

# Ufficiali di Regata

## **GESTIONE DELLE REGATE PARTE 1 di 3 Corso per UdR zonale**

# 1 - RUOLI E RESPONSABILITA'

- **A. O. e C. O.**
- **I compiti del CdR**
- **Linee di condotta**
- **Regole interessate**
- **Giuria e stazze**
- **Documenti**
- **Normativa e sicurezza**

# L'AUTORITA' ORGANIZZATRICE - 1

*Le regate devono essere organizzate da un'Autorità Organizzatrice (RRS 89.1)*

- *La W.S.*
- *Un'autorità nazionale membro della W.S.*
- *Un circolo affiliato*
- *Un'associazione di classe non affiliata, sia con l'approvazione di un'autorità nazionale sia congiuntamente ad un circolo affiliato*
- *Un ente non affiliato congiuntamente ad un circolo affiliato*
- *etc.*

# L'AUTORITA' ORGANIZZATRICE - 2

- **Autorità Organizzatrici**
- Gli Affiliati che nell'organizzazione dell'attività velica vengano ad essere soggetti alle disposizioni delle regole di regata 89.1.d, 89.1.g ed 89.1h per ottenere la necessaria autorizzazione devono farne richiesta almeno 90 giorni prima della data di inizio della manifestazione con il parere scritto del proprio Comitato di Zona:
  - - alla FIV per quanto riguarda la regola 89.1.d, 89.1.g
  - - alla FIV e alla W.S. tramite la FIV per quanto riguarda la regola 89.1.h.

## “L’Affiliato Organizzatore”

- **L’Affiliato Organizzatore (delegato dalla FIV) opera tramite un Comitato Organizzatore che cura tutti gli aspetti operativi della manifestazione.**
- **Il mandato che ha il CO è quello di realizzare una leale competizione e perseguire la soddisfazione di tutti i concorrenti.**

**Autorità Organizzatrice**

**Affiliato Organizzatore**

**Comitato Organizzatore**

# IL COMITATO ORGANIZZATORE

## 89.2 Bando di regata; Nomina degli Ufficiali di Regata

- a) L'autorità organizzatrice deve **pubblicare un bando** di regata che sia conforme alla regola J1.
- b) Il bando di regata può essere modificato, a condizione che ne venga data tempestiva notizia.
- c) L'autorità organizzatrice deve **nominare un comitato di regata** e, se del caso, nominare un comitato per le proteste, un comitato tecnico e gli arbitri. In ogni caso, il comitato di regata, una giuria internazionale e gli arbitri potranno essere nominati dalla W.S. come previsto nelle sue Regulations.

La FIV (centrale o periferica), per le regate a calendario ufficiale, nomina direttamente gli UdR e il Comitato Tecnico e chiede di approvare il Bando.

# IL COMITATO ORGANIZZATORE

## 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**

# 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.

# COMPITI DEL COMITATO DI REGATA

Il CdR è responsabile di ciò che accade, o non accade, in acqua e di tutte quelle attività direttamente associate alla competizione; gestisce le regate.

Oltre a quanto espressamente recitato dal regolamento ha anche tutti gli altri compiti legati alla gestione.

Tutte le persone che lavorano per la gestione della regata devono essere considerati parte del “Comitato” (dal posaboe alla segretaria).

Al CdR sono deputate tutte le funzioni gestionali (preparazione dei documenti ufficiali, posa del campo, operazioni di partenza e di arrivo ecc.) come, del caso, quelle giuridiche (discussione delle proteste).

# ORIGINE E CONSUETUDINI

## “Comitato di Regata”

**Il CdR è responsabile di ciò che accade, o non accade, in acqua e di tutte quelle attività direttamente associate alla competizione; gestisce le regate.**

## Origine del termine “comitato”

**Nei paesi anglosassoni “... organo interno permanente che si occupa di predisporre e organizzare le regate, di preparare i percorsi, di dare le partenze e prendere gli arrivi, di compilare le classifiche.”**

## I nostri usi

**Di norma, anche nelle regate zonali, almeno il Presidente (spesso tutti o quasi tutti i membri) del CdR è esterno al circolo. Quando il CdR prende in mano la manifestazione si trova a gestire quanto preparato dall’organizzazione.**

# L'UFFICIALE DI GARA

da “Aspetti Legali-Assicurativi relativi alla responsabilità degli UdR”, a cura di Alberto Volandri

## NOZIONE DI “UFFICIALE DI GARA”

L'Ufficiale di Gara è il soggetto, individuale o collegiale, incaricato di dirigere la competizione e far rispettare ai partecipanti o alle squadre contrapposte le regole della disciplina sportiva affinché l'attività agonistica si svolga secondo la specifica regolamentazione federale.

Art. 36 D.P.R.. 28 marzo 1986, n. 157 - Nuove norme di attuazione della legge 16 febbraio 1942, n. 426, recante costituzione e ordinamento del comitato olimpico nazionale italiano (C.O.N.I.)

# 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 consegnato 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

Irregolari (da sottoporre al Presidente CdR)

### MEZZI DISPONIBILI:

Numero	Caratteristiche:	Collegamento radio
Battelli del C.O. R.	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Battelli posaboe:	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Battelli assistenza:	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Battelli assistenza degli accompagnatori registrati:	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Tutti gli equipaggi dei mezzi di assistenza sono a disposizione dal giorno:	<input type="text"/>	ore: <input type="text"/>
Reperibilità di ulteriori mezzi di soccorso per emergenza (Tel. o altro):	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Medico e/o ambulanza reperibili presso:	<input type="text"/>	Tel. o altro: <input type="text"/>

**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: \_\_\_\_\_

M18

Firma del Presidente del Comitato Organizzatore:

# L'OBIETTIVO - 1

## Obbiettivi

- **Fornire un contesto che garantisca a tutti, a prescindere dalle capacità e dalle aspettative individuali, di godersi lo sport della vela.**
- **Garantire che lo sport della vela accolga favorevolmente tutte le persone e le tratti allo stesso modo.**
- **Garantire che coloro che sperimentano la regata siano incoraggiati a continuare.**

## L'OBIETTIVO - 2

### Obiettivo

Una gara tecnicamente valida  
I protagonisti sono i  
concorrenti

Il CdR deve garantire una gara tecnicamente valida, condotta con competenza e nel rispetto dei limiti di sicurezza. La regata si fa per i concorrenti ed è ad essi che il CdR deve rispondere. La **“missione impossibile”** - ottenere la soddisfazione di tutti i concorrenti.

Non esiste una regata  
uguale ad un'altra

Alto numero di variabili  
Ogni regata è diversa dalle  
altre

# L'OBIETTIVO - 3

## Obiettivo

Una gara tecnicamente valida  
I protagonisti sono i  
concorrenti

### **Cosa si aspettano i concorrenti:**

- Regata che, per quanto possibile, sia corretta, piacevole e sicura
- Organizzazione a terra, amministrazione e race management di standard accettabile e idoneo all'evento
- La possibilità di criticare o dare dei suggerimenti, e avere una risposta alle critiche e ai suggerimenti.
- Pronta risoluzione dei problemi

# L'OBBIETTIVO - 4

## Obiettivo

Una gara tecnicamente valida  
I protagonisti sono i  
concorrenti

### Cosa ci si aspetta dai concorrenti:

- Cortesia e rispetto per gli altri concorrenti, giudici, e altri in acqua e a terra
- Accettazione delle regole, e svolgimento delle penalità quando richiesto dalle regole
- Avvalersi dell'organizzazione prevista per risolvere ogni disputa

# 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 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.

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.

# LINEE DI CONDOTTA

## Seguire la stessa procedura giorno per giorno

- Differimento delle prove,
- Richiamo Individuale invece del Richiamo Generale,
- Penalità alla partenza,
- Annullamento,
- Lunghezza della linea di partenza e di quella d'arrivo,
- Configurazione del percorso e procedure per il posizionamento del campo di regata,
- Orientamento della linea d'arrivo
- altre procedure inerenti alla conduzione della regata.

Se non si è terminato il programma bisogna “ragionevolmente” insistere per portare a termine le regate fino a che non siano scaduti i termini prefissati

# 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

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 riportate 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 verificano **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 Regola 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 - 1

## Gli stazzatori non fanno più parte del CdR

Il comitato tecnico nominato in base alla regola 89.2(c) e ogni altra persona che svolga una funzione da comitato tecnico [Terminologia]

89.2(c) L'autorità organizzatrice deve nominare un comitato di regata e, se del caso, nominare un comitato delle proteste, un comitato tecnico e gli arbitri. ....

Nelle zionali e in gran parte della Nazionali non viene nominato uno stazzatore ma è definibile come CT anche uno stazzatore che viene chiamato a dirimere una protesta di stazza.

# IL COMITATO TECNICO - 2

## Gli stazzatori non fanno più parte del CdR

Il comitato tecnico nominato in base alla regola 89.2(c) e ogni altra persona che svolga una funzione da comitato tecnico [Terminologia]

### 92 COMITATO TECNICO

- 92.1 Un comitato tecnico dovrà essere un comitato di almeno un membro e nominato dall'autorità organizzatrice o dal comitato di regata o come prescritto nelle Regulations World Sailing
- 92.2 Il comitato tecnico dovrà condurre ispezioni delle attrezzature e verifiche di stazza per l'evento secondo le direttive dell'autorità organizzatrice e in accordo con quanto richiesto dalle regole.

il CT è una *parte* e può fare una *protesta*

# COMITATO UNICO - 1

Nei fatti, gran parte dell'attività è gestita tramite “Comitati unici” e questo pone due problemi:

- 1) Specializzazione – il percorso formativo è comune (CdR e CdP) fino alla qualifica di zonale poi si separa e, comunque, non è scontato che un buon Presidente di CdR sia anche in grado di gestire bene una protesta.
- 1) Un Presidente di Comitato Unico potrebbe trovarsi nella condizione di dover discutere una richiesta di riparazione per un errore di Comitato e non è (o può non apparire) scontata la sua capacità di mettersi in discussione.

## COMITATO UNICO - 2

### Normativa UdR 2021

.....

Quando sia prevista la nomina di un Comitato Unico a cura del CS, il presidente nominato dovrà operare come presidente del Comitato di Regata e un componente dovrà avere caratteristiche tali da poter operare come presidente del Sottocomitato per le Proteste e, ovviamente, non potrà essere impegnato in ruoli nell'ambito del CdR tali da impedirgli di operare senza pregiudizi nel caso in cui debba gestire una richiesta di riparazione. (Esempio: Controllo della linea di partenza).

.....

# 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.

Appendice J per stesura e fraseggio

Appendice KG per la guida al Bando di Regata

# 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 nella Guida KG.

**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 compensò.

**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”)

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

# RESPONSABILITA' AMBIENTALE - 1

## RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

I partecipanti sono incoraggiati a limitare qualsiasi impatto ambientale negativo causato dallo sport della vela. (Principi di base)

## 47 SMALTIMENTO RIFIUTI

Un concorrente non deve gettare deliberatamente rifiuti in acqua. Questa regola si applica sempre quando in acqua. La penalità per un'infrazione di questa regola potrà essere meno della squalifica. *(Come prescritto dalla RRS 86,1 tale regola non può essere modificata nemmeno da un'Autorità Nazionale)*

# 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. TECNICO

**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

## “Tesseramento”

Nelle manifestazioni veliche, l’Affiliato organizzatore ha la responsabilità del controllo delle tessere, compresa la visita medica, e l’obbligo di darne certificazione al Presidente del Comitato di Regata.

*(Premessa alla Normativa per l’Attività Sportiva)*

E’ opportuno che il Presidente del CdR verifichi le procedure adottate dal Circolo, in particolare sul controllo della data di scadenza della visita medica

# MEZZI E PERSONALE

## “Norme per l’organizzazione dell’Attività Velico – Sportiva”

**I mezzi** – “Le caratteristiche dei mezzi di assistenza devono essere adeguate al tipo di barche in regata ed alla distanza dalla costa.”

**Il personale** – I mezzi devono essere “.... condotti da **personale qualificato** e munito della prescritta abilitazione, quando richiesta, ed utilizzati in relazione alle condizioni meteo – marine del momento e secondo le disposizioni del Comitato di Regata .....

# 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.

# BRIEFING SULLA SICUREZZA

E' prassi comune che a condurre questo briefing sia il Coordinatore della sicurezza, ma sempre in presenza del Presidente del CdR.

Riservato a tutti i mezzi di assistenza ed ufficiali (compresi i posaboe)

Il briefing di sicurezza è di solito limitato agli eventi di derive e di tavole.

Il contenuto di un briefing di sicurezza dovrebbe riguardare almeno i seguenti aspetti:

- la capacità dei concorrenti in regata.
- le condizioni meteo.
- il metodo da utilizzare per pattugliare efficacemente mentre i concorrenti vanno verso il campo di regata, durante la regata e mentre tornano a riva.
- il sistema di conteggio messo in pratica.
- il sistema utilizzato per identificare barche che hanno avuto il proprio equipaggio evacuato, come la marcatura con nastri o strisce.
- la posizione della barca madre se è disponibile.
- le modalità per trattare le emergenze mediche.
- il canale VHF da utilizzare e i canali di riserva quando quello principale è bloccato.

# SEGNALI A TERRA

Le dimensioni delle bandiere vanno determinate principalmente dalla posizione del pennone ufficiale a terra e, quando in acqua, dalla dimensione della flotta. Il concorrente deve essere in grado di identificare la bandiera esposta da un distanza ragionevole.

**Una bandiera viene esposta quando diventa visibile, anche se non ha ancora raggiunto la parte superiore del pennone. (vedi Q&A 2010/39)**

## **Premessa ai “Segnali di Regata”**

..... Quando un segnale visivo è esposto sopra una bandiera di classe, il segnale si applica solo a quella classe.

# E' stato esposto un comunicato

E' stato esposto un comunicato



SEGNALI DI REGATA – “L”

A terra: E' stato esposto un comunicato per i concorrenti.

.....  
Questo è spesso una modifica alle IdR, ma potrebbe anche essere un avviso ufficiale di altro tipo.

La bandiera 'L' andrebbe ammainata *senza segnale sonoro* quando la notizia pubblicata è diventata operativa. Es. per le modifiche alle IdR questo succede al segnale di avviso della prima prova a cui si applica il comunicato.

# Esposizione della «L»

**Il non esporla può essere considerata un'omissione ai sensi della 62.1(a) ?**



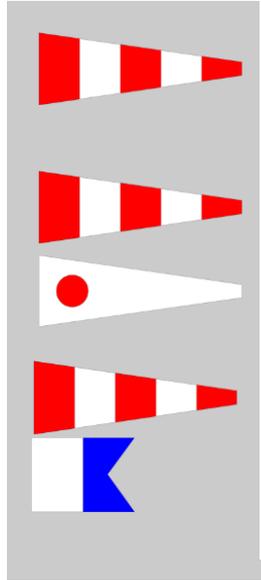
## Q&A 2018-005

È responsabilità di un concorrente controllare la bacheca ufficiale, tuttavia esporre la bandiera L attira l'attenzione dei concorrenti e se il comunicato contiene informazioni che potrebbero influenzare un risultato di gara, la mancata visualizzazione della bandiera L potrebbe essere un'azione o un'omissione impropria per la regola 62.1 (a).

Nessuna regola richiede che la «L» venga esposta ma è buona pratica richiamare l'attenzione sulla pubblicazione di un comunicato, specialmente se l'informazione ha effetto immediato.

# Si resta a terra – l'Intelligenza

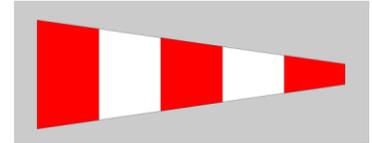
**Ci sono tre segnali di Differimento utilizzabili a terra**



- **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.

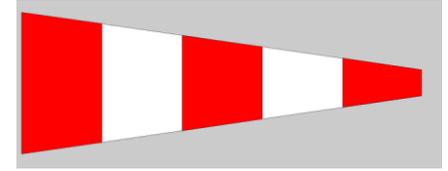
Da segnalare per tempo, prima che i concorrenti inizino a scendere in acqua.

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 di un tempo determinato

Differimento di un tempo determinato **- 1**



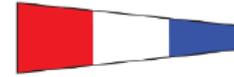
*Postponement of 1-9 hours from the scheduled starting time.*



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**

# Differimento di un tempo determinato

- 2  
si applica solo ad un orario programmato

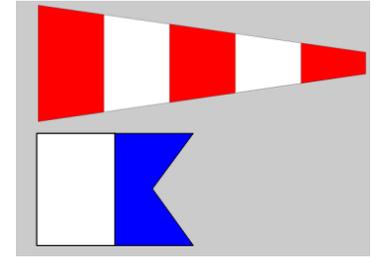
## Q&A 2016-004

Se AP su 3 è stato mostrato a terra e il comitato di regata si rende conto che il vento arriverà anche più tardi, come può segnalarlo a terra?

Il comitato di regata può rimuovere AP su 3 in qualsiasi momento (preferibilmente il più presto possibile) e subito dopo, visualizzare AP o AP su 4, 5 o 6 se desidera specificare un nuovo periodo di posticipo. Qualsiasi AP su un pennello numerico si riferisce sempre all'orario pianificato originale per il segnale di avviso.

# Si resta a terra – l'Intelligenza + A

**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 - 1

DELTA



Nelle IdR (dall'appendice L, in alternativa alla AP)

*4.2 La bandiera D esposta con un segnale acustico significa: “Il segnale di Avviso sarà esposto non meno di \_\_\_\_\_ minuti dopo l’esposizione della D.” ..... [Le barche non devono lasciare i posti loro assegnati prima che venga dato questo segnale.]*

Lo scopo di usare la bandiera D piuttosto che l'Intelligenza è quello di tenere i concorrenti a terra per:

- non consentire loro di prendere il mare all'insaputa dei responsabili dell'assistenza o
- gestire l'uscita delle flotte in una manifestazione multiclasse o a batterie

Sembrirebbe più logico parlare con l'"esposizione" di una bandiera piuttosto che con una "non esposizione".

Ma l'"esposizione" consente la percezione immediata di chi è autorizzato ad uscire.

# Si resta a terra – la Delta 1 (continua)

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 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.

# Si resta a terra – la Delta 1 (continua)

DELTA



*«[DP] [NP] Nei giorni della manifestazione in cui sono in programma delle prove, 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 batteria, solo le barche di quella batteria potranno lasciare i posti loro assegnati e andare in acqua. Il segnale di avviso o un altro segnale verrà esposto non meno di 45 minuti dall'esposizione della bandiera D e comunque non prima dell'orario programmato o differito, quale dei tre sia il più tardivo.»  
(Interzonalì 2017 per la classe Optimist)*

**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.**

## Si resta a terra – Delta e/o AP

- Se si usa la “D” a terra non inserire nelle IdR la intelligenza AP perché questa è nel RRS e mantiene il suo significato originario ed è comunque utilizzabile; con la Alfa (non ci saranno altre regate oggi) o con un pennello numerico (differimento dell’orario di partenza programmato).
- Con l’uso della “D” e in presenza di un differimento dell’orario programmato (es. AP+2), la Delta sarà esposta un minuto dopo l’ammainata dell’ AP+2.

# 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

- a) 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
- b) 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.**

# LA YANKEE

Y Indossare un dispositivo personale di galleggiamento



## NORME PER L'ORGANIZZAZIONE DELL'ATTIVITA' VELICO – SPORTIVA

### B. Mezzo di galleggiamento personale:

Il mezzo di aiuto al galleggiamento personale dovrà essere indossato:

B.1 -sempre ed in qualunque condizione atmosferica per i Partecipanti all'attività pre-agonistica e a tutte le attività delle Tavole a Vela e Kiteboarding;

B.2 -per le attività sportive e agonistiche dei tesserati Under 18 e delle Classi Giovanili di tutte le imbarcazioni a deriva, a chiglia e multiscafi;

B.3 -per tutte le attività sportive e agonistiche di tutte le imbarcazioni a deriva e multiscafi;

B.4 -a discrezione individuale per le attività delle imbarcazioni delle Classi d'Altura e similari e durante le attività di allenamento delle imbarcazioni a bulbo

## 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.

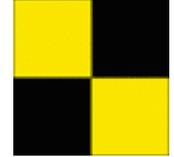
# UBICAZIONE DELL'AREA DI REGATA

## 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

# LA “L” IN MARE

**Seguire questa barca**



## **SEGNALI DI REGATA – “L”**

.....

In mare: Venire a portata di voce o seguire questa barca.

Questo è un segnale molto utile e viene utilizzato per condurre la flotta in una zona migliore per la regata o per consentire al Presidente del CdR di parlare alla flotta.

- Spostamento del campo (es. dall'area A alla B) o nel tentativo (di raro successo) di trovare un alito di vento in più.
- Informazioni a voce, se contemplato nelle IdR

# GLI STRUMENTI

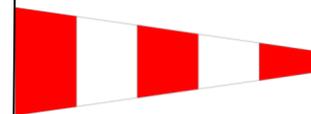
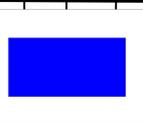
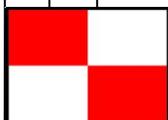
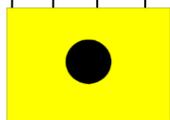
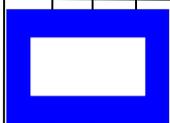
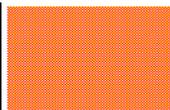
## Gli strumenti

- **Le bandiere e la tromba – per comunicare con i concorrenti**
- **La bussola e il segnamento – 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.

# 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

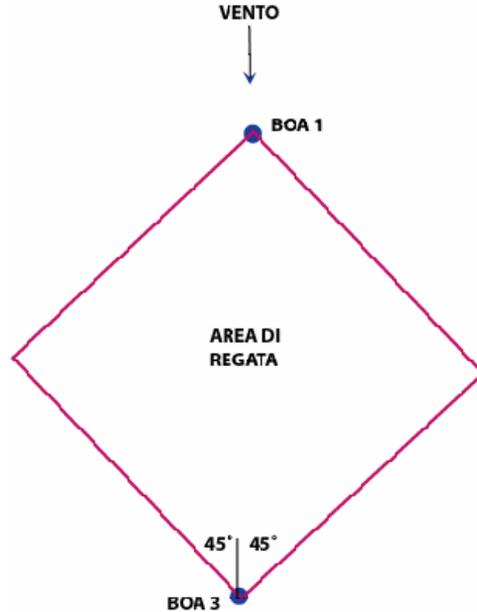
### Il segnamento

- Vari tipi di segnamento
- 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

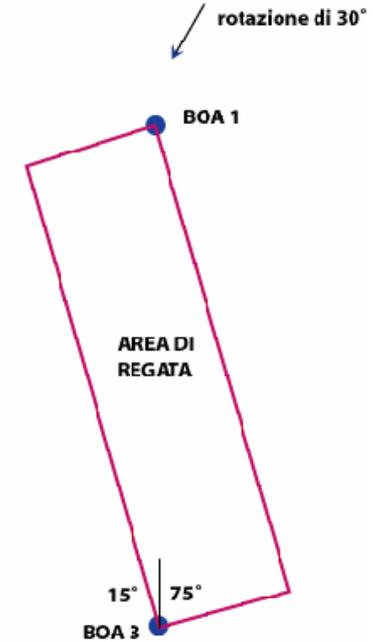
### Il brandeggio del vento

- La differenza tra le due letture estreme registrate
- Con un brandeggio di  $10^\circ$  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  $5/10 = 0.5 \text{ m/s}$ <sub>80</sub>

# 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.

# TRACCIARE IL PERCORSO

## IL GPS



- Strumento satellitare indispensabile per la posa di un percorso con una grande precisione.
- Ha molte funzioni , ma con la sola funzione MOB o Go To ci permette di sapere in ogni momento la distanza e l'angolo rispetto ad un punto memorizzato (mark)
- Conosciamo inoltre la nostra posizione in ogni momento (Latitudine e Longitudine ) e possiamo memorizzare sia punti (Mark) , che percorsi (Waypoint)

# TELEMETRO

## Telemetro laser



- Il telemetro è uno strumento semplicissimo da utilizzare e molto preciso
- Ci permette di leggere la distanza. Range da pochi metri a 700/800mt
- Molto utile per leggere la larghezza della linea di partenza, del gate e la distanza tra boa bolina e boa di Off-Set
- Lettura immediata, senza dover memorizzare punti

# 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 preferiti, 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

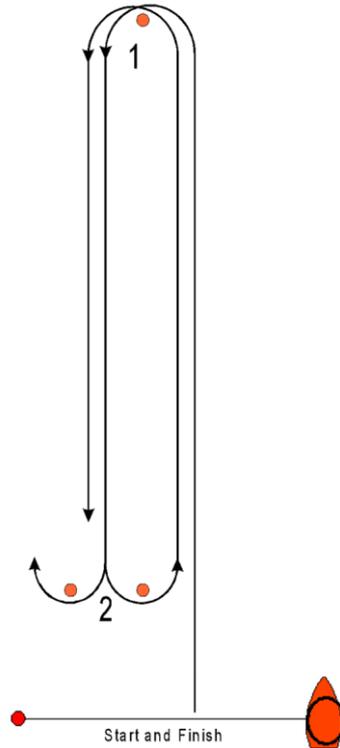
**Trapezoide** - Due percorsi paralleli, quello interno e quello esterno, con più classi o con le batterie

Cancello

Boa di disimpegno

# IL BASTONE

Windward-Leeward

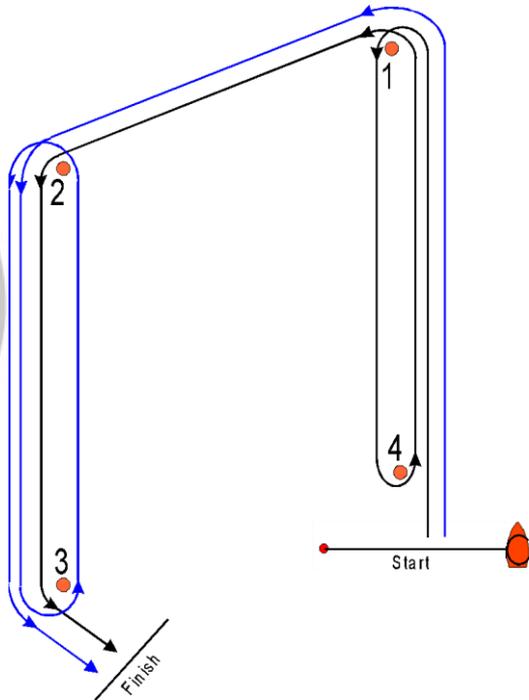


Le possibili modifiche a questo percorso sono:

- 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

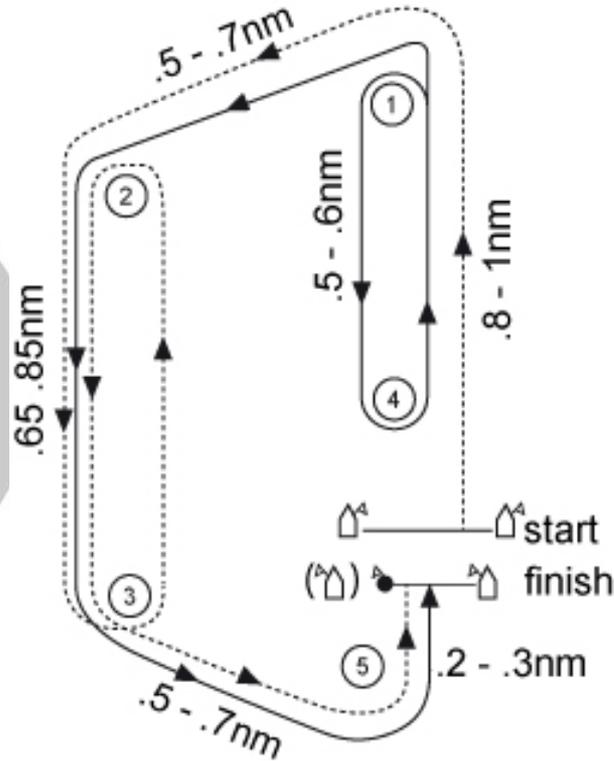
Trapezoid  
Inner & Outer Loops



- 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

# 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

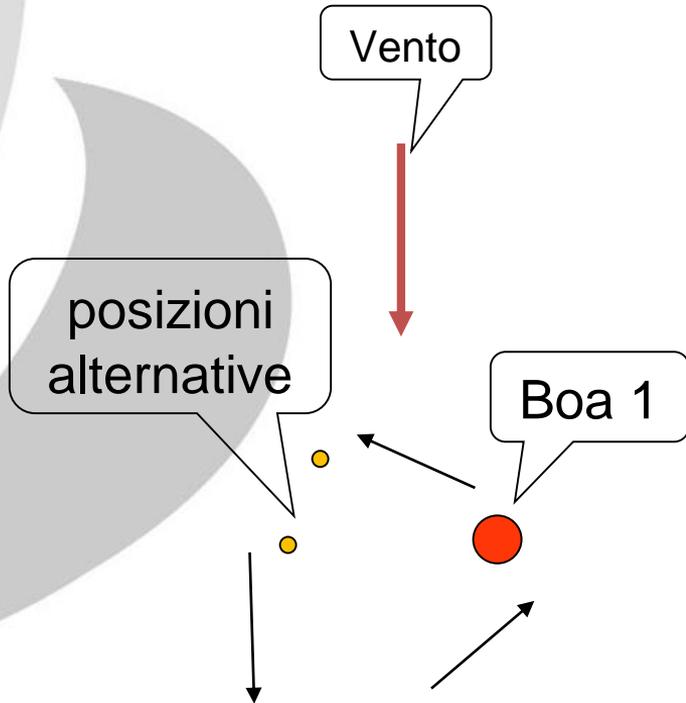
- La precisione nella posa di questo lato è molto importante
  - Specialmente per barche con vele asimmetriche
  - Una corrente trasversale su questo lato ha effetti più dannosi che sul lato di bolina

Uno scostamento di 5° dal letto del vento può essere eccessivo

Modalità operative

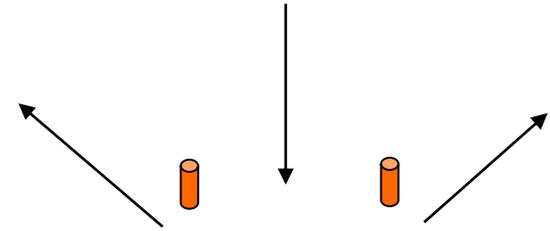
Quando le barche non abbattano capisci subito che esiste un problema

# LA BOA DI DISIMPEGNO



- E' funzionale a tenere separate le barche che iniziano il lato in poppa da quelle che si stanno avvicinando alla boa 1 di bolina
- Deve essere diversa per forma e/o colore e più piccola
- Distanza da richieste della classe
- Angolo interno da richieste della classe

# IL CANCELLO



- Il cancello alla boa di poppa
  - Le barche che vogliono fare il primo bordo sulla sinistra del campo non sono costrette ad incrociare quelle in poppa
  - Meno lavoro per la Giuria
  - Difficoltà nel gestire l'allineamento delle due boe
  - Eventuale 'buono' per incoraggiare l'uso di entrambi i lati del percorso

# IL CANCELLO – LARGHEZZA 1

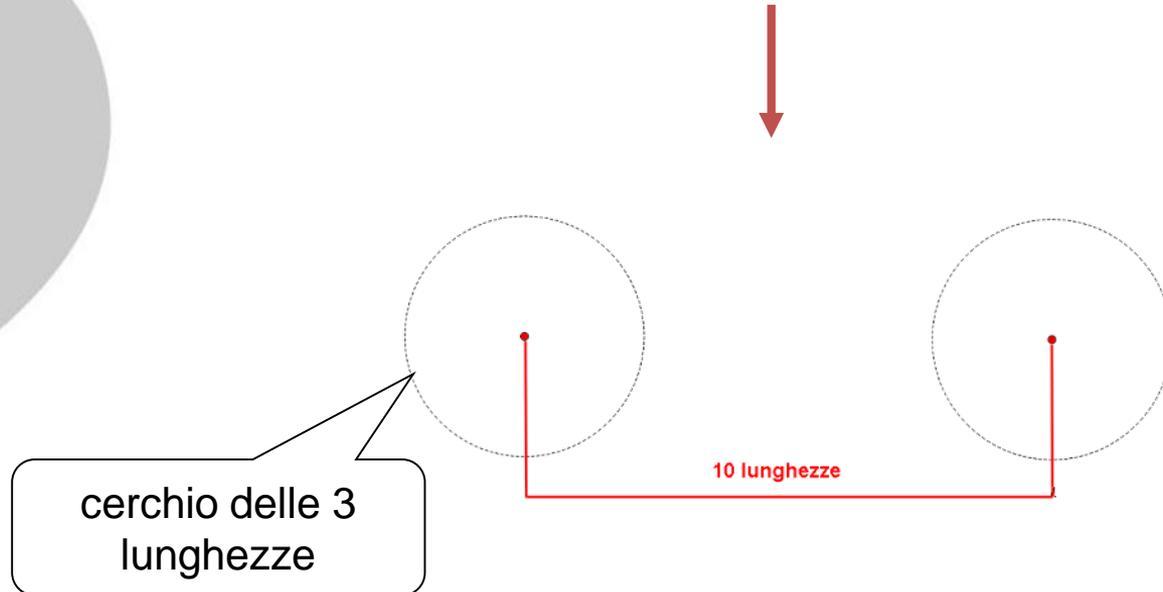
La larghezza del cancello in poppa dipende da:

- Dimensione della flotta
- Velocità delle barche
- Condizioni del mare
- Profondità del fondo, corrente, etc.
- La “zona” (tre lunghezze)

# IL CANCELLO – LARGHEZZA 2b

## FIV - LINEE GUIDA GENERICHE PER EVENTI DI FLOTTA - agg. Aprile 2020

- 4.4** I gates saranno larghi circa 10 lunghezze e ortogonali al sailing wind. Larghezza e angolo possono essere ulteriormente aggiustati per corrente e prevalenti condizioni (vento, lato favorevole, etc.). Possibilmente si userà il telemetro laser per verificare la larghezza del gate.



# BOA MANCANTE AL CANCELLO

## Quando manca una boa del cancello

Ex Q&A 2009-034

Una delle boe del cancello affonda. Il CdR non è riuscito a riposizionare la boa né a sostituirla con un oggetto con la bandiera M.

In assenza di Istruzioni di Regata relative **la boa rimanente non è più una boa**. Quando le IdR descrivono un cancello le barche devono passare tra le boe del cancello per soddisfare la regola 28.2(c). Quando una delle due boe del cancello non c'è più, l'altra non ha più un lato definito. Le barche possono lasciare la boa da qualunque lato e possono anche toccarla.

Per evitare questo problema occorrerebbe specificare nelle IdR quale sia il lato da passare nel caso che rimanga solo una boa del cancello. Le barche quindi dovrebbero girare la boa come qualunque altra boa singola e non sono autorizzate a toccarla.

Quando questo non sia indicato nelle IdR, allora è opportuno che il CdR consideri l'annullamento della prova secondo la regola 32.1(d) - 32.1(c).

# CANCELLO CON BOA SPOSTATA

Quando una boa di un cancello va alla deriva

## Ex Q&A 2010-041

.... una delle boe del cancello si era spostata di circa 100 metri. Era praticamente impossibile per le barche vedere quale delle boe del cancello si era spostata.

Fin tanto che un cancello è chiaramente un cancello le barche devono passare tra le boe del cancello. Se una delle boe si è spostata in modo che non è possibile capire quale sia la boa di sinistra e quella di destra, le barche possono passare il cancello in qualsiasi direzione.

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](mailto:v.demartini@federvela.it)*