Federazione Italiana Vela

Ufficiali di Regata

CORSO PER CLUB RACE OFFICER

Ad uso delle sezioni di Zona

1 - Ruoli e responsabilità
2 - Prima della Regata
3 - Il campo di regata

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

BANDO DI REGATA

- Può essere modificato un Bando di Regata?

- La RRS 89.2 stabilisce: il Bando di Regata può essere modificato a condizione che ne venga data tempestiva notizia.

ISTRUZIONI DI REGATA

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

<u>La stesura delle Istruzioni di Regata è compito del CdR.</u>

IL COMITATO ORGANIZZATORE - 4

Inoltre deve

- **Predisporre quanto materialmente necessario alla gestione della manifestazione**
- **Ottenere le autorizzazioni delle autorità competenti**
- **Ogni altra iniziativa o ricerca di collaborazione che possa concorrere al successo della manifestazione**
- **Predisporre eventuali controlli – stazze e dotazioni di sicurezza**
- **Eccetera**

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.

COMITATO DI REGATA

Terminologia

Comitato di Regata	Il comitato di regata nominato in base alla regola 89.2(c) e ogni altra persona che svolga una funzione da comitato di regata.

COMITATO DI REGATA DEVE - 1

35 Tempo Limite e Punteggi

… se nessuna barca *arriva* entro il tempo limite, il CdR **deve** *annullare* la regata.

.....

90.1 Comitato di regata

Il comitato di regata deve **condurre le prove** secondo le direttive dell'autorità organizzatrice e secondo quanto prescritto dalle *regole*.

90.2 Istruzioni di regata

a) Il comitato di regata deve pubblicare delle **istruzioni di regata** scritte che siano conformi alla regola J2.

…….

COMITATO DI REGATA DEVE - 2

90.3 Punteggio

a) Il comitato di regata deve **classificare una prova** o una serie come prescritto nell'Appendice A ……

……

c) Quando il CdR determina in base alle proprie registrazioni o osservazioni di aver classificato una barca non correttamente, esso **deve correggere l'errore** e mettere i punteggi corretti a disposizione dei concorrenti.

Relazione del Comitato Organizzatore – M18

Manifestazione-:

Autorità organizzatrice:

Località: Data:

RELAZIONE DEL C.O. AL COMITATO DI REGATA

Il presente documento, debitamente compilato e firmato, deve essere conservato con gli atti ufficiali della manifestazione. Una copia deve essere consegnata al Presidente del CdR prima dell'inizio della Manifestazione

ISCRIZIONI: Classe ____ Numero ____ Classe ____ Numero ____ Classe ____ Numero ____ Classe ____ Numero ____

Controllo documentazione di iscrizione: Tessere Fiv, di Classe, Cert.di stazza, Assicurazione, Pubblicità Regolari n. ____ **Irregolari (da sottoporre al Presidente CdR)** ____

MEZZI DISPONIBILI: Numero Caratteristiche: Collegamento radio

Battelli del C.d.R: ____ ☐ SI ☐ NO

Battelli posaboe: ____ ☐ SI ☐ NO

Battelli assistenza: ____ ☐ SI ☐ NO

Battelli assistenza degli accompagnatori registrati: ____ ☐ SI ☐ NO

Tutti gli equipaggi dei mezzi di assistenza sono a disposizione dal giorno: ____ ore: ____

Reperibilità di ulteriori mezzi di soccorso per emergenza (Tel. o altro): ____

Medico e/o ambulanza reperibili presso: ____ Tel. o altro: ____

COPERTURA ASSICURATIVA: Esiste un'assicurazione con copertura R.C. per manifestazioni sportive? ☐ SI ☐ NO

PERSONE RESPONSABILI: Nome: Reperibile presso (Tel./altro):

Presidente Circolo Organizzatore: ____ ____ ____

Presidente Comitato Organizzatore:

Presidente della Giuria: ____ ____ ____

Presidente Commissione di Stazza: ____ ____ ____

Presidente Comitato di Regata: ____ ____ ____

Capo Arbitro:

Direttore della manifestazione: ____ ____ ____

Coordinatore assistenza a mare: ____ ____ ____

Responsabile iscrizioni:

Firma del Presidente del Comitato Organizzatore:

M18

I RUOLI

- Presidente (RO W.S.)
- Primo componente o Vicepresidente (DRO W.S.)
- Assistente di linea (Controstarter, Arrivi, etc.)
- Addetto ai tempi
- Addetto ai segnali visivi
- Addetto alla segreteria di bordo

E’ importante che ogni membro del CdR comprenda il suo compito, quello degli altri membri della squadra e che sia adeguatamente formato.

PRIMO COMPONENTE

Il primo componente

Lavora sulla barca comitato principale con il Presidente, e deve essere in grado di sostituirlo in caso di emergenza.

In condizioni operative normali deve organizzare il personale della barca comitato e fare in modo che tutti siano in posizione e pronti a procedere.

Si assicura che la barca comitato e le sue attrezzature ed equipaggiamenti siano pronti, funzionali e operativi

ASSISTENTE DI LINEA

Assistente/i di linea

L’assistente di linea guarda la linea di partenza per identificare le barche partire in anticipo e quelle che ritornano per partire correttamente.

Deve essere in grado di posare la linea d’arrivo e prendere l’arrivo.

vista buona

non facilmente irritabile o distraibile

La posizione tipica è sulla barca Controstarter o sulla barca Arrivi, ove è responsabile delle procedure su quella barca. Sono essenziali contatti continui con il Presidente del CdR.

ADDETTO AI TEMPI

Cronometrista

Il cronometro è il cuore pulsante della squadra.

Questa è la posizione più delicata del Comitato di Regata. Molte partenze sono state rovinate 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.

Tiene l'ora ufficiale (sincronizzazione con GPS) e segue anche i 4 minuti per la X, l'ammainata e l'issata della bandiera arancione, il tempo limite, etc.

L'addetto ai tempi deve leggere le istruzioni di regata in quanto potrebbero contenere informazioni specifiche da seguire

ADDETTO AI SEGNALI VISIVI

Responsabile dei Segnali Visivi

le comunicazioni ufficiali ai concorrenti sono fatte tramite segnali visivi

Il responsabile dei Segnali Visivi ha la responsabilità di garantire che le bandiere siano pronte per essere issate o ammainate al momento opportuno (controllare le drizze) e la presenza a bordo di lavagne e opportuni mezzi di scrittura per Ocs/Ufd/Bfd, gradi bussola, ecc …..

Prima di lasciare la banchina deve assicurarsi che ogni mezzo ufficiale abbia a bordo quanto gli potrebbe servire per le segnalazioni.

Garantire che all’arrivo sia esposta la bandiera blu.

ADDETTO AI SEGNALI ACUSTICI

Responsabile dei Segnali Acustici

si occupa dei segnali sonori (tromba, corno o fischio), che attira l'attenzione dei concorrenti sui segnali visivi.

L’Addetto segnali sonori lavora vicino all’Addetto bandiere. Egli ha la responsabilità per tutti i segnali sonori che accompagnano quelli visivi.

Il ruolo del cronometrista e addetto segnali acustici può essere unificato, se il sistema di suono lo permette.

Prima di lasciare la banchina deve controllare le Istruzioni di Regata e che ogni barca che potrebbe dover fare segnali acustici sia in grado di farlo.

SEGRETERIA DI BORDO - 1

Addetto/i alle registrazioni/annotazioni – Recorders

- Sono responsabili per il lavoro di registrazione in acqua. Registrano:
  - i concorrenti che si presentano alla partenza;
  - tengono il registro delle operazioni e delle comunicazioni;
  - direzione e intensità del vento;
  - il percorso utilizzato;
  - le imbarcazioni identificate come OCS;
  - i numeri velici delle barche che incorrono in sanzioni;
  - i numeri velici delle barche che correggono eventuali errori;
  - l’arrivo.

Un buon addetto alle registrazioni compila un diario della regata.

SEGRETERIA DI BORDO - 2

Addetto/i alle registrazioni/annotazioni – Recorders

Prima di lasciare la banchina, l’addetto alle registrazioni dovrebbe assicurarsi che l’elenco iscritti sia a bordo della barca comitato.

L’addetto alle registrazioni deve leggere le istruzioni di regata a prendere coscienza delle procedure di check-in, se del caso, per l'evento.

Al termine della giornata deve compilare il Rapporto di Regata, ove verranno riportate le informazioni essenziali dedotte dal diario.

REGOLAMENTO DI REGATA

Le regole che sono contenute nel RRS sono ripartite tra: Segnali di regata, definizioni e principi base, regole (7 parti), Appendici.

Attraverso le prescrizioni al RRS, un'autorità nazionale (FIV per l'Italia) precisa come certe regole del RRS debbano essere applicate nei propri eventi o negli eventi organizzati dai propri affiliati.

IL COMITATO PER LE PROTESTE - 1

Federazione Italiana Vela

Un comitato per le proteste ha la responsabilità di esaminare e decidere (Appendice M):

- **Proteste**
- **Richieste di riparazioni**
- **Altre questioni di cui alle regole della parte 5**

Se non diversamente stabilito dall'AO

- **Questioni di eleggibilità e di stazza**
- **Sostituzione di concorrenti, barche ed attrezzatura**

La giuria dovrà anche decidere su questioni riportatele dall'autorità organizzatrice o dal comitato di regata.

APPENDICE N

IL COMITATO PER LE PROTESTE - 2

Rapporti Comitato di Regata e Giuria

La Giuria non controllerà il Comitato di Regata, ma si raccomanda che, qualora si verifichino condizioni di vento che non consentano il rispetto della Regola 42 (Propulsione), il Comitato di Regata tenga in considerazione l'eventuale richiesta degli Ufficiali di Regata incaricati dell'applicazione della Reg.42 di annullare la regata a norma della Regola 32.1(b) *[vento insufficiente]* **o della Regola 32.1(d)** *[sicurezza o regolarità]***. Lo stesso dicasi per le procedure di applicazione del pompaggio libero (lettere O e R).**

Non è scritto da nessuna parte ma si tratta di "buona pratica" *(vedi capitolo "durante la regata"*

IL COMITATO TECNICO - 3

60.4 Un comitato tecnico **può**

(a) protestare una barca, ma non in seguito ad informazioni derivanti da una richiesta di riparazione o da una protesta invalida, o da un rapporto da parte di una persona con un conflitto d'interessi diversa dal rappresentante della barca stessa. Tuttavia, **deve** protestare una barca se decide che la barca o l'equipaggiamento personale non siano conformi con le regole di classe o con la regola 50;

(1) una barca ha infranto una regola della Parte 4, ma non le regole 41, 42, 44 e 46, o

(2) una barca o l'attrezzatura personale non sono conformi alle regole di classe

(b) chiedere riparazione per una barca; o

(c) fare un rapporto al comitato delle proteste richiedendo un'azione in base alla regola 69.2(b)

DOCUMENTI

- **Bando di Regata**
- **Istruzioni di Regata**
- **Modulistica**
- **Altri documenti**

BANDO ED ISTRUZIONI

BANDO ED ISTRUZIONI

- ANALISI PREVENTIVA
- MODIFICHE ALLE REGOLE

Bando e Istruzioni
Farseli mandare per tempo
Verificare quali Regole vengono modificate e che la modifica venga evidenziata
Verifica coerenza tra Bando e IdR

BANDO

Deve essere emesso dalla A.O.

Si tratta di un contratto tra l’organizzazione e i concorrenti. Il concorrente che si iscrive alla regata deve essere sicuro sul dove e quando l'evento si svolgerà, quali classi sono ammesse e le condizioni per partecipare. Egli deve anche essere certo che partecipando a quella regata non andrà in conflitto con il codice di eleggibilità W.S..

Il Bando può essere modificato (RRS 89.2(b) e 81) solo utilizzando lo stesso procedimento della pubblicazione originale e in tempo ragionevole. Tutte le barche che si sono iscritte prima della modifica devono essere avvisate direttamente.

ISTRUZIONI DI REGATA

Devono essere emesse dal Comitato di Regata

Le istruzioni di regata devono limitarsi a definire:

- le intenzioni del comitato di regata nella gestione delle regate; e
- gli obblighi dei concorrenti nel partecipare.

Similmente al Bando di Regata, l'Appendice J2 elenca gli elementi che devono comparire nelle istruzioni di regata e quelli che devono apparire, se relativi a un evento specifico. Le istruzioni di regata dovrebbero affrontare questi elementi concisamente, utilizzando il formato e il fraseggio contenuti nell'Appendice K.

Non si deve riscrivere il regolamento.

FORMATO DELLA REGATA - 2

La **Regata di flotta** è la più frequente e classica regata con alcuni differenti formati sono:

Regata a Handicap – Barche di classi diverse regatano insieme, usando uno dei parecchi sistemi di compenso.

Regata di Classe – Tutte le barche della stessa classe regatano insieme. Il primo che taglia la linea di arrivo è il vincitore.

Regata a Batterie (Group) – Usata quando la flotta è numerosa ma è gestibile. Normalmente si divide in due gruppi: Giallo e Blu.

Medal Race – Le prime 10 barche della classifica disputeranno la Medal Race. Qui i punti saranno doppi e sarà applicato l'arbitraggio in acqua.

NORMATIVA E SICUREZZA

La sicurezza è al primo posto

Norme per l'organizzazione dell'Attività Velico-Sportiva

(Allegato alle "Norme per l'attività sportiva Nazionale organizzata in Italia 2020")

Limiti di vento
Distanza dalla costa
Giubbetti salvataggio
Mezzi di assistenza in acqua
Utilizzo dei mezzi di assistenza
Numero massimo delle imbarcazioni in regata
Contrassegni per i mezzi di assistenza
Assistenza sanitaria

CONFLITTO D'INTERESSI

Conflitto d'Interessi Una persona ha un *conflitto d'interessi* se essa

a) Potrebbe guadagnare o perdere come risultato di una decisione alla quale essa contribuisce,
b) Potrebbe ragionevolmente sembrare avere un interesse personale o finanziario che potrebbe influenzare la sua capacità di essere imparziale, o
c) Ha uno stretto interesse personale in una decisione.

Il concetto è esteso a tutti gli Ufficiali di Regata (per i Comitati Unici vedi anche 63.4)

2 - PRIMA DELLA REGATA

- Un metodo di lavoro
- Prime incombenze
- Race Office
- Il briefing coi concorrenti
- Il briefing sulla Sicurezza
- Segnali a terra

UN METODO DI LAVORO

La maggior parte degli UdR sviluppa un metodo di lavoro anche senza rendersi conto di farlo.

Un circolo abituato a gestire manifestazioni importanti ha già un suo team abituato a lavorare quasi in automatico.

Operare in un luogo al di fuori del proprio club comporta più sfide. Il team di gestione di regata non sarà a conoscenza del livello di abilità o del metodo di lavoro dell'UdR esterno e questi non avrà la conoscenza locale che è essenziale per il successo di qualsiasi evento.

L'UdR dovrà adattare il suo metodo di lavoro per adattarsi al livello di abilità e alle consuetudini del team locale acquisendo inoltre quante più informazioni possibili sulle condizioni locali.

LA RIUNIONE PRELIMINARE

Riunione degli Ufficiali di Regata

- Lettura e commento del Bando ed Istruzioni
- Definire tutti i ruoli
- Chiarire tutti i dubbi
- Il problema delle sostituzioni (turnazione)
- Inaccettabile avere dei ritardi (può causare disservizi alla manifestazione)
- Chiarire che la giornata di ‘lavoro’ finisce con la pubblicazione delle classifiche

Manifestazioni con più campi di regata – il ruolo del PRO

ISTRUZIONI DI REGATA

BANDO ED ISTRUZIONI

- ANALISI PREVENTIVA
- MODIFICHE ALLE REGOLE
- COMUNICATI
- RAPPORTI CON GIURIA E COM. TECNIC

Lettura collettiva del Bando e delle Istruzioni di Regata
Verificare quali Regole sono state modificate e che la modifica sia stata evidenziata
Fare gli eventuali comunicati (solo se indispensabile)
E' il momento per chiarire i ruoli con la Giuria e con il Comitato Tecnico

VERIFICHE

- (TESSERE FIV + ASSICURAZIONE)
- MEZZI ED ATTREZZATURE
- PROCEDURE DI SOCCORSO
- PROCEDURE POSA CAMPO
- SISTEMA DI COMUNICAZIONE
- INFORMAZIONI SULLA CLASSE
- AUTORIZZAZIONE
- INFORMAZIONI METEOROLOGICHE
- CONTROLLO PUBBLICITA’

per il tesseramento vedi slide successiva

TESSERAMENTO E CERTIFICATO MEDICO

“Certificato medico”

Certificato medico tipo A e tipo B, dove “ A” classifica la certificazione medico indispensabile per tutta quella attività che non è agonistica e “B” certifica quella sportivo-agonistica.

E’ definita **attività sportivo agonistica** (o attività agonistica) quella praticata da tutti i tesserati inseriti nelle Squadre dalla Direzione Tecnica Federale e nelle Rappresentative delle Classi Olimpiche o Giovanili. Sono inoltre equiparati agli Atleti appartenenti alle Squadre Federali ed alle Rappresentative di Classe tutti gli Atleti selezionati e/o partecipanti a ..... *(vedi Normativa Tesseramento Sezione B1)*.

L’ALBO UFFICIALE

L’Albo Ufficiale dovrebbe essere suddiviso nelle seguenti sezioni:

- Comitato di Regata
- Comitato delle Proteste
- Comitato Tecnico
- Risultati

Il tabellone deve essere collocato vicino al Race Office (benché cominci a diventare di uso comune mettere i comunicati anche sul sito web ufficiale della manifestazione). Il compito di esporre i comunicati dovrebbe essere limitato al personale del Race Office e alla segreteria del Comitato delle Proteste.

Un secondo tabellone servirà per: informazioni meteo, programmi sociali, mappe dell’area dell’evento, della localizzazione degli eventi sociali e della città.

L’ALBERO DEI SEGNALI

L’albero dei segnali dovrebbe essere localizzato nel parco barche e la posizione dovrà essere descritta nelle Istruzioni di Regata.

Issare e ammainare i segnali visivi (con gli opportuni segnali acustici) dovrebbe essere responsabilità del Race Office, previa autorizzazione del CdR. Solo una persona dovrebbe occuparsi dei segnali, per seguire una prassi consolidata.

Il Race Office dovrebbe avere un set di bandiere completo e comunque dovranno esserci le bandiere: A, H, L, N, Y, AP, D i pannelli numerici da 1 a 6, i segnali preparatori che si utilizzeranno, le bandiere di Classe interessate, le bandiere arancione e blu, le bandiere con i colori delle batterie e il segnale sonoro.

Nelle regate più impegnative questo ruolo è affidato al Beach Master.

IL BRIEFING CON I CONCORRENTI - 1

E’ un momento delicato perché quanto vi si dice non è ufficiale; devono essere trattati unicamente argomenti tipo:

- Presentazione degli UdR
- Organizzazione (norme di comportamento, iniziative collaterali, ecc.)
- Pericoli ed aree proibite
- Posizione dell’area di regata e tempo occorrente per raggiungerla

IL BRIEFING CON I CONCORRENTI - 2

Le modifiche alle istruzioni di regata devono essere fatte per iscritto

L'incontro non ha alcun valore in termini di regole e IdR.

La buona pratica richiede che un concorrente con una domanda sulle IdR presenti il quesito per iscritto. La risposta scritta deve essere pubblicata sull'Albo ufficiale. Questo approccio permette a tutti di leggere la domanda e la risposta.

3 - IL CAMPO DI REGATA

- Ubicazione
- Gli strumenti
- Direzione e forza del vento
- La geometria del percorso
- I diversi lati
- Disimpegno e cancello

PRELIMINARI

Siamo pronti per andare in acqua ?

Ultime verifiche a terra

- Programma della giornata
- Previsioni del tempo
- Disponibilità di personale
- Le attrezzature
- Coordinarsi con organizzazione, giuria, com. tecnica

Muoversi per tempo; andare sull’area di regata almeno un’ora prima della partenza prevista.

UBICAZIONE DELL'AREA DI REGATA

Fattori importanti da tenere in considerazione

- Vento pulito;
  minimizzare l'influenza di eventuali ostacoli
- Profondità del fondale;
  i fondali bassi facilitano la posa delle boe
- Corrente;
  da evitare per quanto possibile
- Spazio per più di un percorso;
  non sovrapporre le aree di gara
- Traffico marittimo e aree proibite

GLI STRUMENTI

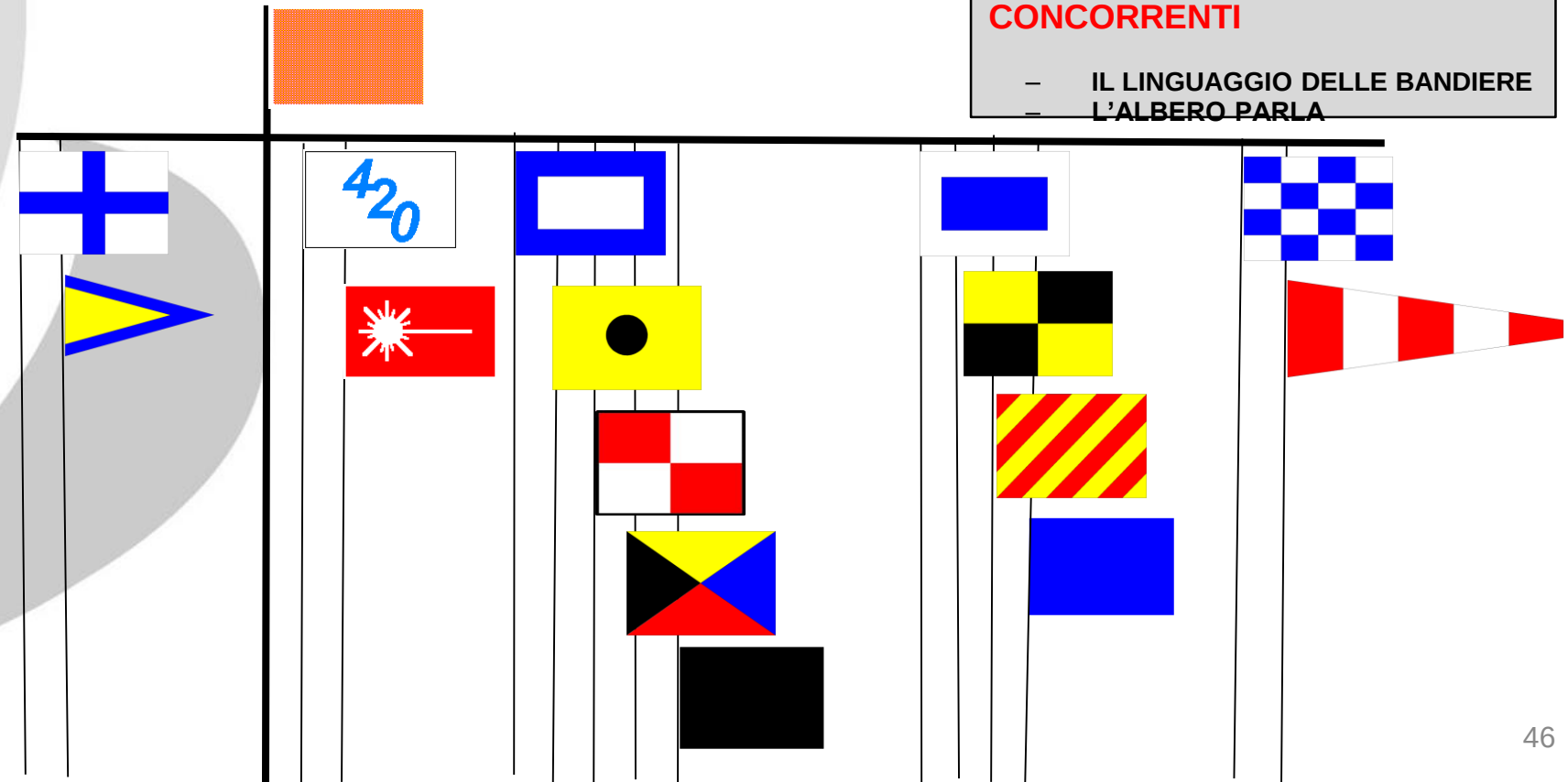
Gli strumenti

- Le bandiere e la tromba – per comunicare con i concorrenti
- La bussola e il segnavento – per conoscere la direzione del vento
- L’anemometro – per conoscerne l’intensità
- Il VHF – per comunicare con gli altri mezzi
- Il GPS – per tracciare il percorso
- Il correntimetro – per misurare direzione ed intensità della corrente
- Il telemetro

LE BANDIERE

COMUNICARE CON I CONCORRENTI

- IL LINGUAGGIO DELLE BANDIERE
- L’ALBERO PARLA



TABELLONE DI REGATA

Il tabellone di regata e tutti gli altri segnali dati come informazioni scritte, come per esempio l'elenco delle imbarcazioni segnate BFD dopo un richiamo generale con bandiera nera, deve essere visibile ai concorrenti da un ragionevole distanza dalla barca comitato. E' una buona idea il chiedere ad un posaboe o ad un giudice di determinare da quanto lontano il tabellone è ancora leggibile.

Fotografate ciò che è stato scritto, per un eventuale uso durante eventuali richieste di riparazione.

LA BUSSOLA

GLI STRUMENTI

– LA BUSSOLA E' UN "OPTIONAL" ?

La domanda è provocatoria

Chiaramente non è un "optional" ma vi sono situazioni in cui non si può o, addirittura, non è opportuno usarla

- **il campo del Match Race e quello del Team Race si gestisce senza bussola**
- **se il battello Comitato è in acciaio la bussola non è utilizzabile**

Il suggerimento è quello di abituarsi a gestire la linea senza bussola ovvero, di utilizzare la bussola come strumento di controllo

DIREZIONE DEL VENTO

IL LETTO DEL VENTO

La direzione media del vento è quella che sarà usata come base per qualunque ragionamento relativo al tracciamento del percorso

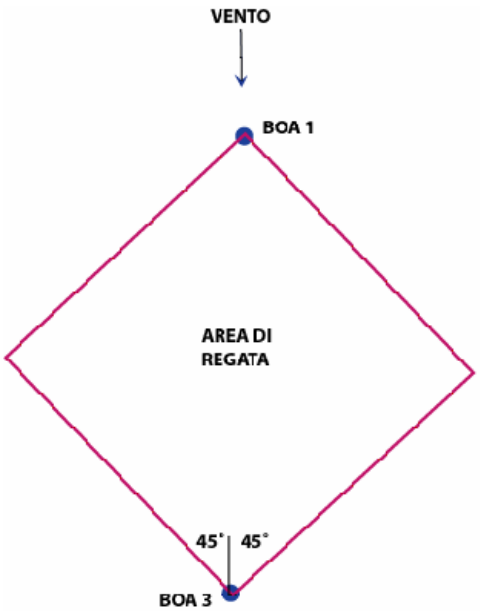
Il segnavento

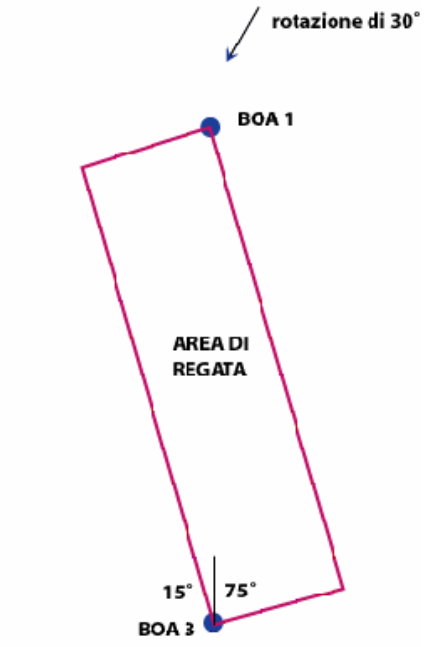
- Vari tipi di segnavento
- Flusso d'aria pulito
- Fattori da tenere in considerazione (altezza sul mare, disturbi da sovrastrutture, ecc.)
- Punti di controllo (comitato, controstarter, gommoni)
- Osservare il comportamento della flotta

Il brandeggio del vento

- La differenza tra le due letture estreme registrate
- Con un brandeggio di 10° il vento è "formato"
- Situazioni con brandeggio molto ampio

MURE A DRITTA E MURE A SINISTRA





IL LATO IDEALE E' QUELLO NEL QUALE I CONCORRENTI PASSANO UGUAL TEMPO SU ENTRAMBI I BORDI

L'AREA DI REGATA SI E' RIDOTTA DEL 50%
LAVORO PER LA GIURIA
CORSA DEI CAVALLI

INTENSITA' DEL VENTO

Rilevare l'intensità del vento – L'anemometro

Vento minimo e massimo per regatare

Linee guida delle classi (sono solo linee guida – la decisione finale spetta al Presidente del C di R)

Vento minimo

- I concorrenti devono poter effettuare l'intero percorso (vento formato su tutto il campo di regata)
- Non è consigliabile dare una partenza sotto ai 5 nodi (WS Linee guida Giugno 2019 – punto 4.6)
- Normativa e/o regole di classe possono fissare dei limiti

Vento massimo

- Sicurezza - l'assistenza è adeguata ??
- Tecnica – la regata deve essere una prova di sopravvivenza ??
- Normativa e/o regole di classe possono fissare limiti

RILEVARE LA CORRENTE

Rilevare direzione e velocità della corrente

Il vento viene e **la corrente va**; parlando della corrente ricordarsi sempre che questa distinzione può essere fonte di equivoci.

Direzione

Se la barca comitato è ancorata ed è orientata nel letto della corrente tutte le operazioni di misura si possono fare da bordo; in caso contrario debbono essere effettuate prima di ancorarsi, oppure da un altro battello.

Velocità

Per misurare la velocità occorre utilizzare un punto fisso ed avere una base misurata certa, quale la lunghezza di una barca. Utilizzando uno strumento con peso specifico poco più leggero dell'acqua (non deve sentire l'influsso del vento - es. una bottiglietta d'acqua) si misura in quanto tempo percorre la base misurata.

Es. gommone di 5 metri, tempo 10 secondi, otteniamo 5/10= 0.5 m/s.

COMUNICARE CON GLI ALTRI MEZZI

IL VHF

Le frequenze radio VHF sono onde radio che si propagano in linea ottica

I messaggi devono essere brevi e debbono contenere unicamente le informazioni essenziali

Dopo la prima chiamata alla quale non si è avuta risposta NON insistere con chiamate successive a brevi intervalli ma attendere almeno 8-10 secondi a meno che non sia una chiamata che abbia carattere di urgenza

Il possesso e l’uso del VHF è normato da apposite leggi.

LA GEOMETRIA DEL PERCORSO

- Conoscenza delle consuetudini della classe
- Conoscenza delle condizioni locali
- Lunghezza desiderata; tempo “target”

Ogni percorso, normalmente, è una combinazione di bolina, lasco e poppa, per testare tattica e caratteristiche delle barche.

Molte classi hanno tipi di percorso favoriti, consoni alle caratteristiche delle proprie imbarcazioni.

Tendere ad un buon compromesso tra desideri della classe ed un’efficace gestione dell’evento.

LA GEOMETRIA DEL PERCORSO

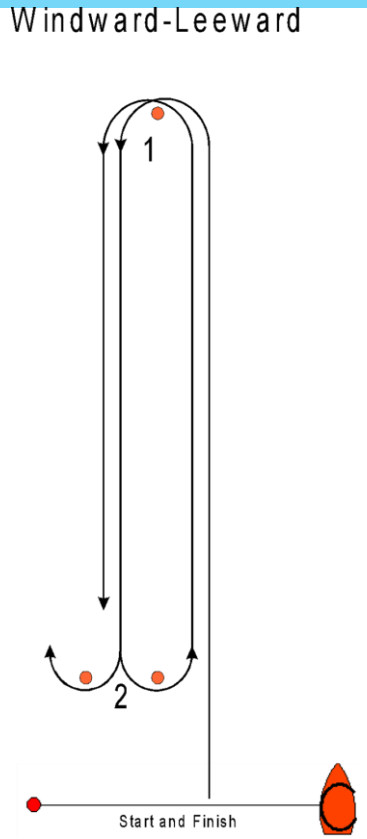
Bastone – E’ il percorso più semplice e può essere usato con tutte le classi

Trapezoide - Due percorsi paralleli, quello interno e quello esterno, con più classi o con le batterie

Cancello

Boa di disimpegno

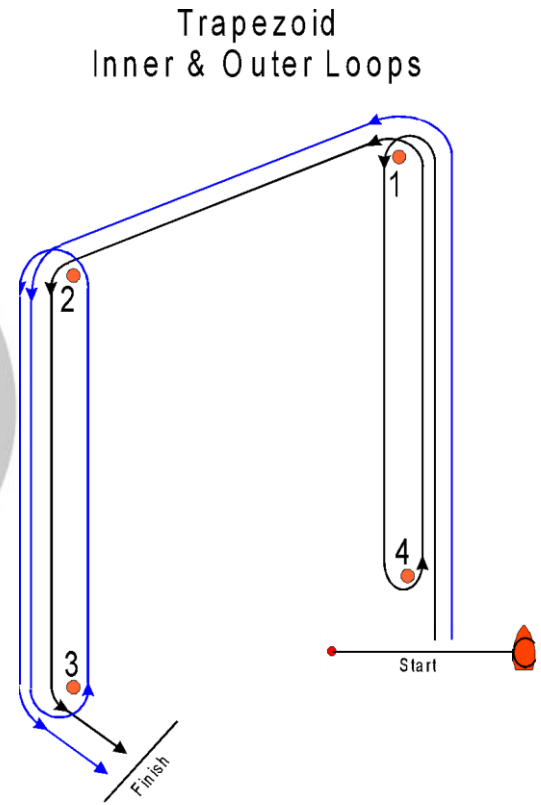
IL BASTONE



Le possibili modifiche a questo percorso sono:

- Niente cancello alla boa 2
- Uso della boa di partenza come boa 2
- Più giri da compiere
- Arrivo in bolina
- Boa di disimpegno
- Arrivo dalla boa 2 a prua o a poppa del battello comitato

IL TRAPEZOIDE

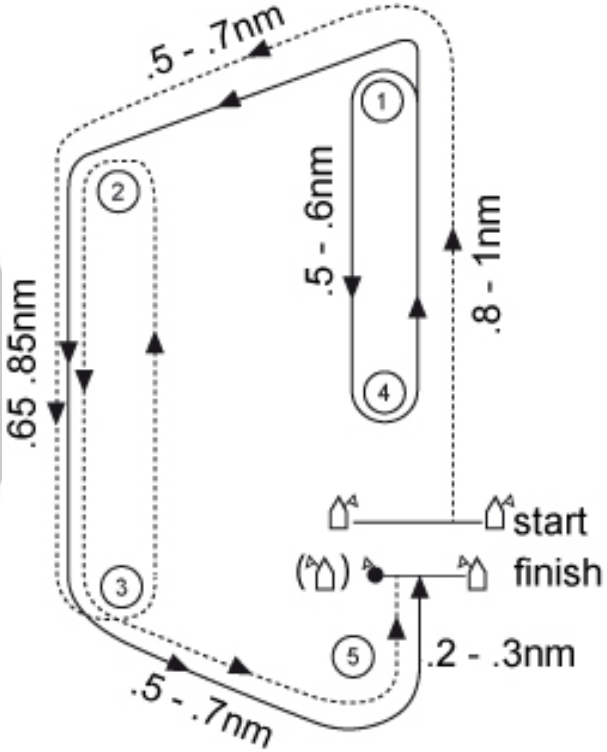


- Due percorsi paralleli, quello interno e quello esterno
- Si usa con più classi, oppure
- Con una classe che regata nel formato a batterie

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

Il

IL TRAPEZOIDE LASER



Il trapezoide Laser

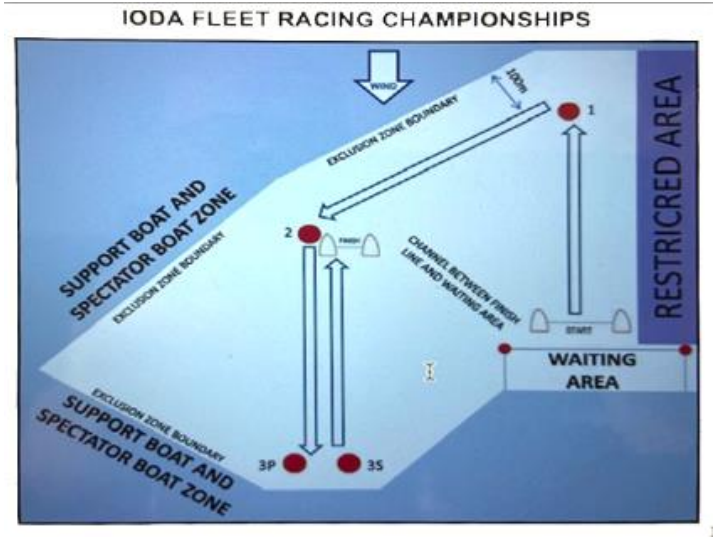
Percorso interno più corto (per la classe 4.7).

Le distanze riportate sul diagramma del percorso sono quelle massime e possono variare in relazione alla velocità del vento e della corrente.

Gli angoli alle boe 1 e 5 saranno di circa 60-70° e alle boe 2 e 3 di circa 110-120 gradi.

Vento minimo 5 nodi, massimo 25/30

PERCORSO OPTIMIST



Lo scopo di questo percorso è quello di avere un trasferimento dalla linea di arrivo a quella di partenza, per la prova successiva, senza interferenza con le barche ancora in bolina o eventuali altre flotte impegnate nella prima bolina; per ottenere questo risultato si sono ipotizzate lunghezze dei lati tali da avere la linea d’arrivo quasi alla stessa altezza di quella di partenza.

LA BOLINA

Tre elementi da considerare per posizionare la boa 1

- Il letto del vento
- La distanza dalla linea di partenza alla boa 1
- L’effetto di un’eventuale corrente trasversale

Modalità operative
Eventuale tempo limite da rispettare (Istruzioni di Regata)

LA POPPA

- La precisione nella posa di questo lato è molto importante
  - Specialmente per barche con vele asimmetriche
  - Una corrente trasversale su questo lato ha effetti più dannosi che sul lato di bolina

Uno scostamento di 5° dal letto del vento può essere eccessivo
Modalità operative
Quando le barche non abbattono capisci subito che esiste un problema

IL TRAPEZOIDE

contro

- Occupa molto spazio
- Difficile da posare
- Impossibile da correggere in corsa
- Vento diverso sui due bastoni

pro

- Un’unica linea di partenza
- Un’unica linea d’arrivo
- Due percorsi distinti (gestione di più classi)

Distanza tra la boa 1 e la 2 – 2/3 del primo lato

Angolo interno – con spy 60°, senza 70°

4 - LA LINEA DI PARTENZA

- L’obbiettivo
- Lunghezza
- Orientamento
- Il “buono”
- Corrente trasversale
- Il controstarter

LUNGHEZZA DELLA LINEA - 1

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

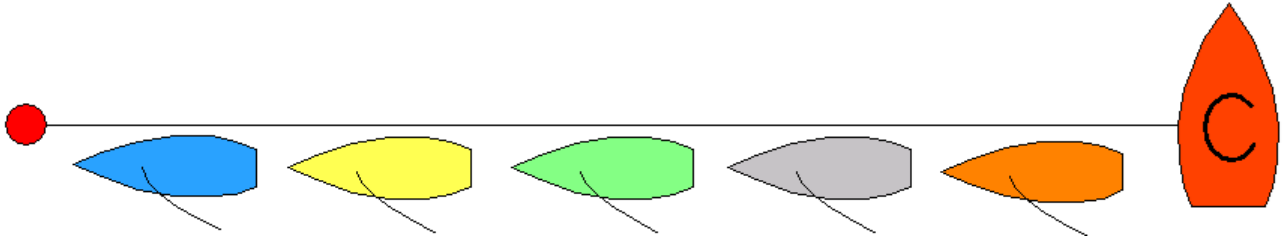
Meglio più corta che più lunga

Verifica con GPS o Telemetro

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 - 2



Quella della lunghezza è una questione dibattuta
La consuetudine, in Italia, è quella di utilizzare il fattore 1.25
Nel Manuale della W.S. si parla di 1.1-1.5 ma si riconosce che è una misura che alcuni UdR considerano troppo generosa

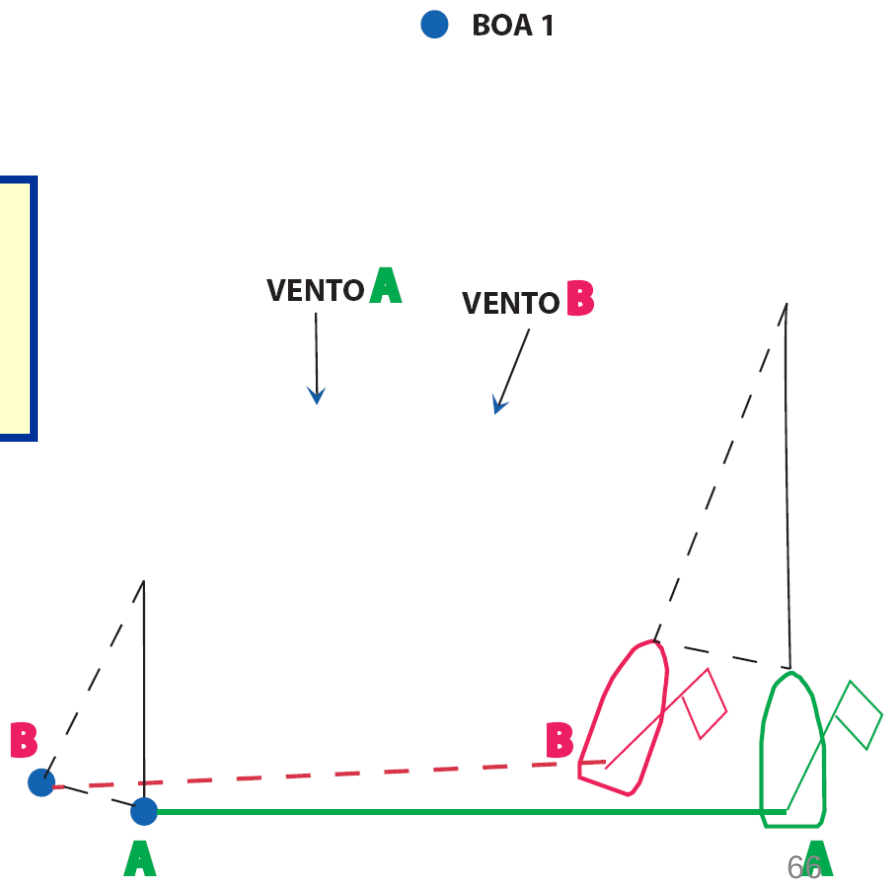
Class	Boat Length	Multiplying factor
RS:X Men	2.86	1.5 to 3
RS:X Women	2.86	1.5 to 3
Finn	4.54	1.5
Laser	4.24	1.5
Laser Radial	4.24	1.5
470 Men	4.7	1.5
470 Women	4.7	1.5
49er	4.9	2
49erFX	4.9	2
Nacra 17	5.25	2

World Sailing RACE MANAGEMENT POLICIES FOR THE OLYMPICS and World Sailing EVENTS
(ottobre 2017 al punto 6.3)

ROTAZIONE DEL VENTO – LINEA DI PARTENZA

La linea si stringe

Diventa ‘buono’ partire in barca comitato



ORIENTAMENTO DELLA LINEA

Orientamento - ortogonale al vento reale rilevato nell'area di partenza in quel momento

L'orientamento della linea dipende da una serie di fattori:

- Direzione media del vento
- Velocità e direzione della corrente
- Possibili opzioni tattiche dei concorrenti

Avere differenze di orientamento tra campo e linea è una cosa ragionevolmente accettabile.

Linee guida W.S.(ottobre 2019)

Le linee di partenza debbono essere generalmente ortogonali rispetto al "median sailing wind". La corrente, il lato favorito del percorso, salti di vento previsti ed altre variabili possono giustificare modifiche a queste linee guida. (6.1)

Il vento deve essere rilevato da un battello alla deriva. (4.4)

IL CONTROSTARTER

L'estremità di sinistra della linea (Pin End)

Una linea ben definita aiuta sia i concorrenti che gli Ufficiali di Regata

•Una barca con asta e bandiera arancione

•Una boa (meglio un galleggiante con bandiera ?)

Vantaggi e svantaggi dei due metodi - il 'fine tuning', rapidità di posa e di spostamento, altezza sul mare della bandiera, etc.

Modalità operative

Compiti del controstarter - rilevazione dei rientri con "I", ecc.

Il controstarter in caso di uso della boa

- Posizione di osservazione
- Spazio tra barca e boa per consentire il ritorno dagli estremi

COMPITI DEL PRIMO MEMBRO

- Il primo membro, a questo punto, deve
  - Organizzare il personale imbarcato sul battello comitato
    - Controllare i segnali visivi
    - Controllare i mezzi per i segnali sonori
    - Verificare l’orario
    - Organizzare la segreteria a bordo
    - Preparare il tabellone per il percorso
- Ciò consente al Presidente di concentrarsi sui preparativi per la regata

Federazione Italiana Vela

6 - DURANTE LA REGATA

- Controllare la regata
- Il cambio di percorso
- Riduzione e interruzione
- Oscar e Romeo
- Boa mancante
- Toccare una boa
- Aiuto esterno

CONTROLLI

Il controllo dello svolgimento della prova

Compiti del CdR dopo la partenza

- Tenere sotto controllo le condizioni meteo:
  - La velocità del vento è molto variabile ?
  - E’ ancora sicuro regatare ?
  - Il tempo limite si sta avvicinando ?
  - La previsione di durata è nel target time ?
  - Il vento è girato a destra o a sinistra ?
  - Tutte le boe sono ancora in posizione ?
- Annotare le informazioni
  - Alla fine di ogni lato.

IL CAMBIO DI PERCORSO

RRS 33 Cambiamento del lato successivo del percorso

Il comitato di regata **può** cambiare un lato del percorso che inizia ad una *boa* da girare o ad un cancello, cambiando la posizione della prossima *boa* (o della linea di arrivo) ……

Quando
Dove
Come
Quanto

Deve essere segnalato a tutte le barche prima che inizino il nuovo lato anche se la nuova boa non è ancora in posizione.

Federazione Italiana Vela

IL CAMBIO DI PERCORSO – ORIENTAMENTO

Il comitato di regata può modificare un lato del percorso .....

(a) Se sarà cambiata la direzione del lato di percorso, il segnale sarà l'esposizione della bandiera C, accompagnata da ripetuti segnali sonori e da uno o entrambi fra:

(1) il nuovo rilevamento bussola,

(2) un triangolo verde per un cambiamento a dritta o un rettangolo rosso per un cambiamento a sinistra

(b) .....

Se le condizioni (lunghezza del lato, visibilità, etc.) consigliano l'uso dell'opzione (1), usarli entrambi con una classe in cui non tutti hanno la bussola e/o con due classi diverse, una con la bussola e una senza.

IL CAMBIO DI PERCORSO – ORIENTAMENTO 1

Cambio della rotta bussola per la prossima boa

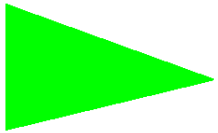
Bandiera ‘C’ con ripetuti segnali acustici

– Deve essere esposta con
  - Una nuova rotta bussola per la prossima boa

oppure

  - Un **rettangolo rosso** quando la nuova posizione è a sinistra di quella originale

oppure



  - Un **triangolo verde** quando la nuova posizione è a destra di quella originale

Perché di forma diversa ?

IL CAMBIO DI PERCORSO – ORIENTAMENTO 2

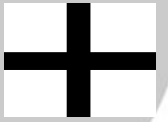
Cambio della rotta bussola per la prossima boa

Bandiera ‘C’ con ripetuti segnali acustici

IL CAMBIO DI PERCORSO – LUNGHEZZA - 1

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 allungato

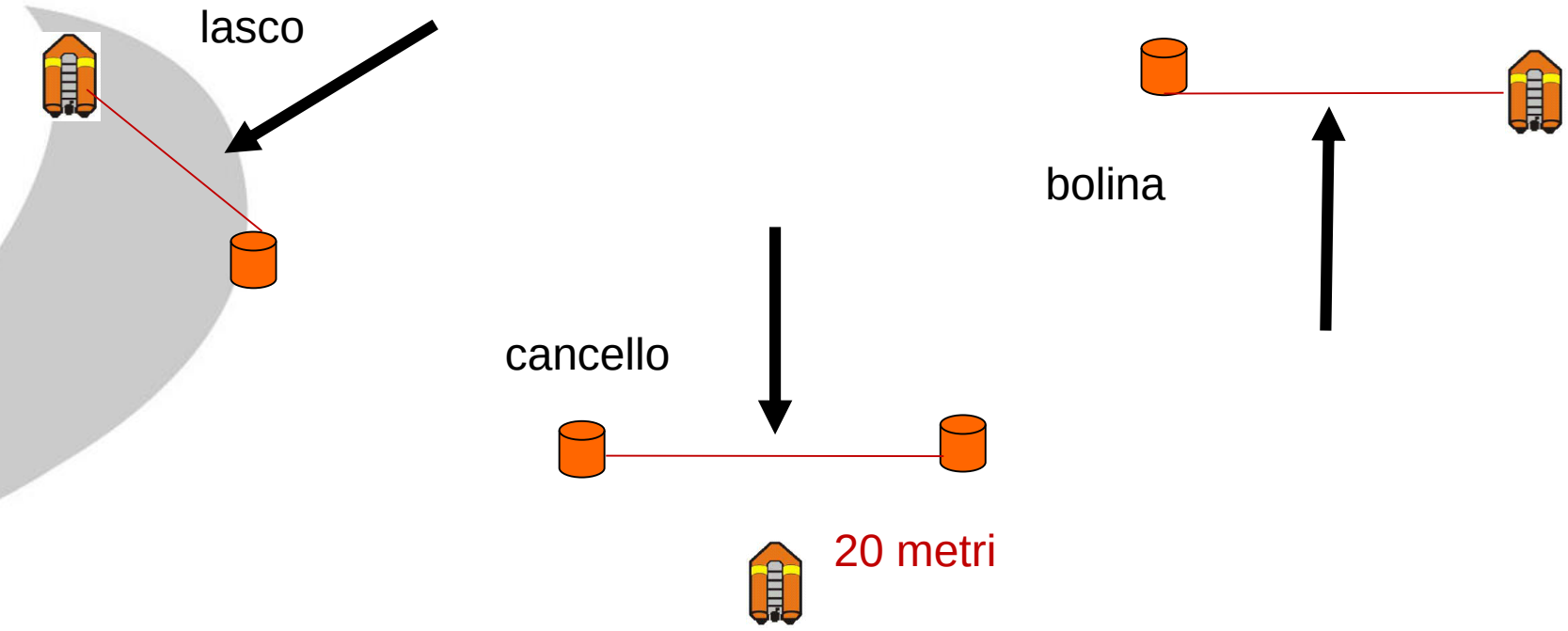
oppure

  - Un segno **meno** se il lato viene accorciato

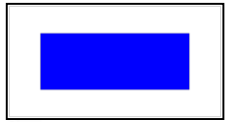
"target time" e "time limit"

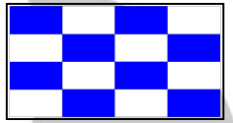
POSIZIONE BATTELLO - 2

POSIZIONE DEL BATTELLO DEI SEGNALI



RIDUZIONE O INTERRUZIONE – RR 32



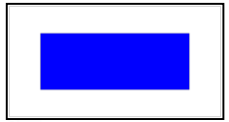


Dopo il segnale di partenza il comitato di regata può ridurre il percorso o *interrompere* la regata

- a causa di maltempo,
- a causa di vento insufficiente che renda improbabile l'*arrivo* di qualsiasi barca entro il tempo limite,
- perché una *boa* manca o è fuori dalla sua posizione, oppure
- per qualsiasi altra ragione che pregiudichi direttamente la sicurezza o la regolarità della competizione.

Ma la riduzione è possibile anche per poter effettuare ulteriori prove in programma mentre, in caso di errore nella procedura di partenza, può annullare.

RIDUZIONE DI PERCORSO - 2



La linea d’arrivo in un percorso ridotto

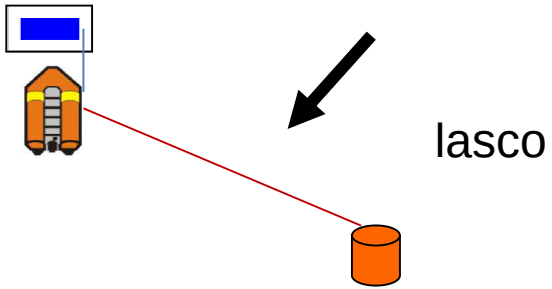
Può essere;

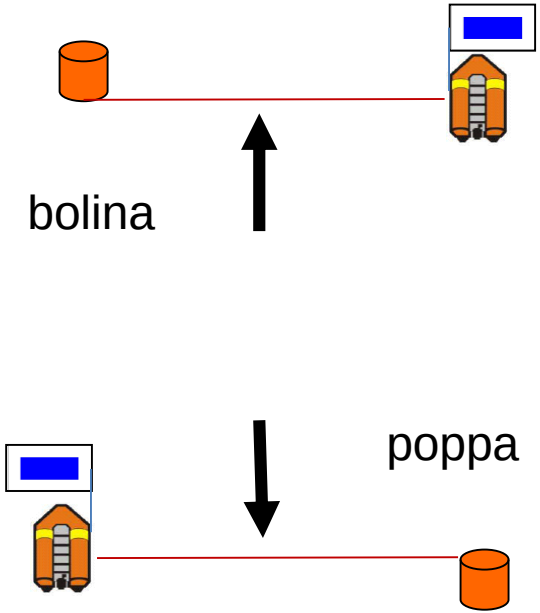
- Ad una boa da girare: tra la boa ed un’asta recante la bandiera S
- Ad una linea che il percorso richiede che le barche attraversino; o
- Ad un cancello: tra le boe del cancello stesso

Il percorso ridotto deve essere segnalato prima che la prima barca tagli la linea di arrivo.

RIDUZIONE DI PERCORSO - 3

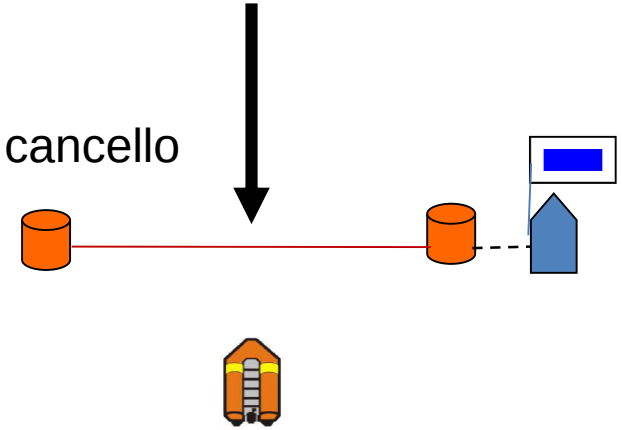
La linea d'arrivo, in caso di boe da tenere a sinistra, per ridurre il percorso ad una boa da girare, è tra la boa ed un'asta recante la bandiera S





RIDUZIONE DI PERCORSO - 4

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

SEGNALI DELLA REGOLA 42

Con alcune classi parte della regola 42 può essere alternativamente

- Annullata
- Ripristinata

Ognuna di queste classi ha propri limiti di vento per rendere operativa questa procedura.

Nelle Istruzioni di Regata deve essere inserito il possibile utilizzo dell'App.P.

Il Comitato di Regata può segnalare che pompaggio, rollio e ooching sono azioni permesse, come previsto nelle regole di classe. *(vedi regola P5)*

470 – Finn – 420 -

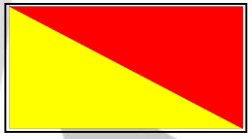
Federazione Italiana Vela

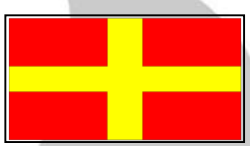
42 - LE CLASSI INTERESSATE

Classe	Andature in cui è permesso	Vento limite
470	tutte *	8 nodi
420	tutte	13 nodi
Fireball	Tutte	12 nodi
29er	Tutte	10 nodi
Finn	Lasco – poppa	10 /12 nodi
Europa	Lasco – poppa	12 nodi
L'Equipe	Lasco – poppa	10 nodi
Contender	Lasco - poppa	10 nodi
O'pen BIC	Lasco - poppa	12 nodi

Oscar alla partenza ?

Appendice “P” - 1





P5 BANDIERE “O” e “R”

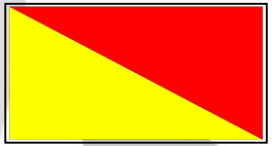
P5.1 Quando si applica la regola P5

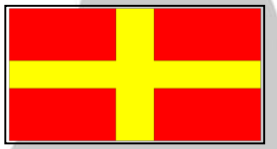
La regola P5 si applica se le regole di classe permettono il pompaggio, il rollio e l’ooching quando la velocità del vento supera un limite specificato.

P5.2 Prima del segnale di partenza

(a) Il Comitato di Regata **può** segnalare che pompaggio, rollio e ooching sono azioni permesse, come previsto nelle regole di classe, esponendo la bandiera O prima e con

Appendice “P” - 2

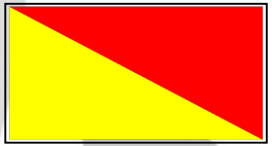


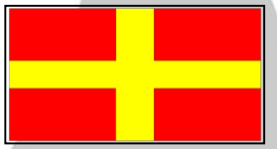


(b) Se la velocità del vento scende sotto il limite specificato dopo che la bandiera O é stata esposta, il Comitato di Regata **può** differire la prova. Successivamente, prima o contemporaneamente all’esposizione di un nuovo segnale di avviso, il comitato di regata dovrà esporre o la bandiera R, per segnalare che la regola 42 come modificata dalle regole di classe si applica, o la bandiera O, come previsto dalla regola P5.2(a).

(c) Se la bandiera O o la bandiera R vengono esposte prima o contemporaneamente al segnale di avviso, **dovranno** rimanere esposte fino al segnale di partenza.

Appendice “P” - 3





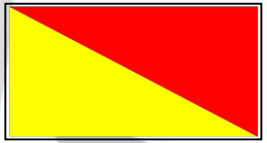
P5.3 Dopo il segnale di partenza

Dopo il segnale di partenza,

(a) se la velocità del vento supera i limiti specificati, il comitato di regata può esporre la bandiera O con suoni ripetuti in corrispondenza di una boa per segnalare che pompaggio, rollio e ooching sono consentiti, come stabilito dalle regole di classe, **dopo aver passato quella boa.**

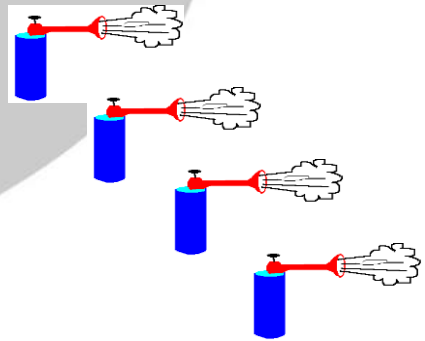
(b) se è stata esposta la bandiera O e la velocità del vento diventa inferiore al limite specificato, il comitato di regata **può** esporre la bandiera R con suoni ripetuti a una boa per segnalare che la regola 42, come modificata dalle regole di classe, **si applica nuovamente dopo aver passato quella boa.**

42 - OSCAR E ROMEO



‘O’ “Off” – non si applica la RR 42 per pompaggio, rollio e ooching

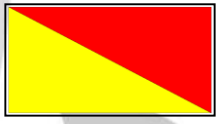
‘R’ “Restore” – ritorna in vigore la RR 42



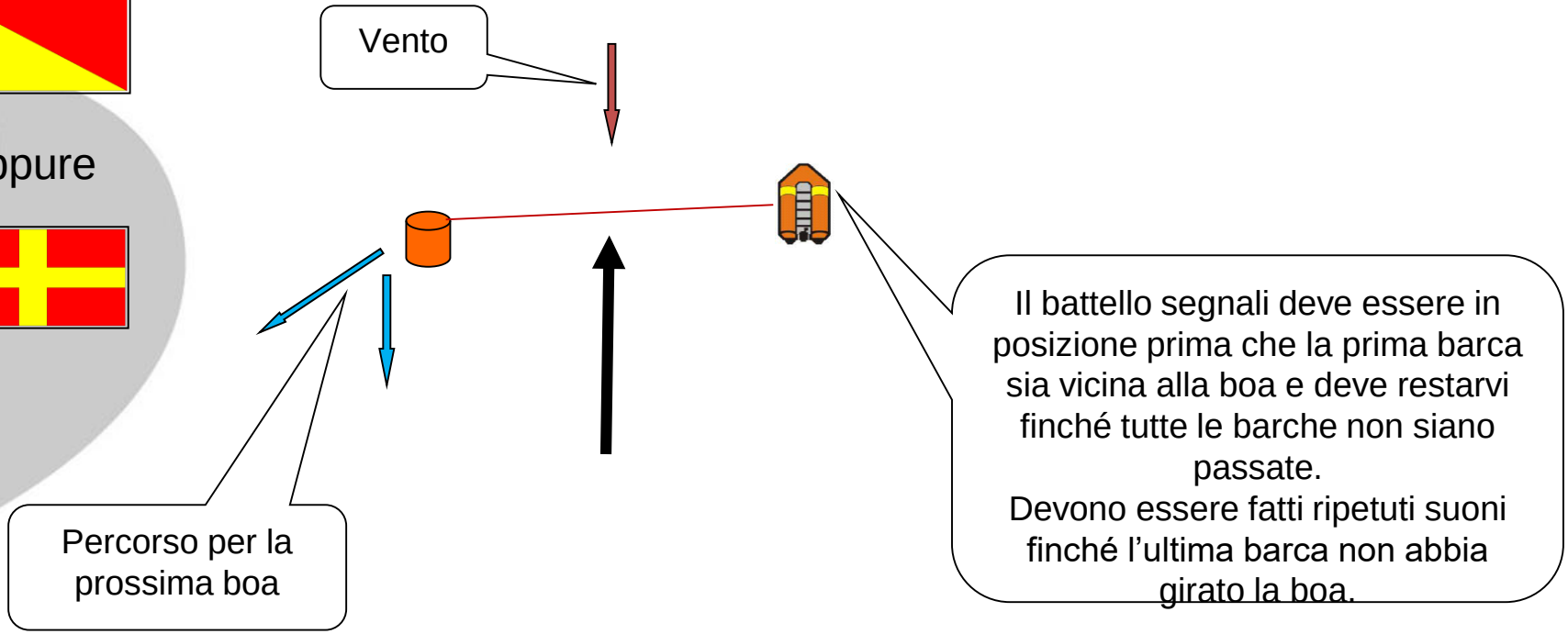
Ripetuti segnali acustici alle boe (per avvertire tutte le barche)

42 - POSIZIONE BATTELLO

POSIZIONE DEL BATTELLO DEI SEGNALI



oppure



BOA MANCANTE

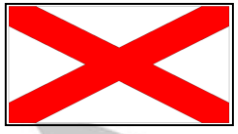
‘M’ con suoni ripetuti (RR 34)

- 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 prova – se la regata diventa “unfair”

ISTRUZIONI DI RICERCA E SOCCORSO - 2



Nuovo segnale nel Regolamento 2022-2024

Quando il CR espone la bandiera V un suono lungo, tutte le barche ufficiali e di appoggio dovranno monitorare il canale VHF corrispondente all'area di regata ed eseguire le istruzioni di sicurezza.

Lo scopo

La gamma di abilità tra i concorrenti può essere molto marcata. I più esperti possono regatare in relativa tranquillità mentre i novizi possono trovarsi in difficoltà con condizioni meteo ancora accettabili.

Con questa istruzione si può consentire il proseguimento della prova autorizzando gli allenatori/accompagnatori ad entrare nel campo di regata per assistenza.

Nel codice internazionale dei segnali marittimi la Victor significa "Richiedo assistenza"

Federazione Italiana Vela

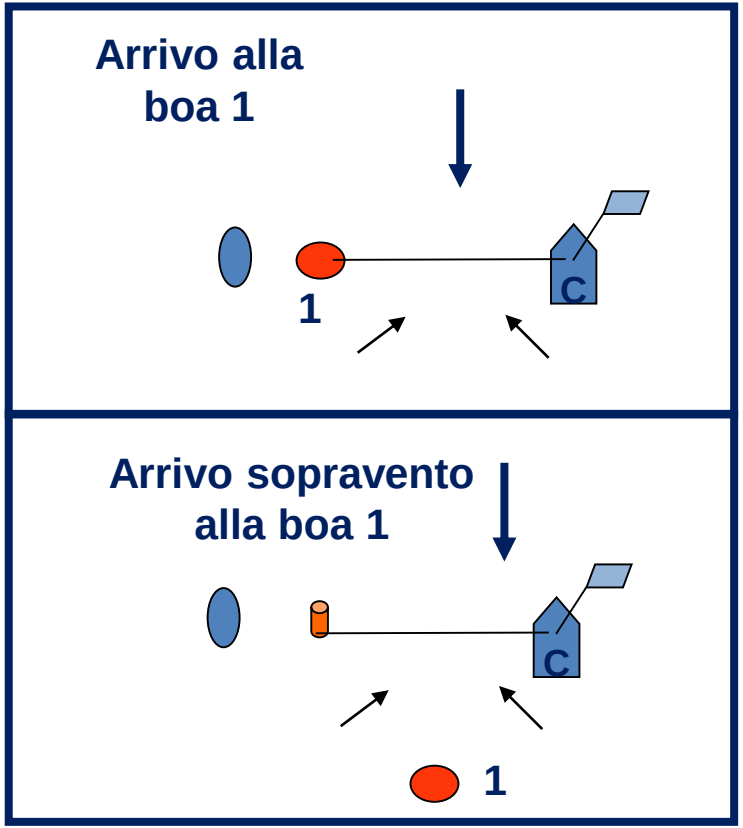
7 - ARRIVO

- Tipi di linea d’arrivo
- La posa della linea
- La registrazione
- Finire la regata
- Il filo di lana

ARRIVO DI BOLINA

Arrivo di bolina

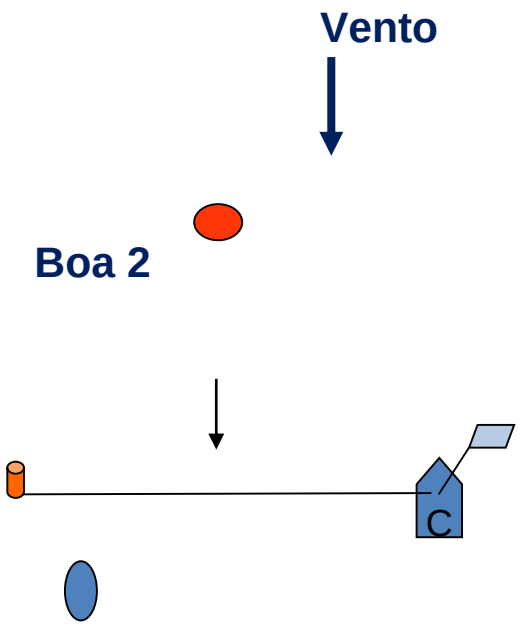
- Si leggono bene i numeri velici
- Possibili problemi per i numeri di prua
- In caso di più classi in regata utilizzare la soluzione con arrivo sopravento alla boa 1
- Le barche devono ritornare nell'area di partenza per la prossima regata



ARRIVO IN POPPA

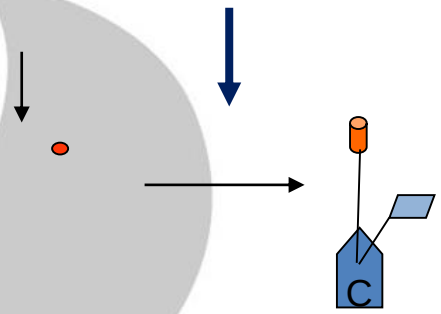
Arrivo in poppa

- I numeri velici si leggono molto male
- Le posizioni possono cambiare anche all'ultimo momento
- Di grande aiuto prendere tutti i numeri velici delle barche arrivate da un mezzo sottovento alla linea



ARRIVO AL LASCO O AL TRAVERSO

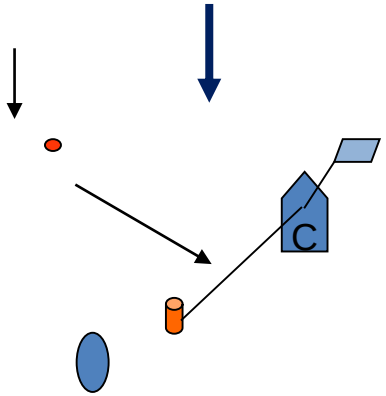
Arrivo al lasco od al traverso

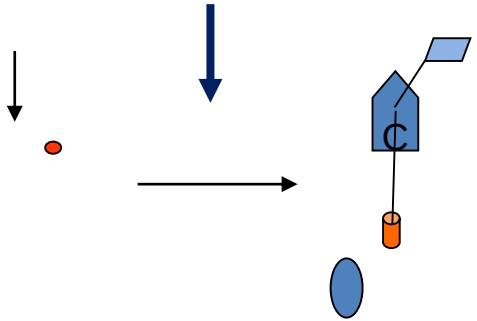


Si leggono bene i numeri velici

Attenti al cavo dell'ancora

Si leggono male i numeri velici





In assenza di corrente si può filare di poppa

Federazione Italiana Vela

POSARE LA LINEA DI ARRIVO

- L'orientamento della linea deve essere a 90° rispetto all'ultimo lato del percorso. (Linee guida WS 6/19)
- La lunghezza della linea di arrivo deve essere, compatibilmente con le caratteristiche delle barche e con le condizioni atmosferiche, di circa 50 metri (75 metri per 49er, 49erFx e Nacra 17)

  (Linee guida WS 6/19)
- Arrivi al lasco o al traverso – Con la maggioranza delle classi, un leggero 'buono' all'estremità sottovento della linea invita i concorrenti ad utilizzarla tutta
- Corrente trasversale – può richiedere leggeri aggiustamenti

LA BANDIERA BLU

- L’asta che espone la bandiera blu è un’estremità della linea di arrivo.
- E’ opportuno sia esposta, senza segnale acustico, quando la barca in testa inizia l’ultimo lato.
- E’ opportuno sia ammainata alla scadenza del tempo massimo o all’arrivo dell’ultimo concorrente.

TEMPO LIMITE

Nessuno arriva entro il tempo limite

35 TEMPO LIMITE E PUNTEGGI

……. Se nessuna barca arriva entro il tempo limite, il comitato di regata **deve** annullare la regata.

8 - DOPO LA REGATA

Federazione Italiana Vela

- Incombenze del dopo regata
- L’analisi
- Le richieste di riparazione
- Pubblicare la classifica

INCOMBENZE DEL DOPO REGATA - 2

Federazione Italiana Vela

A terra

- Esporre gli OCS/BFD/UFD e gli NSC sull'albo ufficiale possibilmente entro il tempo limite per le proteste
- Presentare eventuali proteste e avvisare il protestato
- Controllare le classifiche
- Parlare con il Presidente della Giuria

LE RICHIESTE DI RIPARAZIONE - 2

Errori di classifica, punteggio ecc.

La cosa migliore è evitare l'udienza. Cercare di definire direttamente con il concorrente la soluzione.

Se la cosa non funziona, verrà concessa una proroga nel tempo perché è chiaro che i tempi di procedura non potevano essere rispettati.

LO SCARTO - NORMATIVA

La normativa

Salvo se diversamente esposto nella Normativa e qualora il Bando o le Istruzioni di Regata non prevedano soluzioni diverse le prove di scarto saranno così applicate:

Regate di **flotta** e regate a **batterie** sistema a due colori (escluso altura e Monotipi Altura):

- Da 1 a 3 prove, nessuno scarto
- Da 4 a più prove 1 scarto

(normativa FIV per l'attività sportiva 2021)

Federazione Italiana Vela

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