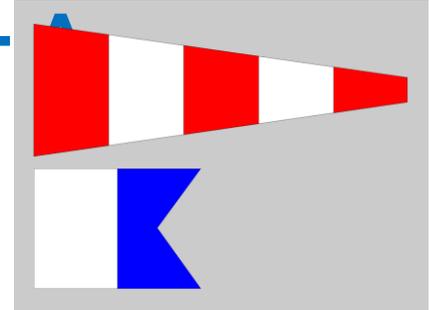


Pennant 9 ↑•• ↓•

si applica solo ad un orario programmato

SI RESTA A TERRA – L'INTELLIGENZA +

Regate rinviate ad un altro giorno ↑ ● ●



Altro giorno – richiede che vi sia un altro giorno disponibile

E' il segnale appropriato da usare quando è evidente che non si può completare il programma del giorno. Evitare di esporlo troppo presto; usare tutto il giorno.

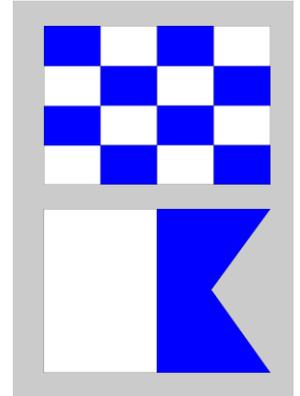
Del caso comunicare l'orario di partenza per la prima regata del giorno seguente.

Nessun segnale all'ammainata (quando si è sicuri di aver avvertito tutti i concorrenti)

Se non c'è un altro giorno disponibile va utilizzata la November su A

N SU A - A TERRA

N su A - Tutte le regate sono annullate. Nessun'altra regata
oggi



Ultimo giorno di regata

A terra - è il segnale appropriato da utilizzare quando le condizioni atmosferiche sono diventate non più idonee per poter portare a compimento il programma.

E' un segnale definitivo; non ci sono le condizioni per regatare e non si prevede che si instaurino a breve, il programma della giornata è concluso. Ci vediamo alla premiazione.

SI RESTA A TERRA – LA DELTA



Solo se aggiunto nelle IdR:

‘Le barche non dovranno lasciare l’area loro assegnata finché la bandiera D non viene esposta. Se la bandiera D viene esposta con l’identificativo di una classe/batteria, solo quelle barche potranno lasciare i posti loro assegnati e andare in acqua. Il segnale di avviso o un altro segnale verrà esposto non meno di ... minuti dall’esposizione della bandiera D e comunque non prima dell’orario programmato o differito, quale dei tre sia il più tardivo.’

Se è una giornata per la quale non sono previste condizioni meteo avverse si può issare la Delta molto presto, anche a inizio mattinata.

Se li si vuole tenere a terra fino all’ultimo momento si può issare anche dopo l’orario programmato.

Può coesistere con un differimento dell’orario programmato.

LA YANKEE

Y Indossare un dispositivo personale di galleggiamento



40 DISPOSITIVI PERSONALI DI GALLEGGIAMENTO

40.1 Regola base

Quando la regola 40.1 è resa applicabile dalla regola 40.2, ogni concorrente deve indossare un dispositivo personale di galleggiamento tranne che brevemente mentre si cambia o aggiusta indumenti o equipaggiamenti personali. Le mute da sommozzatore o le tute stagne non sono dispositivi personali di galleggiamento.

40.2 Quando si applica la regola 40.1

La regola 40.1 si applica

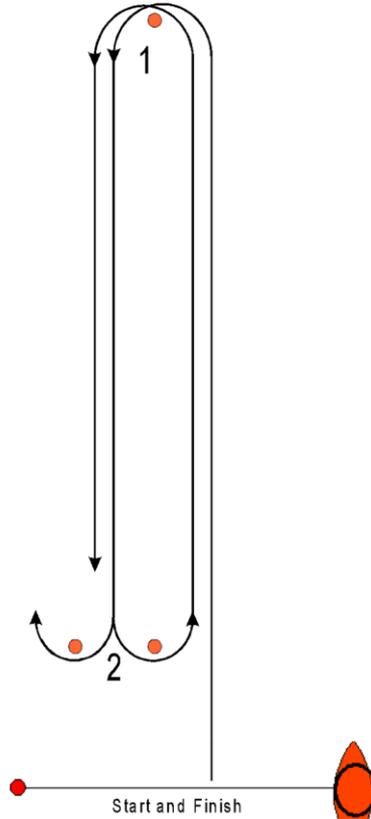
- se la bandiera “Y” è stata esposta in mare con un suono prima o con il segnale di avviso, quando si è *in regata* per quella prova; o
- se la bandiera “Y” è stata esposta a terra con un suono, per tutto il tempo in cui i concorrenti sono in acqua quel giorno.

Tuttavia, la regola 40.1 si applica quando ciò è stabilito nel bando o nelle istruzioni di regata.

I PERCORSI

Windward-Leeward

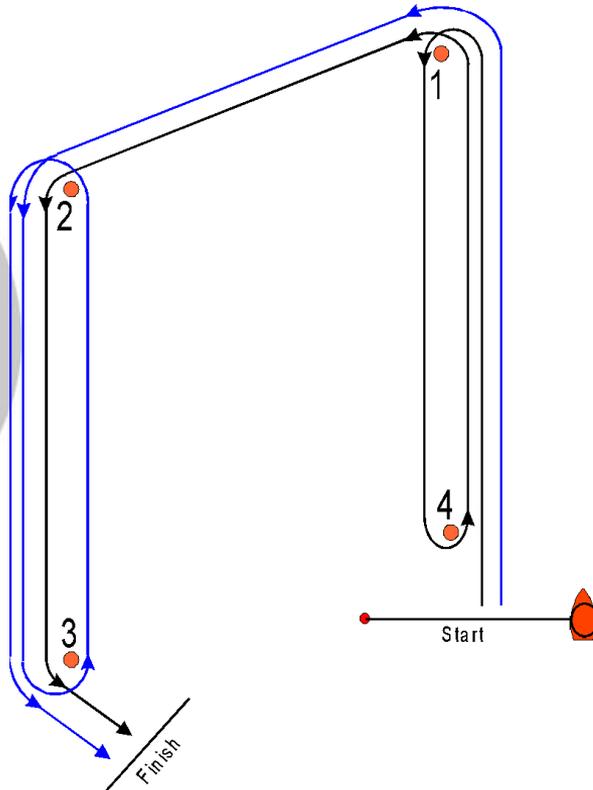
IL BASTONE



- Le possibili modifiche a questo percorso sono:
 - Niente cancello alla boa 2
 - Più giri da compiere
 - Arrivo in bolina
 - Boa di disimpegno
 - Arrivo dalla boa 2 a prua del battello comitato

IL TRAPEZOIDE

Trapezoid Inner & Outer Loops



- Due percorsi paralleli, quello interno e quello esterno
- Si usa con più classi, oppure
- Con una classe che regata nel formato a batterie

Si può anche posizionare l'arrivo a poppa del battello comitato



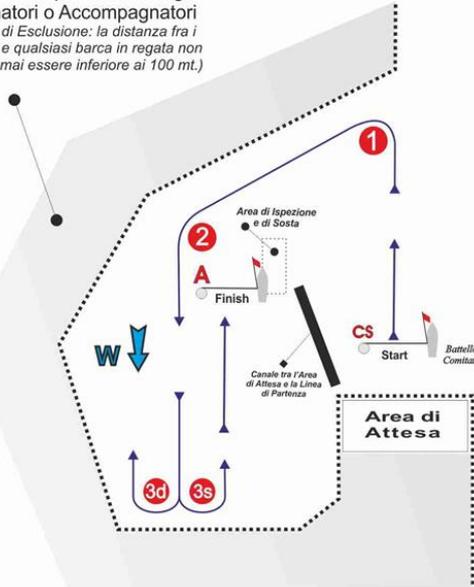
Federazione Italiana Vela

PERCORSO OPTIMIST

APPENDICE 1 (alle istruzioni di regata)

PERCORSO

Area limite per i mezzi degli Allenatori o Accompagnatori
(Zona di Esclusione: la distanza fra i mezzi e qualsiasi barca in regata non dovrà mai essere inferiore ai 100 mt.)



Percorso: Optimist

Sigla	Sequenza del Percorso
o	Start - 1 - 2 - 3s/3d - Finish

- Boe 1-2 → lasciare a sinistra
- Mentre compiono il lato di poppa 2-(3s/3d) i concorrenti dovranno lasciare a sinistra la boa di arrivo. In questo caso la boa di arrivo è "boa" come da definizione nel RRS e la linea di arrivo viene definita come "ostacolo continuo"
- Il Cannello (3s/3d) potrà essere sostituito da una boa singola che dovrà essere lasciata a sinistra.

Disegno indicativo
non in scala

Il percorso va costruito con un angolo interno di 60° , il lasco della stessa lunghezza della prima bolina, una poppa relativamente più lunga (1,2 della prima bolina)

VERTICI FISSI

- Regate d'altura sui vertici fissi
- Navigazione costiera
- Sono una “costante” soprattutto nelle regate di Circolo e, in tutti i tipi di manifestazione, come ultima chance in caso di condizioni meteo-marine sfavorevoli.
- Può essere usata un boa di disimpegno (se prevista dalle IdR) affinché il primo lato sia di bolina, per facilitare la partenza.

VELEGGIATE

L'**Avviso di Veleggiata** è il documento che sostituisce il Bando e le Istruzioni di Regata nelle Manifestazioni del Diporto denominate “Veleggiate”

I Regolamenti usati sono le **NIPAM** ed eventuali norme aggiuntive contenute nell'Avviso di Veleggiata, non ci sarà Comitato e/o Giuria, potranno essere stilate classi e classifiche secondo parametri diversi, ma non si potranno stilare classifiche con modificato il tempo di arrivo.

Dimenticare il RRS -WS e le proteste!

Non potranno essere applicate a circuiti con più prove.

Vedere e attenersi alle apposite disposizioni della FIV



Federazione Italiana Vela

LUNGHEZZA DELLA LINEA DI PARTENZA

La lunghezza della linea dipende da una serie di fattori:

- Numero e lunghezza delle imbarcazioni
- Caratteristiche delle stesse
- Velocità del vento
- Stato del mare
- Tipo di regata

Lunghezza - pari alla lunghezza della barca moltiplicata per il loro numero e per X (fattore di moltiplicazione)

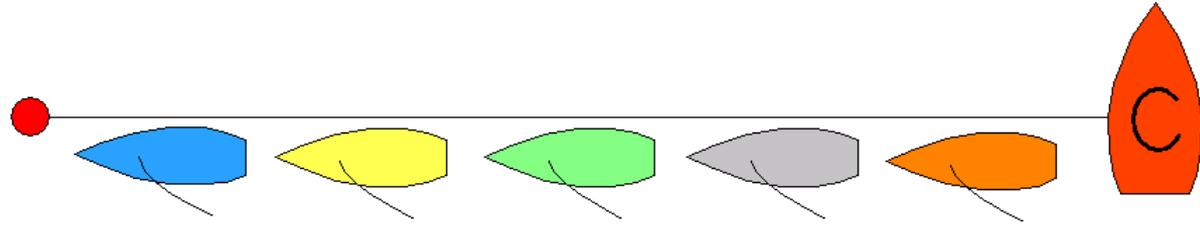
Più è lunga la linea più vengono enfatizzati gli effetti di un'eventuale estremo favorevole

Meglio più corta che più lunga

C'è una bella differenza di manovrabilità tra un Optimist ed una barca d'altura di 20 metri.

Con una flotta molto esperta quasi ogni barca ha bisogno di più spazio sulla linea.

LUNGHEZZA DELLA LINEA DI PARTENZA



Quella della lunghezza è una questione dibattuta

La consuetudine, in Italia, è quella di utilizzare il fattore 1.25

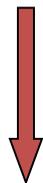
Nel Manuale WS si parla di 1.1-1.5 ma si riconosce che è una misura che alcuni UdR considerano troppo generosa

Class	Boat Length	Multiplying Factor
RS:X Men	2.86	1.5 - 3
RS:X Women	2.86	1.5 - 3
Finn	4.54	1.5
Laser	4.24	1.5
Laser Radial	4.24	1.5
470 Men	4.70	1.5
470 Women	4.70	1.5
Nacra 17	5.25	2
49er	4.90	2
49erFX	4.90	2

Tabella usata alle olimpiadi del 2016

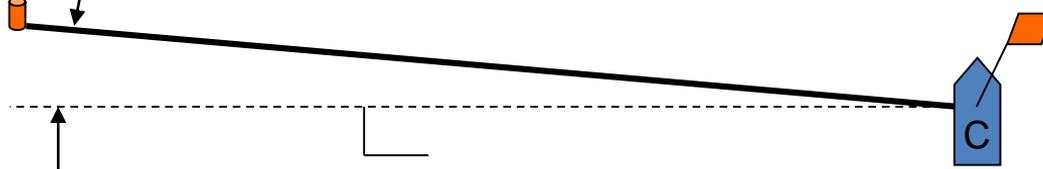
IL 'BUONO'

Direzione
del vento



Boa di bolina

Angolo: 0 - 5°

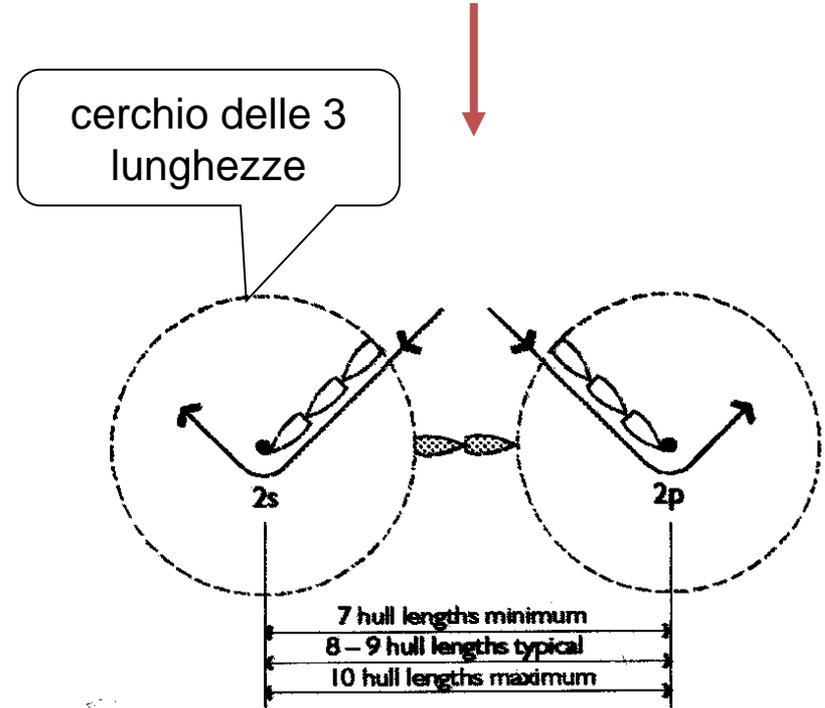


Battello
Segnali

Favorire la
boa

IL CANCELLO

Ampiezza della zona	Cancello	
	Min	Max
3	7	9 - 10



PROCEDURE STANDARD

Race team briefing

Se possibile, registrare le barche presenti nell'area di partenza

Controllare direzione e forza del vento

Allestire la barca per garantire che tutti i sistemi siano operativi – segnali acustici, bandiere, etc.

Verificare che l'area di regata sia libera (altri campi di regata, traffico commerciale, etc.)

Controlli radio e controllo orario

LA PROCEDURA – RRS 26

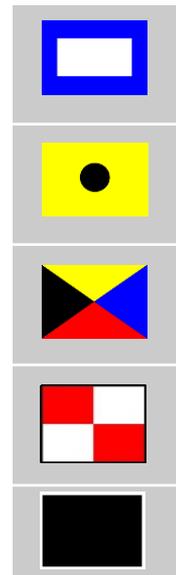
- 5 Avviso



Classe

un suono

-4 Preparatorio



un suono

I tempi devono essere presi dai segnali visivi e non si deve tener conto della mancanza di un segnale acustico.

Il segnale di avviso per ciascuna classe successiva deve essere fatto assieme o dopo il segnale di partenza della classe precedente.

-1



Preparatorio
(P, I, Z I+Z, U, Nera)

un suono

0 Partenza



Classe

un suono

PROCEDURA DI PARTENZA

Segnale di attenzione (esposizione arancione)

	RRS Default	Altre	
Avviso	5 min	10 min	10 min
Preparatorio	4 min	5 min	4 min
Ultimo minuto	1 min	1 min	1 min
Start	0	0	0

Le IdR possono modificare la procedura

PROCEDURA DI PARTENZA

Il **cronometrista**, durante la partenza, è la persona più importante.

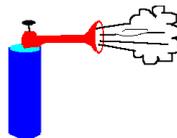
Il cronometro è il cuore pulsante della squadra.

Questa è la posizione più delicata del Comitato di Regata. Molte partenze sono state rovinare da un cronometrista che si lascia distrarre.

Si tratta di una posizione che richiede capacità di concentrazione a senso unico e di scandire il tempo in modo chiaro e preciso.

ATTENZIONE

IL SEGNALE DELLA BANDIERA ARANCIONE



.....solamente se il Bando di Regata lo
stabilisce:

Appendice S

5.2 Per avvisare le barche che una prova od una serie di prove inizierà a breve, la bandiera arancione della linea di partenza sarà esposta con un suono almeno cinque minuti prima che sia dato il segnale di avviso

Dal Regolamento 2021-2024 l'asta che espone la bandiera arancione è un'estremità della linea di partenza.

AVVISO

IL SEGNALE D'AVVISO

Il primo segnale della sequenza di partenza

- Deve rispettare l'orario previsto dal programma
- E' il momento in cui i concorrenti sincronizzano il loro "timer"
- Usare preferibilmente la bandiera della classe
- Deve essere accompagnato da un segnale acustico
- Comunicazione per radio



Quando ?

all'orario programmato

Metodo

esposizione della bandiera di classe con 1 segnale acustico

PREPARATORIO

IL SEGNALE PREPARATORIO

In regata

Una barca è *in regata* dal suo segnale preparatorio fino a quando

**Non si può più modificare la linea di partenza
Entrano in vigore le regole di rotta
Entra in vigore la 42**

Quando ? avviso + 1

Metodo esposizione della bandiera con 1 segnale
acustico

PARTENZA

IL SEGNALE DI PARTENZA

Se è previsto un sistema di penalità è il momento in cui entra in vigore

Registrare in continuo gli ultimi 90 secondi

Comunicare con il controstarter

Decidere se la linea era libera, se serve un richiamo individuale o un richiamo generale

Quando ?

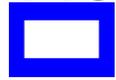
avviso + 5

Metodo

si ammaina il segnale di avviso con 1 segnale acustico (lungo)

IL SEGNALE PREPARATORIO

Ci sono sei diversi tipi di segnale Preparatorio



‘P’ – nessuna penalità



‘I’ – ritorno dagli estremi



‘Z’



‘Z + I’



‘U’



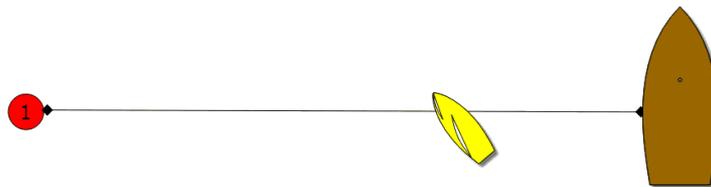
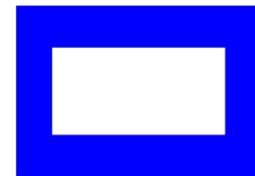
‘Nera’

PAPA

NESSUNA PENALITA'

Bandiera 'P' (Papa) ed 1 suono

DURANTE L'ULTIMO MINUTO

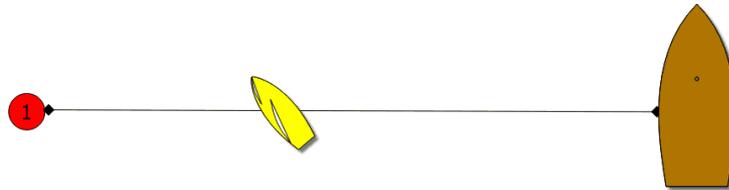
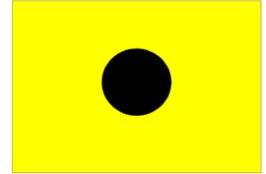


INDIA

IL RITORNO ATTORNO AGLI ESTREMI

Bandiera 'I' (India) ed 1 suono (RRS 30.1)

DURANTE L'ULTIMO MINUTO



UNIFORM

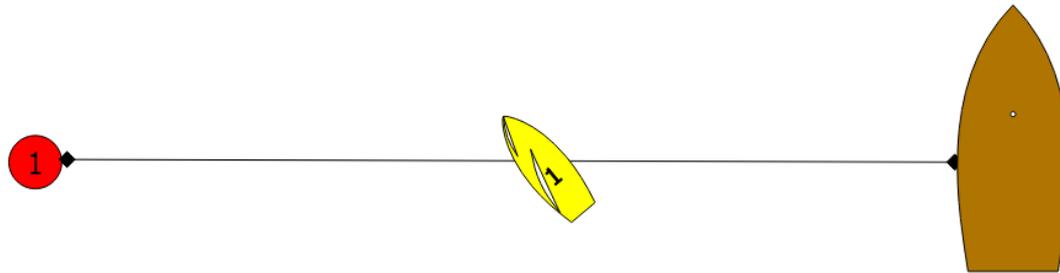
Uniform con 1 suono (RRS 30.3)

L'area proibita è il triangolo tra la linea di partenza e la boa 1



DURANTE L'ULTIMO MINUTO

Squalificato (UFD) solo se la prova continua



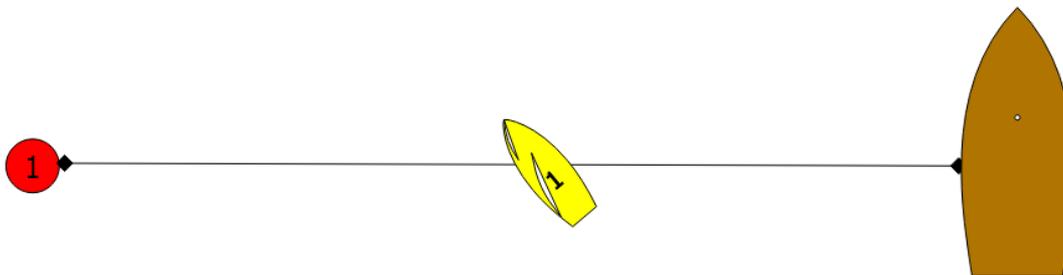
La bandiera 'Nera' con 1 suono (RRS 30.4)

L'area proibita è il triangolo tra la linea di partenza e la boa 1



DURANTE L'ULTIMO MINUTO

Squalificato (BFD) anche se la prova viene ripetuta



REGISTRAZIONE

Registrare in continuo gli ultimi 90 secondi

- Introduzione con data, orario, numero della regata, condizioni del vento e stato del mare
- Descrivere la scena come un radiocronista
- Comportamento delle barche sulla linea
- Facilità o no di vedere l'altra estremità della linea
- Ogni altra informazione che possa assistere in una eventuale richiesta di riparazione

CONTROLLARE LA REGATA

Il controllo dello svolgimento della prova

Compiti del CdR dopo la partenza

- Tenere sotto controllo le condizioni del tempo
 - La velocità del vento è molto variabile ?
 - E' ancora sicuro regatare ?
 - Il tempo limite si sta avvicinando ?
 - Il vento è girato a destra o a sinistra ?
 - Tutte le boe sono ancora in posizione ?
- Annotare le informazioni
 - Alla fine di ogni giro (oppure ad ogni boa)

L'ARRIVO



- Dal Regolamento 2021-2024 l'asta che espone la bandiera blu è un'estremità della linea di arrivo.

LA LINEA D'ARRIVO

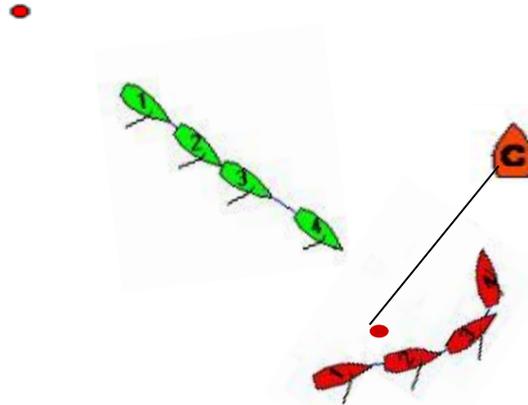
DEFINIZIONE DI ARRIVO

“Una barca *arriva* quando qualsiasi parte del suo scafo, taglia la linea di arrivo dal lato del percorso.”

LA LINEA D'ARRIVO

- La linea d'arrivo deve essere attraversata dal lato di percorso della linea d'arrivo
- La lunghezza della linea di arrivo deve essere, compatibilmente con le caratteristiche delle barche e con le condizioni atmosferiche, la più stretta possibile (12-15 lunghezze)

Lato del percorso



PROCEDURE D'ARRIVO

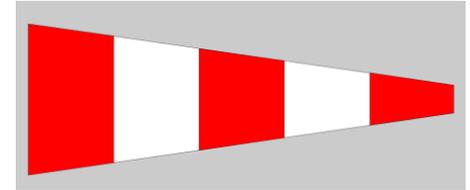
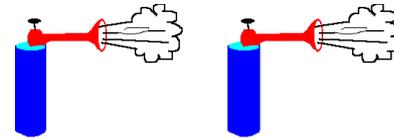
- Due registrazioni
- Raccolte in modo indipendente
- Per le barche one design serve l'orario d'arrivo del primo e dell'ultimo
- Registrare solo quello che si vede
- Effettuare un controllo incrociato durante le pause e alla fine

- Documentare l'arrivo
 - Una squadra per questo incarico è composta da una persona che legge ed una che scrive
 - Quella che legge provvede anche alla registrazione
 - L'altra trascrive la registrazione sui moduli d'arrivo
 - Utilizzare almeno due squadre
 - Aumentare le squadre in caso di grandi flotte
- Ricordarsi che
 - Una partenza può essere ripetuta, l'arrivo è unico !

ALTRE PROCEDURE

DIFFERIMENTO

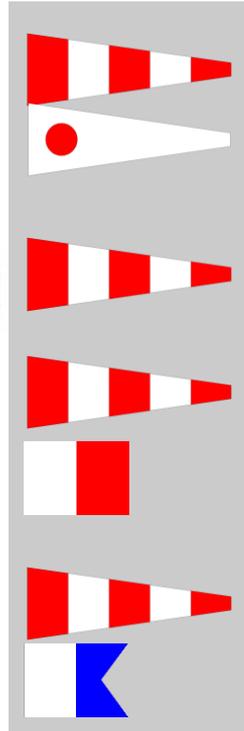
La bandiera di Differimento (code flag “AP” – “answering pennant”) è **la migliore amica del Presidente del C di R.**



- Le regate non partite sono differite
- Può essere usata solamente prima della partenza
- Essere pronti ad usarla in qualunque momento
- Boa che ara, salto di vento, errore nei segnali, etc.

DIFFERIMENTO

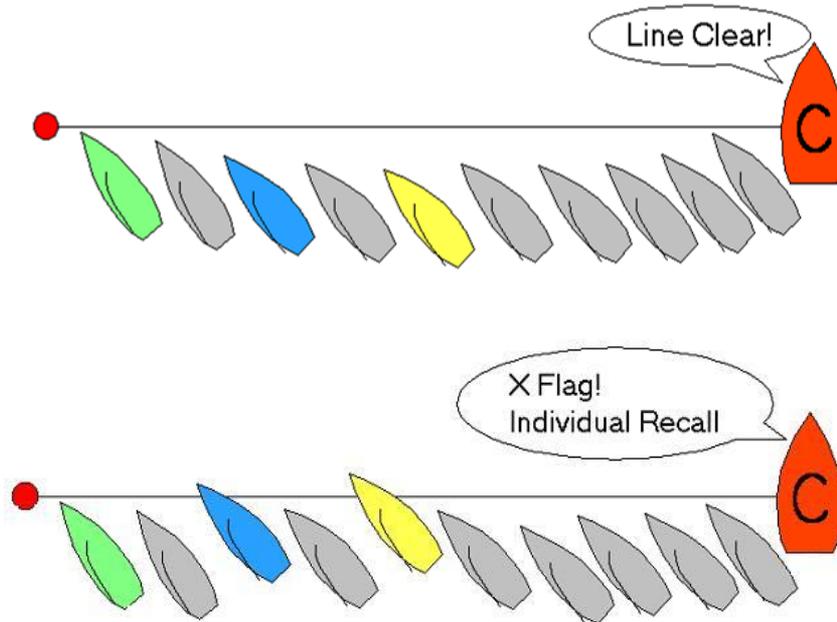
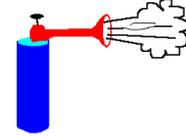
Ci sono quattro segnali di Differimento



- Differimento di un tempo indeterminato
- Differimento di un tempo determinato
- Regate rinviate – ulteriori segnali a terra
- Regate rinviate ad un altro giorno

IL RICHIAMO INDIVIDUALE

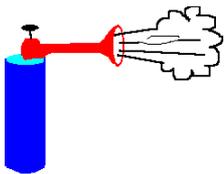
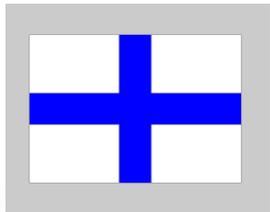
OCS (On the Course Side of the line)



IL RICHIAMO INDIVIDUALE

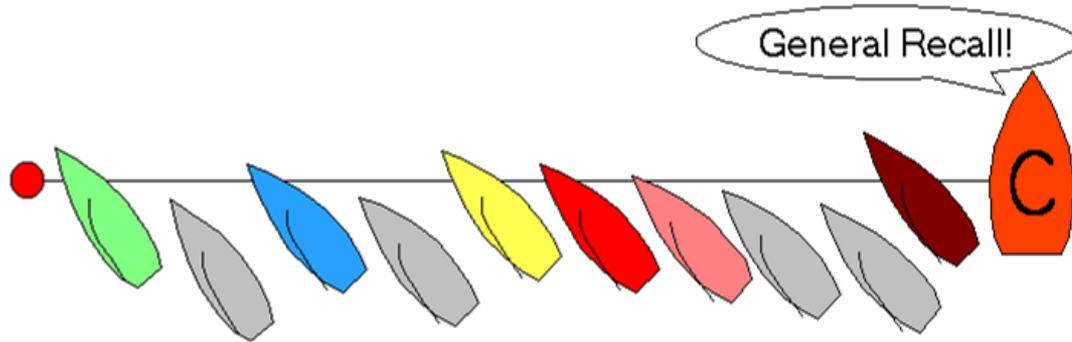
Bandiera X con 1 suono acustico

- Il segnale deve essere esposto entro 4-5 secondi dal segnale di partenza
- Deve essere accompagnato da quello sonoro
- Deve essere ben visibile
- Deve restare esposto finché tutti gli OCS sono ritornati e ripartiti o per 4 minuti
- Va rimosso senza segnale acustico



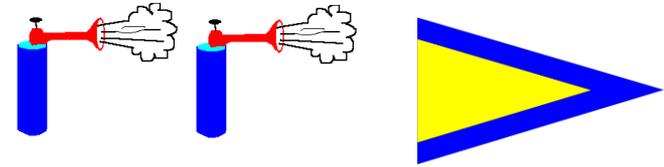
IL RICHIAMO GENERALE

Identificare le barche che sono OCS (On the Course Side of the line)



IL RICHIAMO GENERALE

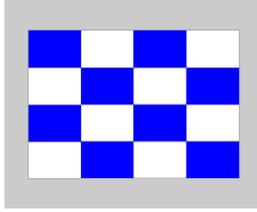
Esporre il 1° Ripetitore



Può essere usato:

quando il CdR non è **in grado di identificare le barche** che sono “On the Course Side”

INTERROMPERE UNA REGATA



‘N’ con 3 segnali acustici

Può essere usato solamente dopo la Partenza

Ci sono altri tre segnali di Interruzione.

Anch’essi richiedono 3 suoni acustici.

Possono essere usati in qualunque momento



‘N su H’



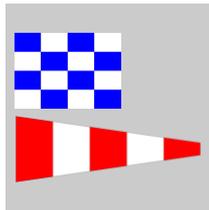
Ulteriori segnali a terra



‘N su A’



Non ci saranno altre regate oggi

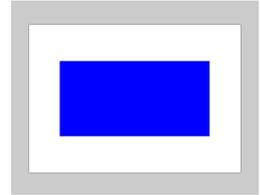
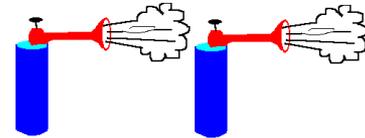


**Segnale di pericolo
(prescrizione FIV)**

“Raggiungere un ridosso”

RIDUZIONE DI PERCORSO

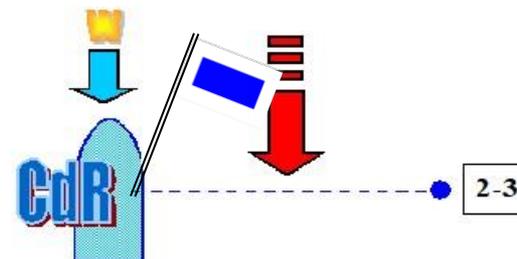
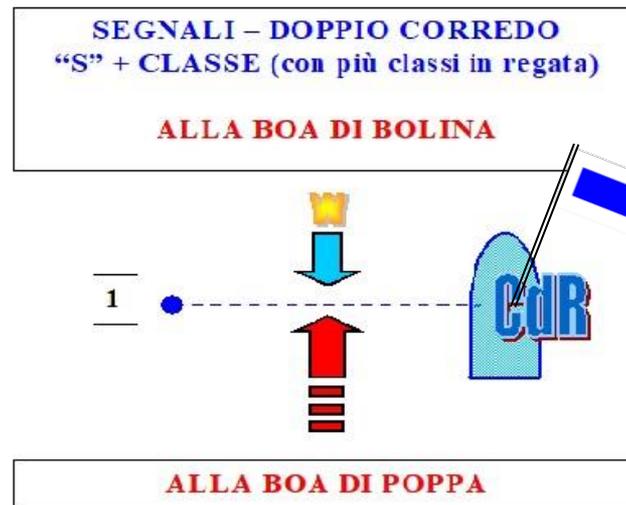
‘S’ – due segnali acustici



- Va esposta ad una boa da girare
- Significa che l'arrivo è tra la boa e l'asta con la bandiera “S”
- Nelle regate multiclasse esporta sopra alla bandiera della classe interessata dalla riduzione

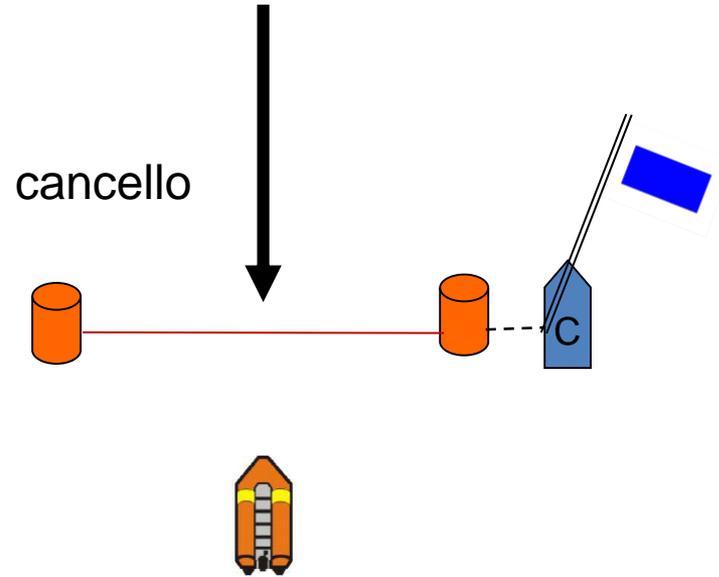
RIDUZIONE DI PERCORSO

La linea d'arrivo, in caso di riduzione ad una boa da girare, è **tra la boa ed un'asta recante la bandiera S**



RIDUZIONE DI PERCORSO

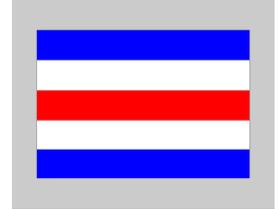
La linea d'arrivo, in caso di riduzione ad un **cancello**, è **tra le boe del cancello**



Posizionarsi molto vicino alla boa per evitare che i concorrenti vengano a passare tra la boa ed il battello arrivi

IL CAMBIO DI PERCORSO

Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici



“La posizione della prossima boa è cambiata”

Deve essere esposta da un gommone alla boa prima che inizi il nuovo lato

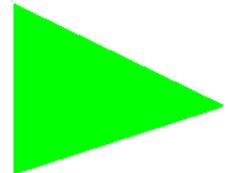
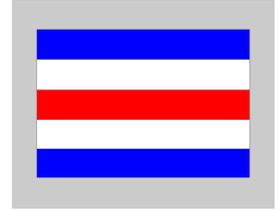
Deve essere vista da tutti i concorrenti mentre si avvicinano alla boa

Deve essere associata ad altri segnali: rettangolare rossa, triangolare verde, +, -, tabellone con gradi bussola

IL CAMBIO DI PERCORSO

Cambio della rotta bussola per la prossima boa Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici

- Deve essere esposta con
 - Una nuova rotta bussola per la prossima boaOppure/e
 - Un **rettangolo rosso** quando la nuova posizione è a sinistra di quella originaleoppure
 - Un **triangolo verde** quando la nuova posizione è a destra di quella originale



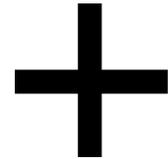
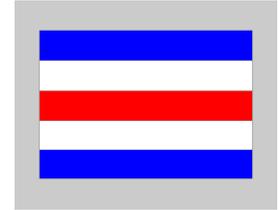
Perché di forma diversa ?

IL CAMBIO DI PERCORSO - LUNGHEZZA

Cambio nella lunghezza dei lati (Aumento o diminuzione nell'intensità del vento)

Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici

- Deve essere esposta con
 - Un segno più se il lato viene significativamente allungato
- oppure
- Un segno meno se il lato viene significativamente accorciato



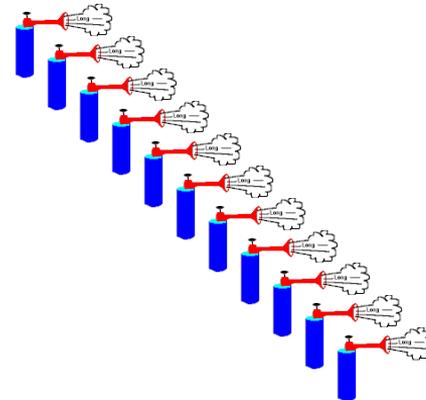
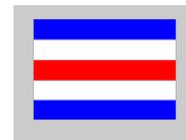
“target time” e “time limit”

POSIZIONE BATTELO

POSIZIONE DEL BATTELO DEI SEGNALI

battello dei
segnali (ancorato)

10 lunghezze

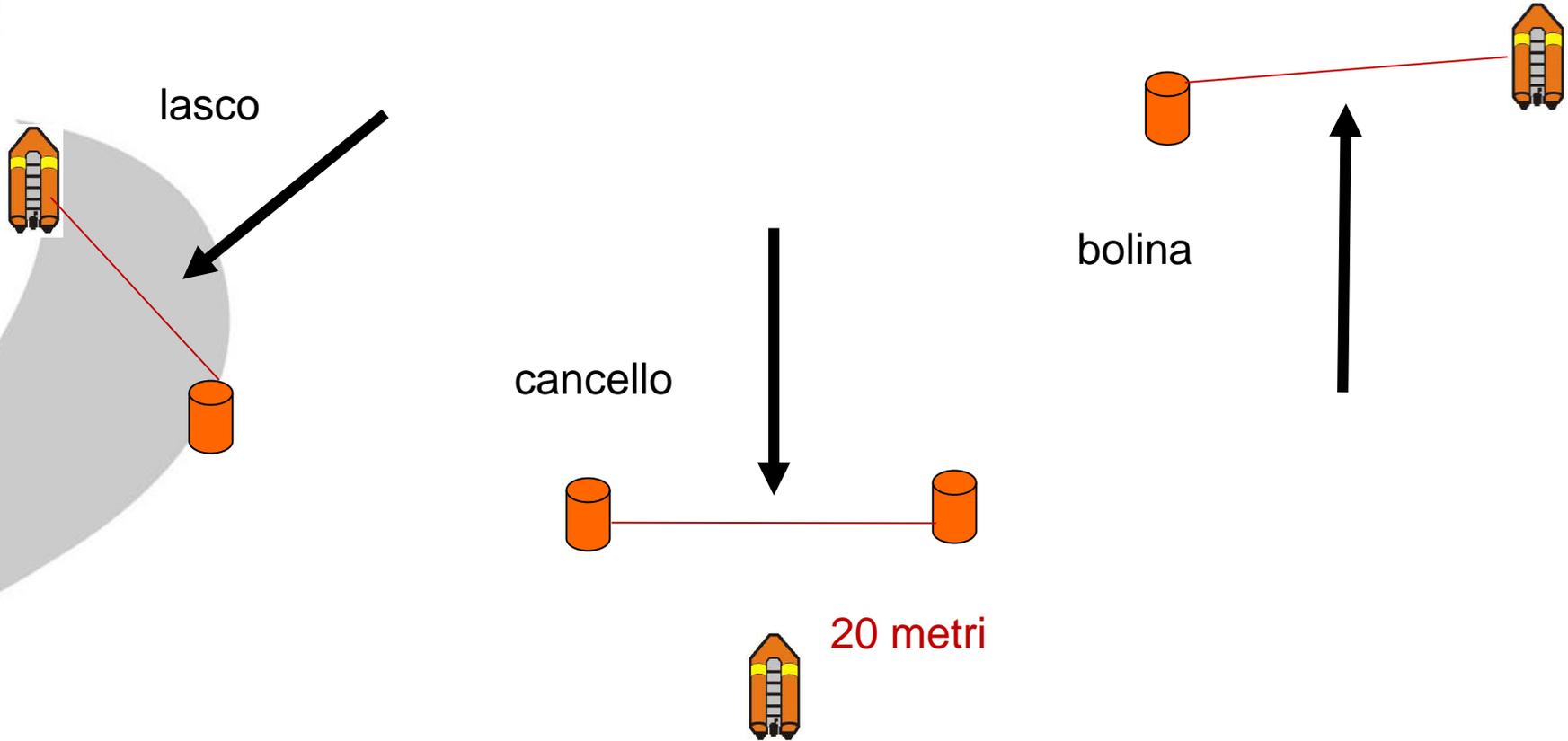


Direzione
dall'ultima boa

Non è necessario che la nuova boa
sia già in posizione

POSIZIONE BATTELO

POSIZIONE DEL BATTELO DEI SEGNALI



BOA MANCANTE



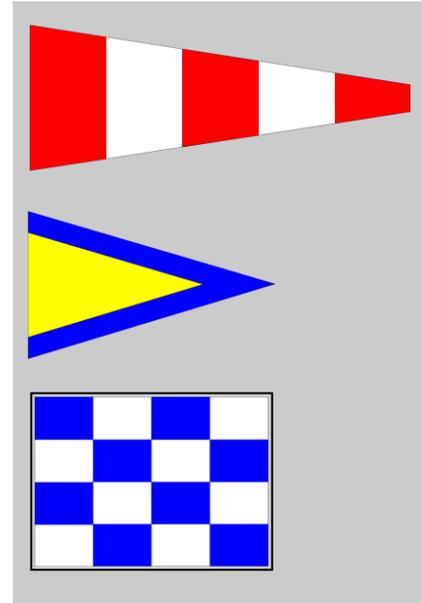
‘M’ con suoni ripetuti (RR 34)

- L’oggetto che mostra questo segnale sostituisce una boa mancante
- L’oggetto può essere una barca o un’altra boa
- Privilegiare la possibilità di riposizionare la boa o di sostituirla con un’altra boa di aspetto simile
- L’ultima risorsa è di interrompere la regata – se la regata diventa “unfair”

RIPARTENZA

Dopo un Differimento (AP), un Richiamo Generale (Ist Sub) o un Annullamento (N)

Ammainare la bandiera (AP o Ist Sub o N) 1 minuto prima del segnale d'Avviso, con un segnale acustico.



DOPO LA REGATA

A terra

- Esporre il modulo degli OCS
- Presentare eventuali proteste
- Controllare le classifiche provvisorie

DOPO LA REGATA

Come siamo andati ?

- Fare sempre un'analisi del proprio operato e di quello di tutta l'organizzazione
- Capire se vi sono margini di miglioramento
- Parlarne con gli altri UdR ma, più importante, parlarne con i concorrenti (sia con quelli che sono andati bene che con quelli che sono andati male)

Il presente documento è di proprietà della FIV e non può essere modificato; può essere utilizzato solo dai suoi formatori e solo per corsi organizzati dalla Federazione Italiana Vela - L.633/41

Sono graditi i suggerimenti e le proposte di nuovi argomenti utili per il completamento ed un continuo aggiornamento della materia; il materiale è da inviare al seguente indirizzo: Federazione Italiana Vela – Ufficiali di Regata, via e-mail, a v.demartini@federvela.it