Federazione Italiana Vela

Ufficiali di Regata

GESTIONE DELLE REGATE
PARTE 2 di 3
Corso per UdR zonali

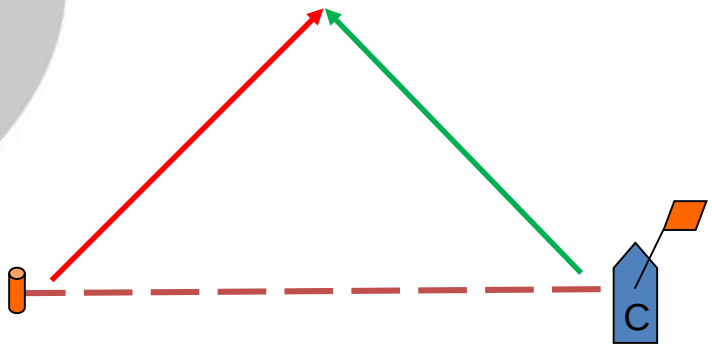
4 - LA LINEA DI PARTENZA

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

UNA PARTENZA EQUA

Obbiettivo - **Una partenza equa**

Due imbarcazioni, partendo nello stesso momento dagli estremi opposti della linea, se condotte con identica perizia, dovrebbero collidere prua contro prua.



Dobbiamo dare a tutti una identica possibilità di fare una buona partenza.

UNA PARTENZA EQUA

Obbiettivo - Una partenza equa

Per tracciare una buona linea di partenza è necessario conoscere:

- **Direzione media del “sailing wind”**
- **La lunghezza desiderata della linea**
- **Velocità e direzione della corrente**
- **Possibili opzioni tattiche dei concorrenti**

Il tracciamento della linea

- **Lunghezza**
- **Orientamento**

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

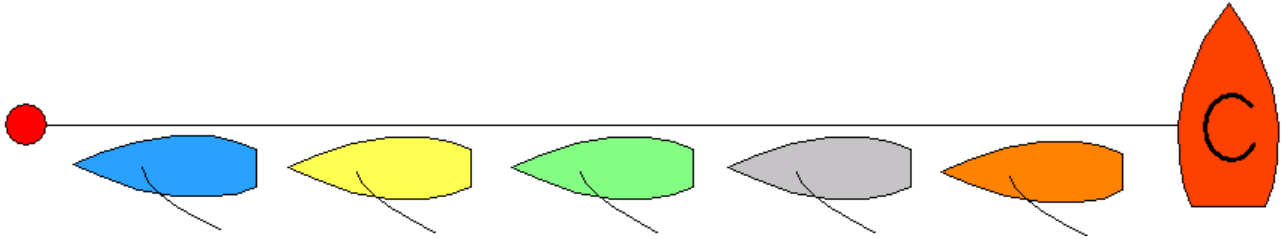
Meglio più corta che più lunga

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)

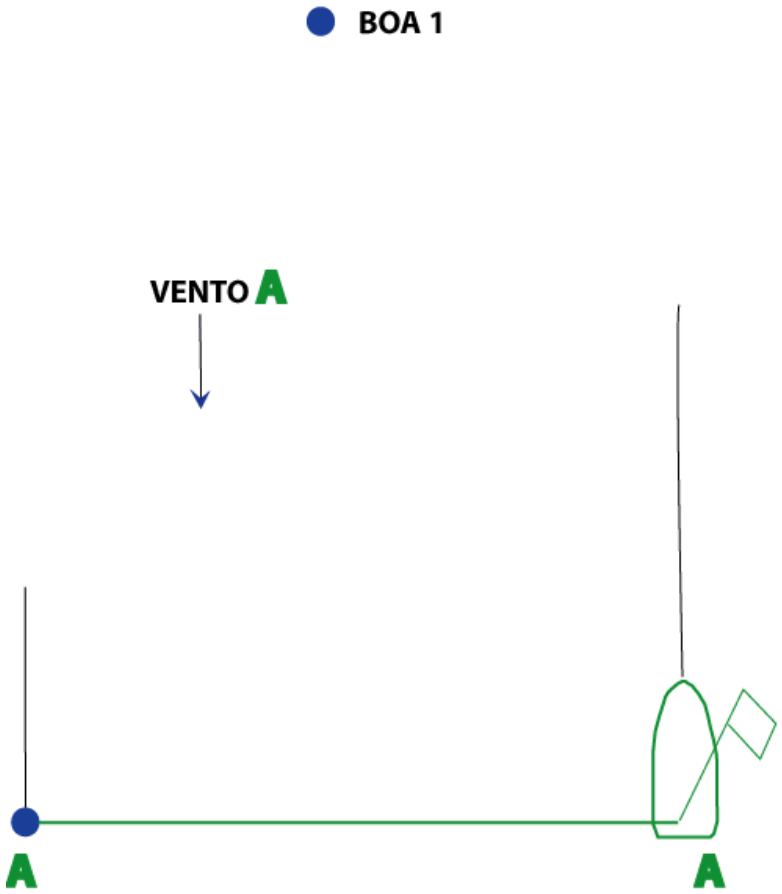
LUNGHEZZA DELLA LINEA - 3

LUNGHEZZA CERTA

Per poter capire il comportamento della flotta e prendere gli opportuni provvedimenti è importante conoscere, con una ragionevole precisione, l'effettiva lunghezza della linea.

E' ormai consolidata la disponibilità di un GPS e/o di un telemetro (vedi).

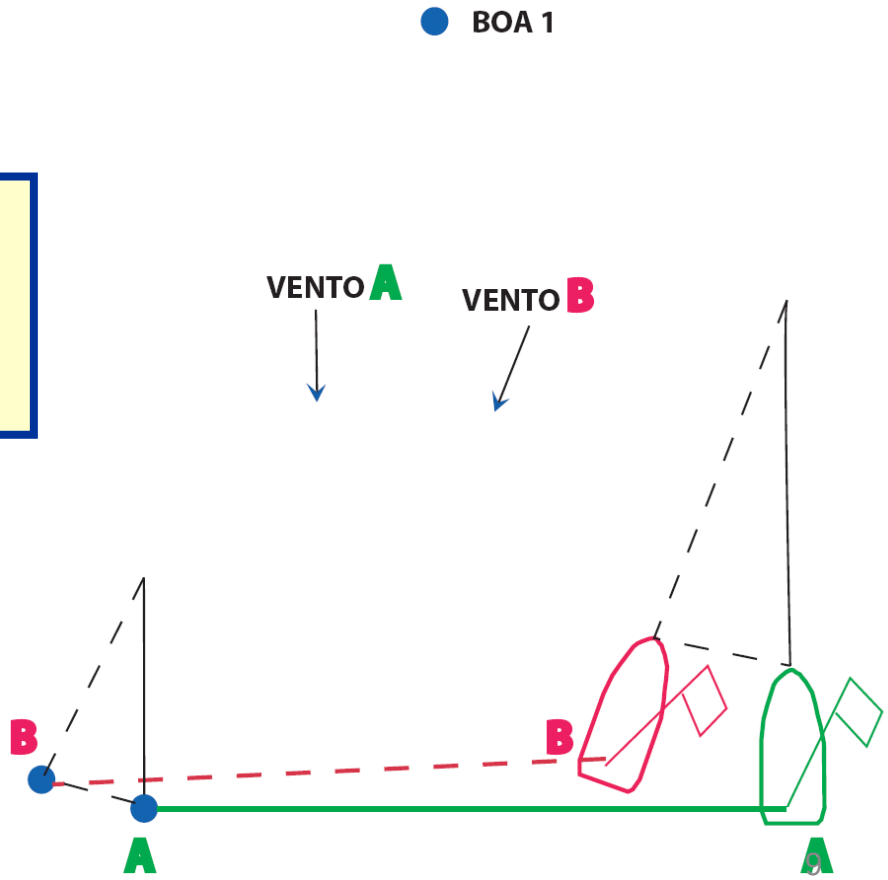
ROTAZIONE DEL VENTO – LINEA DI PARTENZA - 1



ROTAZIONE DEL VENTO – LINEA DI PARTENZA - 2

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

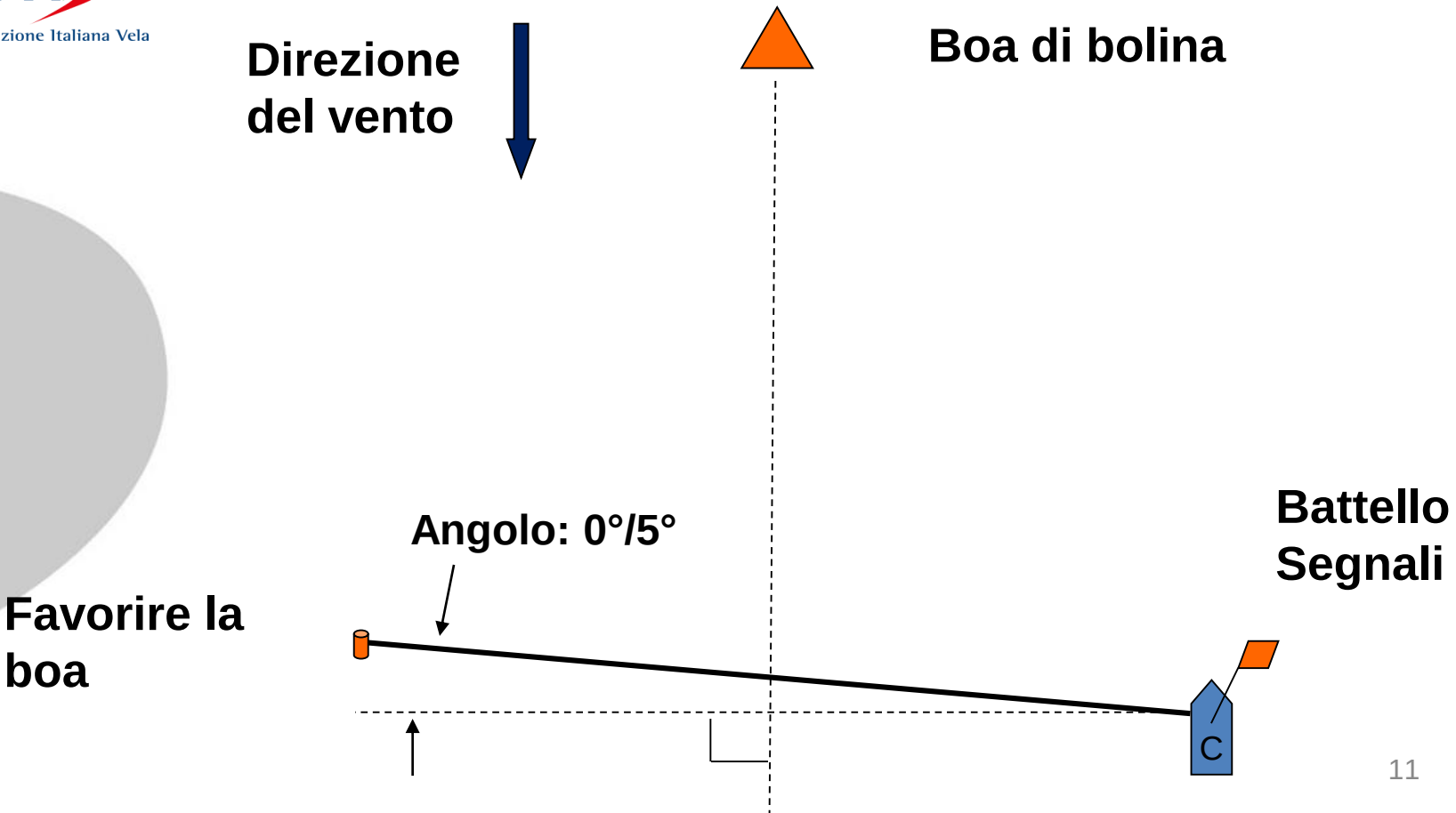
Avere differenze di orientamento tra campo e linea è una cosa ragionevolmente accettabile.

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 ‘BUONO’ - 1

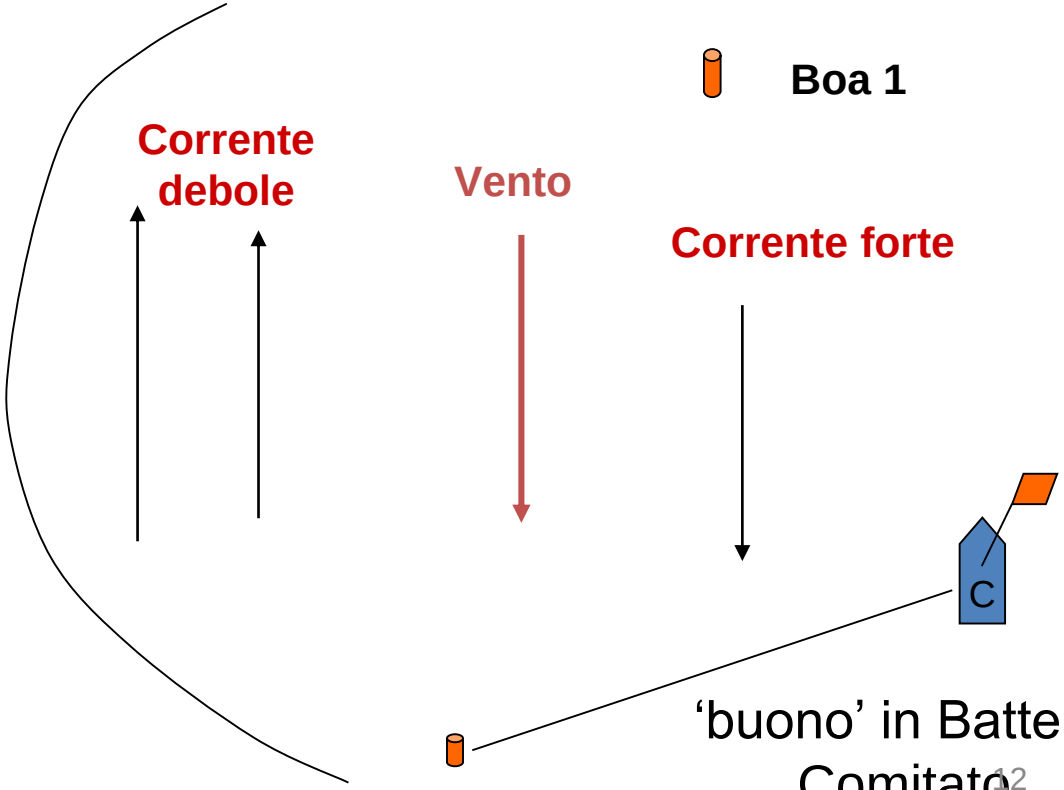

Direzione del vento
Boa di bolina
Angolo: 0°/5°
Battello Segnali
Favorire la boa
C

IL ‘BUONO’ - 2

Correzione della linea di partenza se un lato dell’area di regata è favorito

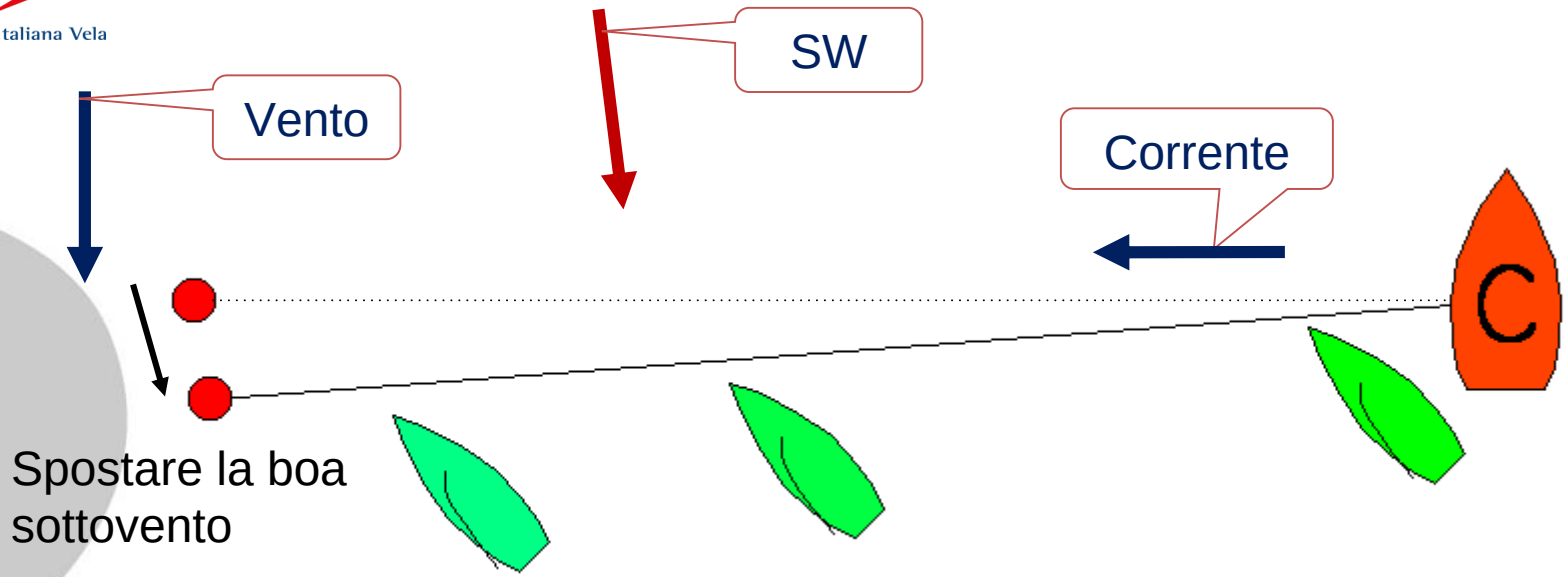
Fattori da considerare:

- direzione del vento
- velocità del vento
- onde
- corrente



‘buono’ in Battello Comitato

ORIENTAMENTO LINEA CON CORRENTE



Linea di partenza perpendicolare al SW

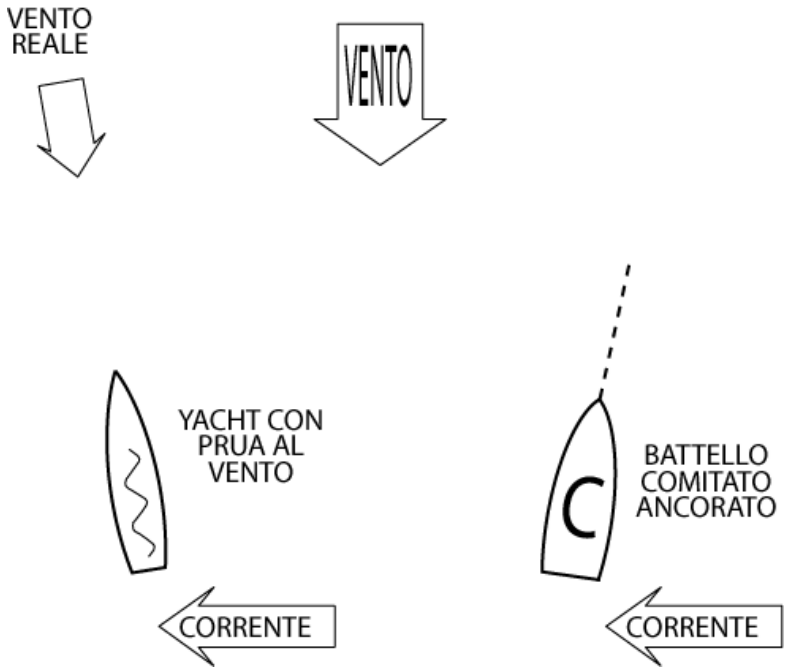
Le barche tenderebbero a partire in boa a causa della corrente

Togliere il ‘buono’ in boa (o dare del ‘buono’ in battello comitato); spostando la boa sottovento si distribuiscono meglio lungo tutta la linea

CORRENTE – IL VENTO REALE - 1

E’ frequente avere due rilevamenti discordanti tra battello comitato ancorato ed un gommone alla deriva.

In presenza di corrente trasversale il **vento reale (quello che hanno i concorrenti sulle vele)** è quello rilevato a bordo di un battello alla deriva.



CORREGGERE LA LINEA

Correggere la linea

Ricordarsi che secondo la RR 27.2 il CdR può muovere (regate di flotta) la boa di partenza in ogni momento fino al segnale "Preparatorio".

Dopo tale segnale la linea di partenza non può essere aggiustata senza rinviare la partenza.

"Intelligenza"

Partenze multiple

Il problema delle partenze multiple è quello di poter aggiustare la linea in base a considerazione legate al comportamento della flotta durante la partenza precedente e a specifici comportamenti della prossima flotta in partenza o ad altre considerazioni.

Il minuto a disposizione tra Avviso e Preparatorio non è sfruttabile, sia per la oggettiva brevità che per la conseguente fretta.

Intervallo tra una partenza e quella successiva

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

5 - LA PARTENZA

- Compiti
- La flotta ha sempre ragione
- L’Intelligenza
- La procedura
- Richiamo Individuale
- Richiamo Generale
- Altri segnali

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

LA FLOTTA HA SEMPRE RAGIONE

PRESUPPOSTO - LA FLOTTA HA SEMPRE RAGIONE

Le posizioni che prendono le barche sulla linea di partenza possono indicare che i concorrenti sono dell'idea che la linea non "vada bene". (vedi linee guida W.S.)

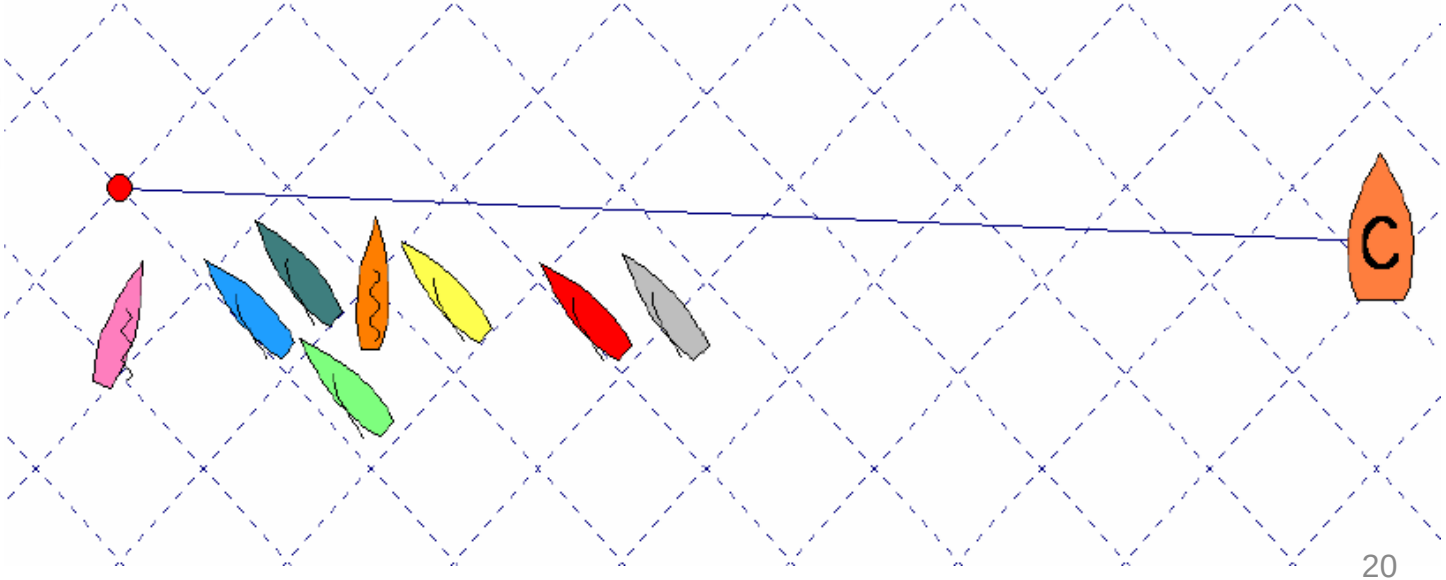
Ma per quale motivo la flotta ha un comportamento diverso da quello che avevamo previsto ???
Sforzarsi di comprenderlo può aiutare a diminuire il numero delle false partenze

LINEA NON ORTOGONALE

L'intera flotta vuole partire all'estremità favorita della linea.

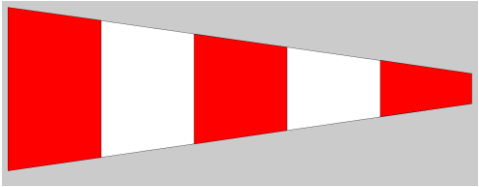
Aspettati richiami e proteste.

Una linea di partenza è comunque "ortogonale" se e quando otteniamo una partenza equa



DIFFERIMENTO

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

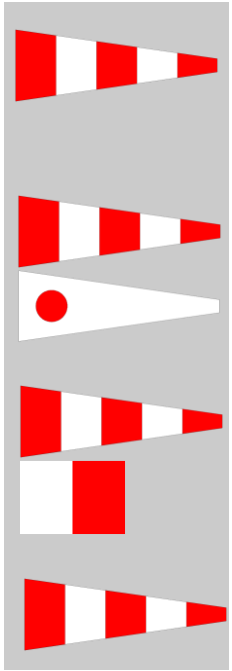


- **Occorre essere pronti ad usarla in qualunque momento prima del segnale di Partenza.**

- non è detto che vento e linea collaborino tra di loro
- entrambe le estremità della linea si muovono
- il vento ha sempre un minimo di brandeggio

L’INTELLIGENZA - 1

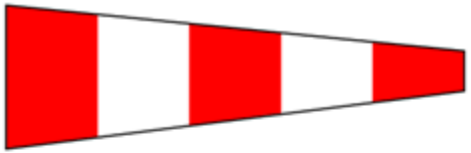
Ci sono quattro segnali di Differimento



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

L’INTELLIGENZA – 2a

Differimento di un tempo indeterminato



E’ la terza volta che parliamo di questo segnale.
(uso a terra e differimento per correggere la linea di partenza)

Un rinvio riguarda solo le classi il cui segnale di partenza non è stato ancora dato.

- Condizioni del vento
- Difficoltà a far scendere in acqua le barche
- Errore di cronometraggio
- Altre ragioni (avarie barca comitato, radio morta, ritardo nella posa del percorso, etc.)

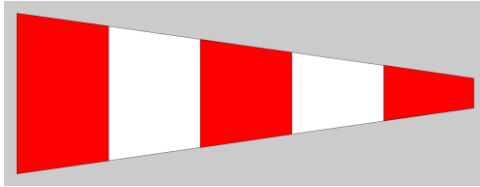
↑•• ↓•

AP Races not started are *postponed*. The warning signal will be made 1 minute after removal unless at that time the race is *postponed* again or *abandoned*.

L’attesa di ritardatari non è una buona ragione per un rinvio

L’INTELLIGENZA – 2b

Condizioni del vento



- Vento inesistente; o
- troppo leggero e incostante per impostare un percorso; o
- troppo forte per essere tranquilli sulla sicurezza dei concorrenti.

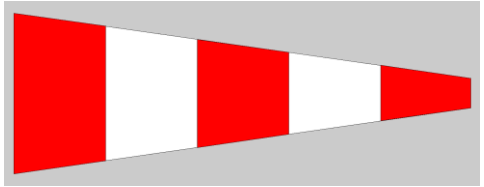
o, come abbiamo già visto

un salto di vento o qualunque altro fattore che, sbilanciando la linea di partenza, la rende “unfair”

La RRS 26 permette di distanziare le sequenza di partenza; il CdR può ritardare la sequenza per la classe successiva mentre vengono fatte le regolazioni della linea.

L'INTELLIGENZA - 3

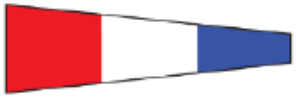
Differimento di un tempo determinato



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

Pennant 1 ↑•• ↓•

Pennant 2 ↑•• ↓•



Pennant 3 ↑•• ↓•

Pennant 4 ↑•• ↓•

Pennant 5 ↑•• ↓•

Pennant 6 ↑•• ↓•

Pennant 7 ↑•• ↓•

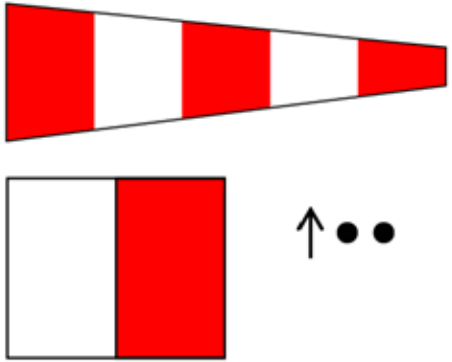
Pennant 8 ↑•• ↓•

Pennant 9 ↑•• ↓•

Di rara applicazione in acqua; è applicabile solo ad un orario programmato (prima prova della giornata).

L’INTELLIGENZA - 4

Aspettiamo a terra



AP over H Races not started are *postponed*. Further signals ashore.

Due segnali acustici all’esposizione

AP su H può essere ammainata, senza un segnale sonoro, quando il Comitato di Regata è sicuro che tutti i concorrenti sono stati informati.

Le regate non partite sono differite

Si applica solo alle classi che devono ancora iniziare la regata;
se ci sono state precedenti partenze le classi partite continuano a regatare.

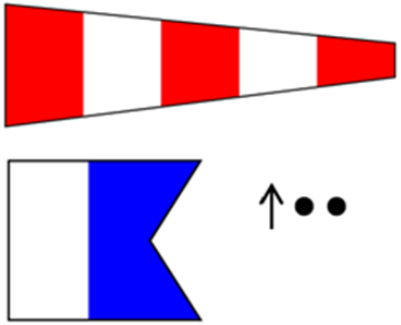
Ulteriori segnali a terra

Dopo AP su H il comitato di regata ha l'obbligo di informare i concorrenti di quando la gara sarà ripetuta con un segnale visivo o con un comunicato. La riprogrammazione deve essere tale da permettere ai concorrenti di arrivare sul campo di regata sufficientemente prima del segnale di avviso

L’INTELLIGENZA - 5

Regate rinviate ad un altro giorno

Segnale già analizzato quando eravamo ancora a terra; in mare il significato è lo stesso.

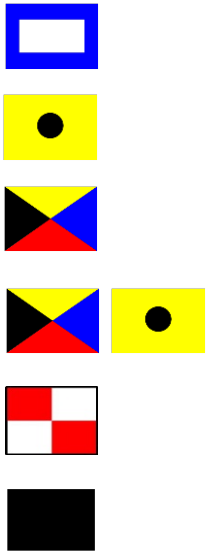


AP over A Races not started are *postponed*. No more racing today.

“se non c'è un altro giorno disponibile va utilizzata la November su A”

LA PROCEDURA - RRS 26

- 5 Avviso	↑	**Classe**	**un suono**
- 4 Preparatorio	↑		**un suono**



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

Il segnale di avviso per ogni classe successiva deve essere esposto assieme o dopo il segnale di partenza della classe che precede.

-1	↓	**Preparatorio** (P, I, Z, Z+I, U, Nera)	**un suono**
0 Partenza	↓	**Classe**	**un suono**

LA PROCEDURA - 1

Segnale di attenzione

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

Le IdR possono modificare la procedura

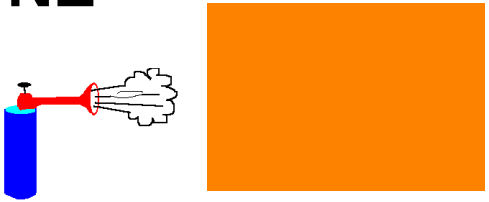
LA PROCEDURA - 2

Il sistema standard è descritto nella RR 26

- Il sistema standard deve essere usato ogni qualvolta sia possibile
- L’intervallo tra il segnale di Avviso e quello Preparatorio può essere modificato dalle istruzioni di regata
- Quando sono previste più prove nello stesso giorno è opportuno prevedere un sistema per avvertire i concorrenti dell’inizio di una nuova procedura (segnale di attenzione), almeno se c’è stato un lungo periodo di attesa

ATTENZIONE

IL SEGNALE DI ATTENZIONE



Per avvisare le barche che una prova o sequenza di prove inizierà al più presto, una bandiera arancione verrà esposta con un segnale acustico almeno 5 minuti prima che sia esposto un segnale di avviso. (vedi Guida alle Istruzioni di Regata - precedente Appendice L)

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

LA PROCEDURA - 3

Una regata a seguire (Back-to-back racing)

- Qualche minuto di attesa tra una prova e l’altra
- Non abbiamo un orario programmato
- E’ necessario avvertire i concorrenti che sta per iniziare una procedura di partenza

Nelle IdR occorre inserire una frase del tipo

Per avvisare le barche che una prova o una sequenza di prove inizierà presto, sarà visualizzata la bandiera arancione che definisce l’estremo di dritta della linea di partenza, con un segnale sonoro, per almeno cinque minuti prima che venga esposto il segnale di avviso.

LA BANDIERA ARANCIONE

La bandiera arancione

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

Ed inoltre se si vuole esporla ad almeno 10 minuti prima del segnale di partenza, per avvertire i concorrenti che sta per iniziare una prova, è necessario scriverlo nelle IdR (RRS LG6.4)

L’ORARIO DI PARTENZA - 1

Un minuto dopo l’inizio dei segnali, con una sequenza di 5 minuti, le barche sono “in regata“.

Provate a mettervi nei panni dei concorrenti. Dopo la prima prova di giornata o dopo un’Intelligenza prolungata non hanno più un orario previsto di partenza.

I concorrenti hanno il diritto di conoscere le nostre intenzioni.

L’ORARIO DI PARTENZA - 2

La bandiera arancione, se indicato nelle IdR, assume un secondo significato; comunica ai concorrenti l’intenzione di iniziare una procedura di partenza

Linee guida W.S. To alert boats that a race or sequence of races will start soon, the orange starting line flag(s) will be displayed (with one sound signal) at least five minutes before a warning signal is displayed. (3.3)

Per avvisare le barche che una prova o sequenza di prove inizierà al più presto, una bandiera arancione verrà esposta con un segnale acustico almeno 5 minuti prima che sia esposto un segnale di avviso. (vedi Guida per le Istruzioni di Regata – precedente appendice L)

L’ORARIO DI PARTENZA - 3

La prima regata del giorno

Abbiamo un orario programmato e la comunicazione passa attraverso le IR (o l’albo ufficiale) che definiscono l’orario del primo segnale d’avviso della giornata.

Se indicato nelle IdR, va esposta almeno 5 minuti prima dell’orario programmato per l’avviso; se non siamo pronti è un buon momento per issare l’Intelligenza.

L'ORARIO DI PARTENZA - 4

La prima regata del giorno viene ritardata

Il comitato di regata ha comunicato un rinvio con l'Intelligenza.

- **Se si prevede un ritardo breve lasciare issata l'arancione. I concorrenti, in tal modo, sono informati che la procedura inizierà a breve.**
- **Nel caso in cui un differimento sia previsto più lungo di dieci minuti, la bandiera arancio sarà ammainata (senza segnale sonoro) e nuovamente esposta (con un suono) almeno cinque minuti prima del segnale di avviso. I concorrenti hanno il tempo di avvicinarsi, finire di mangiare, effettuare le regolazioni, etc.**

L’ORARIO DI PARTENZA - 5

Una regata a seguire

Dopo la prima regata. Qualche minuto di attesa tra la fine di una prova e la successiva

I concorrenti finiscono la prova precedente e non hanno informazioni sull’orario di partenza della prossima prova.

La comunicazione avviene con l’issata della bandiera arancione almeno 5 minuti (con suono) prima dell’inizio della procedura di partenza.

E’ il momento per tutti di prepararsi.

L’ORARIO DI PARTENZA - 6

Sequenza di partenze

Dopo la partenza del primo gruppo (classe, batteria, raggruppamento, etc.).

L’issata dell’arancione avviserà i concorrenti della prima partenza e lo svolgimento della procedura darà ai gruppi successivi le informazioni necessarie.

ARANCIONE - AMMAINATA

Quando va ammainata l’arancione ?

Linee guida W.S.

La bandiera arancione per la partenza sarà ammainata (senza segnali sonori) 4 minuti dopo il segnale di partenza , a meno che il CdR non intenda dare il segnale di avviso per la flotta successiva entro circa 10 minuti dalla partenza precedente.

La bandiera blu sarà ammainata (senza segnali sonori) alla scadenza del tempo limite o immediatamente dopo l’arrivo dell’ultima barca (quello che avviene per primo)

I SEGNALI VISIVI

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

Il segnale visivo è la componente dominante e il segnale sonoro attira semplicemente l’attenzione sulla bandiera esposta (o ammainata).
Se un segnale sonoro è assente o in ritardo il segnale rimane valido. C'è un’eccezione a questo; il Richiamo Individuale 'X' deve essere esposto con un segnale sonoro di accompagnamento (prontamente) per mantenerne la validità.

ASPETTO DELLA BANDIERA

.....

25.2 Il significato dei segnali visivi e sonori descritti nei Segnali di Regata non può essere cambiato se non in ottemperanza alla regola 86.1(b). Il significato di ogni altro segnale deve essere descritto nel Bando o nelle Istruzioni di Regata.

25.3 Quando il comitato di regata deve esporre una bandiera come segnale visivo, può utilizzare una bandiera o altro oggetto di aspetto similare.

I SEGNALI ACUSTICI - 1

Nella 26 “*Le regate devono essere fatte partire usando i seguenti segnali. I tempi devono essere presi in base ai segnali visivi; la mancanza di un segnale sonoro deve essere ignorata.*”

- La possibilità di “ignorare” la mancanza del segnale acustico è limitata a quelli della sequenza di partenza.
- Prevalenza dei segnali visivi.

Se fallisce il segnale acustico dell’Avviso è opportuno ricominciare la sequenza ?

I SEGNALI ACUSTICI - 2

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

SEGNALE ESPOSTO

Quand'è che un segnale è "esposto" ?

Ex Q&A 2010-039

Un segnale visivo è completato quando la bandiera è esposta. La bandiera è esposta quando è ben visibile. Questo può essere prima che la bandiera raggiunga la massima altezza. Per evitare confusione si dovrebbe alzare la bandiera nel più breve tempo possibile.

Un segnale visivo si considera rimosso quando la bandiera non è più in cima all'albero.

PRIMA DEL SEGNALE DI AVVISO

Non più tardi del segnale di avviso vanno esposti

- il percorso da compiere, se non già stabilito dalle IdR *(RRS 27.1)*
- il tabellone con i gradi bussola per la prima boa, se richiesto dalle IdR *(RRS 27.1)*
- l'eventuale richiesta di indossare il salvagente (vedi slide relativa) *(RRS 27.1)*
- se del caso, la bandiera O (Oscar), (vedi slide relativa) *(app. P5.1)*

IL SEGNALE DI AVVISO

Il primo segnale della sequenza di partenza

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

Linee guida W.S.

- Non ritardate la partenza per attendere concorrenti che non arrivano in tempo sul campo di regata a causa della loro scarsa diligenza.
- Se le condizioni di vento sono nei limiti stabiliti la regata dovrebbe partire all'orario stabilito dal programma. Non è corretto attendere condizioni migliori.

IL SEGNALE PREPARATORIO - 1

Definizione

In regata

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

Non si può più modificare la linea di partenza
Entra in vigore la 42
Entrano in vigore le regole di rotta (in realtà sono già in vigore, vedi preambolo parte 2)

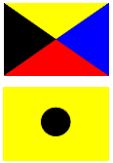
IL SEGNALE PREPARATORIO - 2

Ci sono sei diversi tipi di segnale Preparatorio

‘P’ – nessuna penalità

‘I’ – ritorno dagli estremi

‘Z’

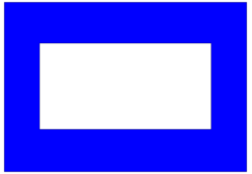

‘Z + I’

‘U’

‘Nera’

NESSUNA PENALITA’

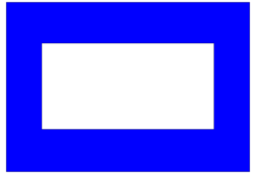
Bandiera ‘P’ (Papa) ed 1 suono



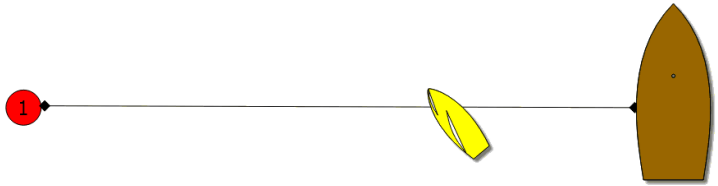
- Il segnale Preparatorio tradizionale.
- Nessuna penalità. Gli OCS possono regolarizzarsi poggiando attraverso la linea verso la zona di pre-partenza.
- Con flotte di dimensioni ragionevoli potrebbe essere usata per la maggioranza delle partenze.
- La W.S. consiglia di usare sempre la “P” per la prima partenza e obbligatoriamente nelle Medal Races o regate con flotte di max 10 partenti

NESSUNA PENALITA’ - 1

Bandiera ‘P’ (Papa) ed 1 suono

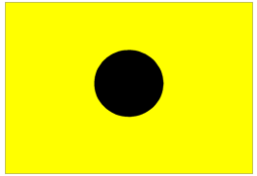


DURANTE L’ULTIMO MINUTO



IL RITORNO ATTORNO AGLI ESTREMI

Bandiera ‘I’ (India) ed 1 suono (RRS 30.1)



30.1 Regola della bandiera I

Se è stata esposta la bandiera “I”, e qualsiasi parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura di una barca si trova nel lato di percorso della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti durante l’ultimo minuto prima del suo segnale di partenza, essa dovrà navigare attraverso un prolungamento verso il lato di pre-partenza, prima di *partire.*

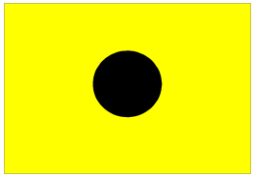
Il Comitato di Regata può non identificare una barca quando questa si trova su un prolungamento della linea di partenza un minuto prima del suo segnale di partenza.”

Ma se si trova tutta sul lato di percorso va identificata.

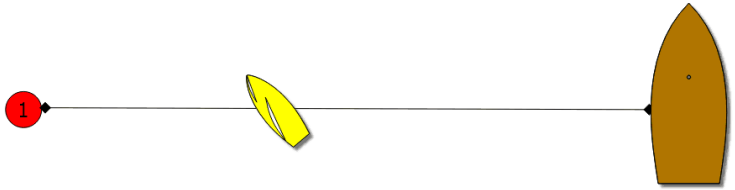
Le linee guida di WS sconsigliano l’uso di questa bandiera (Giugno 2019 punto 12.1)

IL RITORNO ATTORNO AGLI ESTREMI - 1

Bandiera ‘I’ (India) ed 1 suono (RRS 30.1)

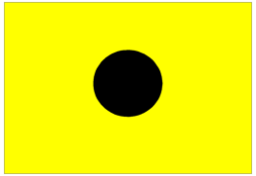


DURANTE L’ULTIMO MINUTO



IL RITORNO ATTORNO AGLI ESTREMI - 2

Bandiera ‘I’ (India) ed 1 suono

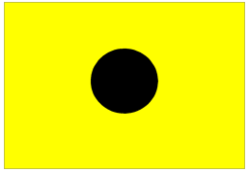


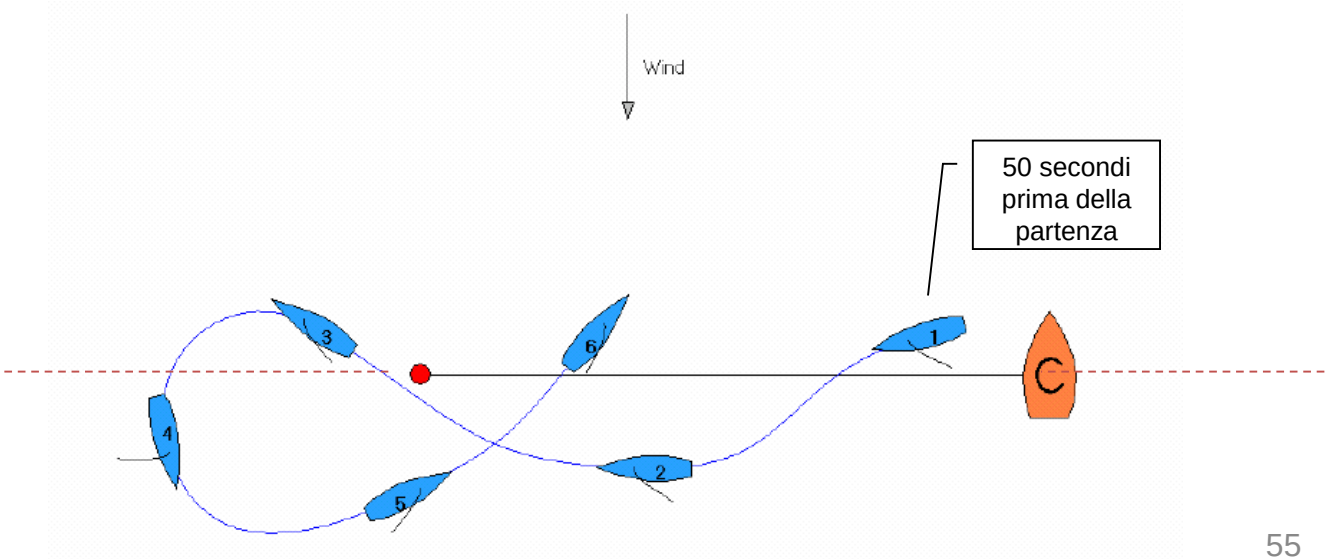
- Una linea molto lunga potrebbe causare assembramento ai due estremi ed un vuoto al centro
- I prolungamenti della linea – dobbiamo avere occhi anche dietro alla testa ?

IL RITORNO ATTORNO AGLI ESTREMI - 2

Ex Q&A 07-004

La regola 30.1 richiede che la barca tagli un prolungamento della linea di partenza provenendo dal lato di percorso verso il lato di partenza prima di partire, ed essa ha rispettato questa richiesta.





PENALITA’ DEL 20% - 1

Bandiera ‘Z’ e un segnale acustico. (RRS 30.2)

DURANTE L’ULTIMO MINUTO

se parte correttamente prende il 20%, se non rientra è OCS

LA PENALITA' DEL 20% - 2

Bandiera 'Z' e un segnale acustico

Se è stata esposta la bandiera "Z" nessuna parte dello scafo, equipaggio, o attrezzatura di una barca deve trovarsi nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima *boa* durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola e viene identificata, essa riceverà, senza udienza, una penalizzazione del 20% sul punteggio, calcolata come previsto nella regola 44.3(c). Essa sarà penalizzata anche qualora la regata sia fatta ripartire o venga ripetuta, ma non se la regata è *differita* o *interrotta* prima del segnale di partenza.

Una barca che entra nell'area di penalità nel minuto che precede la sua partenza può poggiare attraverso la linea verso la zona di pre-partenza (se parte correttamente prende il 20%, se non rientra è OCS).

E' come una partenza con la "P"

WS sconsiglia l'uso della bandiera Z (Linee guida punto 12.1)

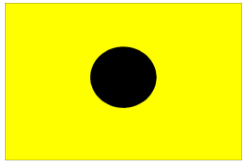
LA PENALITA’ DEL 20% - 2 (note)

La boa deve essere già posata e visibile

La bandiera 'X' viene esposta dopo il segnale di partenza per le imbarcazioni che sono giudicate OCS

- L’area di penalità è il triangolo formato dalla linea di partenza e la boa 1
- L’Intelligenza annulla la penalità (non l’Annullamento o un Richiamo Generale)
- Le penalità si accumulano

ZULU + INDIA



Segnale previsto nella sequenza della RRS 26

Ci sono due aree di penalità; chi si trovava nel triangolo (e rientra dagli estremi) è ZFP, chi era fuori dal triangolo ma sopra alla linea o ai suoi prolungamenti è OCS se non rientra correttamente.

Tutti gli inconvenienti di entrambe le bandiere I e Z.

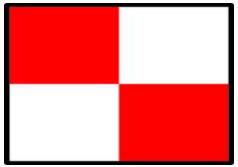
La bandiera 'X' viene esposta dopo il segnale di partenza per le imbarcazioni che sono giudicate OCS e/o hanno fallito il ritorno al lato di pre-partenza della linea girando intorno alle sue estremità.

Questo segnale preparatorio è raramente utilizzato.

Tutte le barche che si trovavano sul lato di percorso della linea di partenza e dei suoi prolungamenti durante l'ultimo minuto devono rientrare attraverso un estremo della linea ma solo quelle entro il triangolo vanno penalizzate del 20%.

WS sconsiglia l'uso di Z+I (Linee guida punto 12.1)

UNIFORM



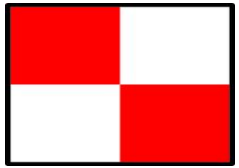
30.3 Regola della Bandiera U

Se è stata esposta la bandiera U, nessuna parte dello scafo di una barca, equipaggio o attrezzatura dovrà trovarsi nel triangolo formato dalle estremità della linea di partenza e la prima *boa* durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola e viene identificata, essa dovrà essere squalificata senza udienza, ma non lo sarà se la regata viene fatta ripartire o venga ripetuta.

LA UNIFORM - 1

Uniform con 1 suono (Istruzioni di regata)

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



DURANTE L’ULTIMO MINUTO

Squalificato (UFD) solo se la prova continua

LA BANDIERA NERA - 1

La bandiera ‘Nera’ con 1 suono (RRS 30.4)

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

DURANTE L’ULTIMO MINUTO

Squalificato (BFD) anche se la prova viene ripetuta

LA BANDIERA NERA

BFD (**B**lack **F**lag **D**isqualified)

La bandiera ‘Nera’ con 1 suono

- L’area proibita è il triangolo tra la linea di partenza e la boa 1
- E’ l’ultima risorsa – pone tanti problemi quanti ne risolve
- E’ essenziale posare la miglior linea possibile
- Un’eventuale Intelligenza anche qualche secondo prima del segnale di Partenza

Linee guida W.S.

Quando viene usata la bandiera Nera, il CdR userà l’Intelligenza anche all’ultimo secondo prima della partenza nel caso di un qualunque problema relativo al posizionamento della linea di partenza.

LA BANDIERA NERA (continua)

Linee guida W.S.

12.4 Se il CdR è convinto che il Richiamo Generale non era dovuto a problemi della linea di partenza , allora userà la bandiera nera per ogni successive partenza

12.5 Un importante principio che il CdR dovrà seguire è che la bandiera nera sarà usata solo quando il Richiamo Generale è causato dalle barche stesse , o rapide oscillazioni della direzione vento , e non da azioni del CdR

12.6 Il CdR farà il possible per segnalare un differimento se ci sono problemi con la linea di partenza

INIZIO DELL'ULTIMO MINUTO

Ammainata del segnale Preparatorio

- Un segnale acustico – possibilmente più lungo degli altri
- Se è previsto un sistema di penalità è il momento in cui entra in vigore

Durante l'ultimo minuto si devono sentire solo due voci sul battello comitato. Quella dell'addetto ai tempi e quella del Presidente.

Silenzio radio – solo emergenze

LA REGISTRAZIONE

Registrare in continuo gli ultimi 90 secondi

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

CONTROLLARE LA LINEA - 1

- Posizione – accanto, sopravvento all'asta – se è possibile un passo indietro - attenti a non cadere in acqua !
- Non perdere di vista l'altra estremità della linea
- Un secondo ufficiale di linea – più al vento
- Ripetere all'altra estremità
- Non dimenticarsi che entrambe le estremità si muovono

Barche con forte accelerazione in partenza rendono estremamente difficile essere molto precisi nel giudicare la linea

CONTROLLARE LA LINEA - 2

Ex Q&A 2010-018

Published: 24 May 2010

Per osservare la linea di partenza l'uso da parte del CdR di un oggetto oltre la linea non è un'azione impropria.

Possono essere usati diversi metodi per osservare la linea di partenza, in dipendenza di diversi parametri come il numero ed il tipo delle barche sulla linea, le condizioni e le attrezzature utilizzabili
La scelta e la responsabilità ricadono sul CdR.

COMUNICARE CON IL CONTROSTARTER

- Il metodo più efficiente è tramite telefonino
  - E' una trasmissione a circuito chiuso
  - Entrambi possono parlare contemporaneamente

- Per radio
  - Chiunque può ascoltare
  - Può parlare solo una persona alla volta

Quali informazioni devono essere trasmesse ?
- Vento, comportamento flotta
- Quanti identificati e quanti 'fuori' (2 su 5)

IDENTIFICARE GLI OCS - 1

IDENTIFICARE LE BARCHE IN OCS

Problemi nell’identificazione:

- Numeri molto lunghi
- Vele trasparenti
- Numeri posizionati troppo vicini alla balumina della vela
- Numeri digitali con un 5 e un 2 su lati opposti della vela
- Vele terzarolate in modo che parte del numero risulta nascosto

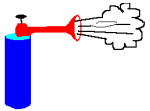
Registrare anche dati aggiuntivi quali:

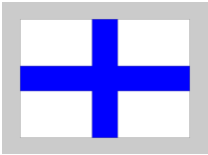
- Colore dello scafo
- Colore della coperta
- Colore del vestiario

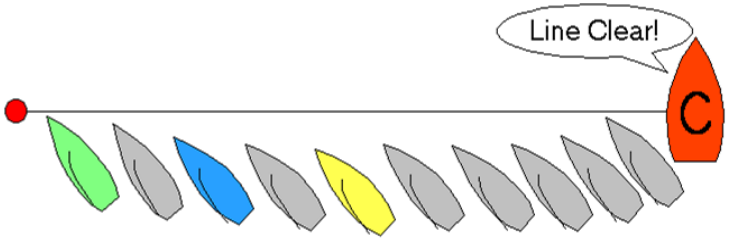
Numeri di prua

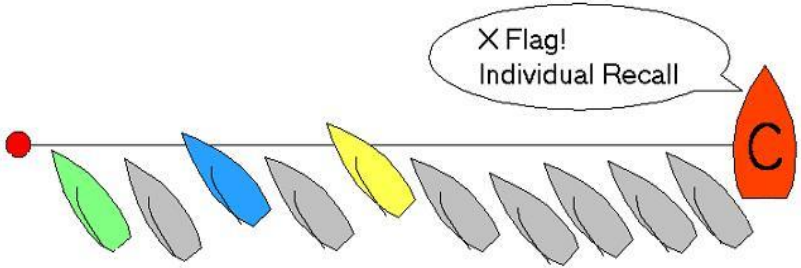
IL RICHIAMO INDIVIDUALE - 1

OCS (On the Course Side of the line)

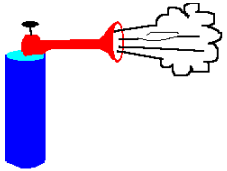








IL RICHIAMO INDIVIDUALE - 2



Bandiera X con 1 suono acustico

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

RICHIAMO INDIVIDUALE TARDIVO

La bandiera è andata su in ritardo ?

E’ mancato il segnale acustico ?

L'errore del CdR non consiste nell’aver classificato la barca OCS ma nell’aver effettuato il richiamo in ritardo o nella mancanza del segnale acustico.

L’OCS c’era ed il segnale è stato esposto; l’OCS va confermato.

In caso di richiesta di riparazione si andrà ad accertare, in sala Giuria, se era o no “consapevole” di essere OCS.

RICHIAMO INDIVIDUALE TARDIVO - 1

Richiamo individuale tardivo Casi W.S. 79 e 31

79

Una barca, che non ha motivo di ritenere di essere stata sul lato del percorso della linea al suo segnale di partenza, ha il diritto di ritenere di essere partita regolarmente, a meno che non venga correttamente segnalato il contrario.

In questo caso l'errore che ha significativamente peggiorato la sua posizione è stato quello di essere stata classificata OCS.

Ciò è non avvenuto per sua colpa.

31

Quando un segnale visivo di richiamo correttamente effettuato non è accompagnato dal prescritto segnale sonoro, una barca che non è consapevole di essere partita in modo non corretto, può ricevere riparazione.

Comunque se la barca si accorge di essere oltre la linea, essa si deve attenere a quanto stabilito dalle Regola 28.1 e 29.1 ……!

RICHIAMO INDIVIDUALE TARDIVO – 1b

Richiamo individuale tardivo

..... se fosse stato accertato in udienza che una barca era consapevole di essere stata oltre la linea, sarebbe stata obbligata a conformarsi alla regola 28.1 e, se fosse applicata, alla regola 30.1, e non avrebbe diritto a una riparazione. Infrangendo quelle regole, avrebbe violato anche la regola 2 e non avrebbe rispettato il Principio di Base, ‘Le Regole e il Comportamento Sportivo’.

RICHIAMO INDIVIDUALE TARDIVO - 2

Tempo per dare i segnali di richiamo (vedi anche il caso WS 79)

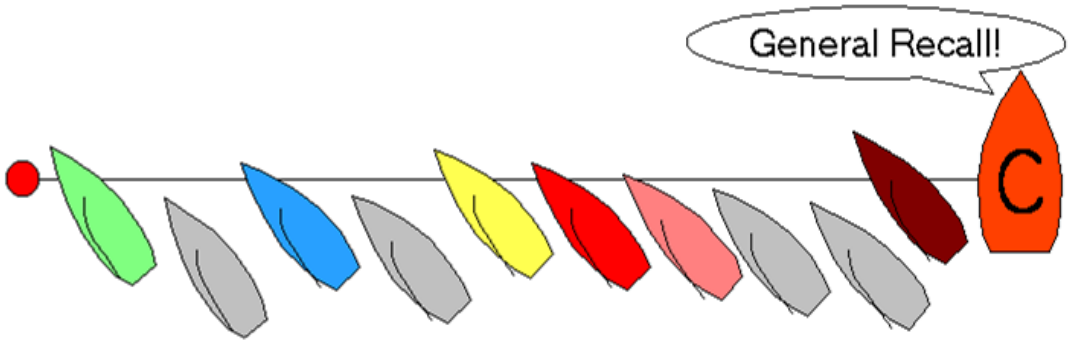
Q&A 2013-016 (ex Q&A 2011-018)

Per richiamare le barche individualmente, la regola 29.1 richiede che il CdR alzi la bandiera X con un suono prontamente dopo il segnale di partenza. Il tempo accettabile tra i due segnali può dipendere da vari fattori come la dimensione della flotta, la dimensione e la manovrabilità delle barche, la lunghezza della linea di partenza e perfino le condizioni del tempo. Nelle circostanze descritte …., 10 secondi non risponderebbero al 'prontamente'.

IL RICHIAMO GENERALE

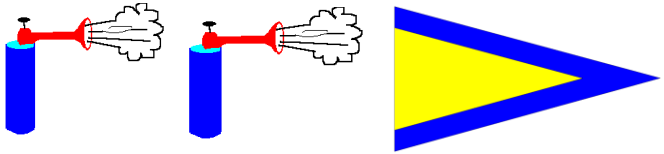
Identificare le barche che sono OCS

(On the Course Side of the line)



IL RICHIAMO GENERALE – 1

Esporre il 1° Ripetitore

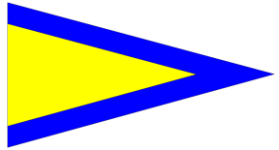


Può essere usato:

quando il CdR non è in grado di identificare le barche che sono “On the Course Side”
Linee guida WS Giugno 2019 punto 11.1

IL RICHIAMO GENERALE – 1b

Quando segnalare un Richiamo Generale RRS 29.2



29.2 Richiamo generale

Quando al segnale di Partenza ..... il CdR non è in grado di identificare le barche che sono sul lato di percorso della linea di partenza o alle quali si applichi la regola 30, o vi sia stato un errore nella procedura di partenza il CdR può segnalare un Richiamo Generale…..”

NB “può”, non “deve” (vedi linee guida W.S.)

Linee guida W.S. Nel caso di un errore del CdR (ad esempio nel conteggio alla rovescia) e scoperto dopo il segnale di partenza annullate la regata (bandiera N), non usate il Richiamo Generale (11.2)

IL RICHIAMO GENERALE - 2

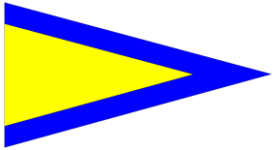
LA PARTENZA E' "FAIR" O "UNFAIR" ?

Ci sono delle barche in OCS ma non tutte identificate.

La difficoltà sta nel decidere qual è il confine tra l'uso del Richiamo Individuale o di quello Generale.

Una partenza è "unfair" quando una o più barche guadagnano un vantaggio sugli altri concorrenti tagliando la linea in anticipo e non vengono identificate.

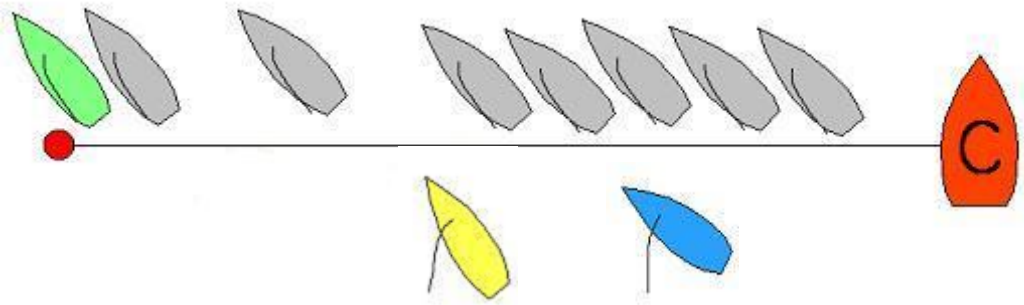
IL RICHIAMO GENERALE - 3



- Il Primo Ripetitore – 2 suoni
  - Bisogna essere riluttanti ad usarlo
  - La necessità di questo segnale è ridotta da una buona linea di partenza
  - Questo segnale è reso inutile da una linea corta con pochi concorrenti
  - Usarlo con grande attenzione, specialmente in una sequenza con bandiera Nera
  - Un segnale acustico all’ammainata (1 minuto all’avviso della ripartenza)

INDIVIDUALE O GENERALE ?

La linea sembra messa bene, perché escono in massa ?
corrente, poco vento, flotta aggressiva, etc. ?



Una bella Intelligenza prima dello start.

INDIVIDUALE O GENERALE ? - 2

Filosofia di base: **evitare richiami generali**

"..... non è in grado identificare le barche ..... può segnalare un richiamo generale ..... "

- I richiami generali non sono equi per le barche che partono correttamente (anche il richiamo individuale non è equo quando ci sono alcune barche OCS non identificate; il non identificato viene graziato)
- Il CdR deve soppesare gli svantaggi di ogni tipo di ingiustizia
- In generale, se la maggior parte delle imbarcazioni OCS sono state identificate, utilizzare il richiamo individuale
- Regatare è meglio di una serie di richiami generali.

INDOSSARE IL SALVAGENTE - 1

Y Indossare un dispositivo personale di galleggiamento

↑●

- E’ applicabile quando è stabilito nel Bando o nelle IdR (vedi reg. 40.1 e 40.2)
- Non più tardi del segnale d’avviso (RRS 27.1 e 40)
- Dopo il segnale d’avviso diventa un consiglio
- Salvagente idoneo

Classi per le quali è sempre obbligatorio

La normativa

Le regole di classe

INDOSSARE IL SALVAGENTE - 2

Giubbetti di salvataggio

Il mezzo di galleggiamento personale dovrà essere indossato:

- quando le Regole di Classe lo prescrivono
- a discrezione individuale e/o del Comitato di Regata per le attività sportive di tutte le barche a deriva, a chiglia e multiscafi quando è stabilito nel Bando o nelle IdR che si applica la reg.40,1 ;
- a discrezione individuale per le attività delle barche delle Classi d'Altura e similari e ……..
- quando, a terra oppure a bordo del battello del CdR, viene issata la lettera "Y" del C.I.S. durante una regata (quando è stabilito nel Bando o nelle IdR che si applica la reg.40,1) ;

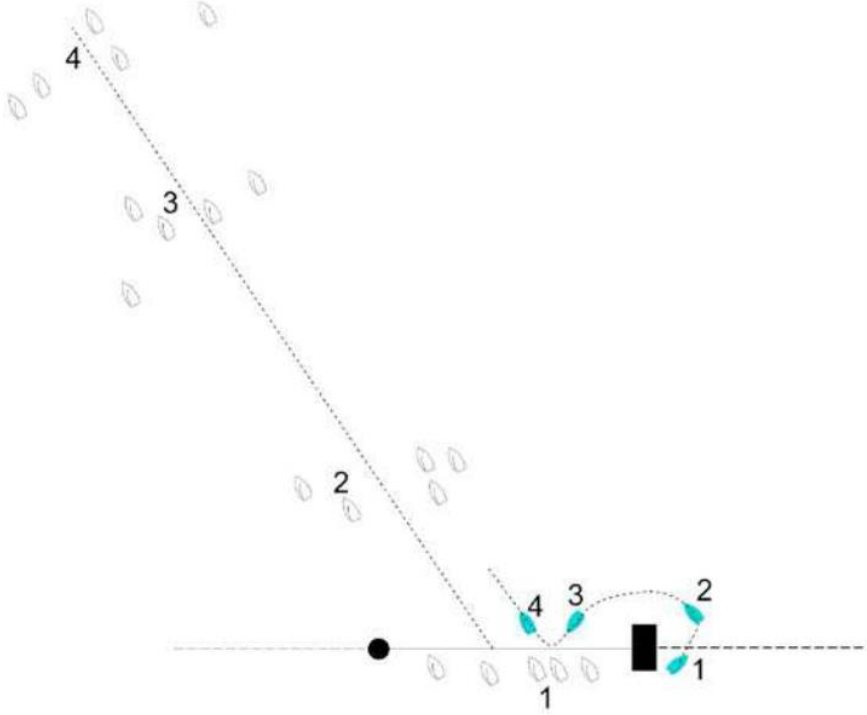
N.B. La muta da sommozzatore o la muta stagna non sono dispositivi personali di galleggiamento.

OCS o DNS

Quando una barca fallisce la partenza senza essere OCS

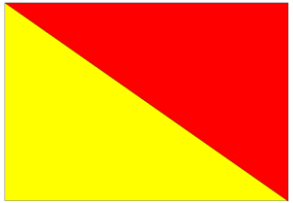
Ex Q&A 2011-04

In nessun momento la barca blu è stata, sia completamente che parzialmente, dalla parte di prepartenza della linea dopo il segnale di partenza.
La barca blu non era OCS alla partenza e non è mai partita secondo la definizione.
Il CdR non dovrebbe fare alcun segnale e classificare la barca DNS.



OSCAR

‘O’ “Off” – non si applica la RR 42



Prima o con il segnale di avviso (P5.2(a)) il Comitato di Regata può esporre la bandiera O (Oscar) C.I. per segnalare che il pompaggio, il rollio e la spinta col corpo sono permessi come specificato nelle regole di classe.

I segnali della regola 42 sono trattati nell’apposita sezione nel capitolo “Durante la regata” (vedi)

ERRORE DEL CdR

32.1 Dopo il segnale di partenza il comitato di regata può …… annullare la prova (esponendo la bandiera N o bandiera N su H o N su A, con tre segnali acustici), ……..……

(a) a causa d'un errore nella procedura di partenza,

L'uso della N viene trattato diffusamente nell'apposita sezione nel capitolo "Durante la regata" (vedi)

LA FINESTRA DI PARTENZA

Nelle IdR, capitolo “Punteggio” va inserita una frase del tipo
“Una barca che parta oltre quattro minuti dal proprio segnale di partenza sarà classificata DNS. Questo modifica le RRS A4 e A5.”

RIFERIMENTI

Nella realizzazione di questo documento sono state utilizzate anche immagini e testi tratti dai seguenti documenti:

- **Il manuale W.S. per il Race Management**
- **Le linee guida W.S. per le regate olimpiche 2019**
- **I manuali, RYA, US Sailing e CYA per il Race Management**
- **L'introduzione al Race Management della Gulf Yachting Association**
- **La pagina web 'Management of the Races' (www. drlaser.org)**
- **Le Q&A**

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