

Ufficiali di Regata

GESTIONE DELLE REGATE PARTE 3 di 3 Corso per UdR zonali

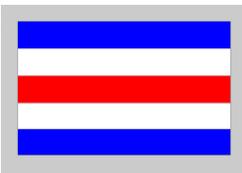
6 - DURANTE LA REGATA

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

Il controllo dello svolgimento della prova

Compiti del CdR dopo la partenza

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



IL CAMBIO DI PERCORSO

RRS 33 Cambiamento del lato successivo del percorso

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

Quando
Dove
Come
Quanto

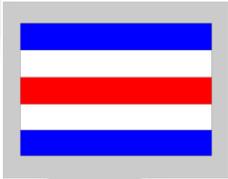
Deve essere segnalato a tutte le barche prima che inizino il nuovo lato anche se la nuova *boa* non è ancora in posizione.

Il comitato di regata può modificare un lato del percorso

- (a) Se sarà cambiata la direzione del lato di percorso, il segnale sarà l'esposizione della bandiera C, accompagnata da ripetuti segnali sonori e da uno o entrambi fra:
 - (1) il nuovo rilevamento bussola,
 - (2) un triangolo verde per un cambiamento a dritta o un rettangolo rosso per un cambiamento a sinistra
- (b)

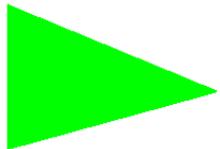
Se le condizioni (lunghezza del lato, visibilità, etc.) consigliano l'uso dell'opzione (1), usarli entrambi con una classe in cui non tutti hanno la bussola e/o con due classi diverse, una con la bussola e una senza.

IL CAMBIO DI PERCORSO – ORIENTAMENTO 1



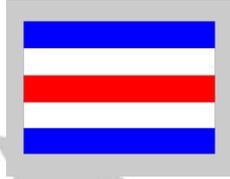
Cambio della rotta bussola per la prossima boa Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici

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



Perché di forma diversa

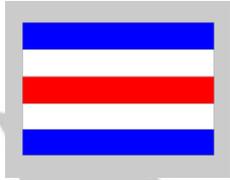
IL CAMBIO DI PERCORSO – ORIENTAMENTO 2



Cambio della rotta bussola per la prossima boa

Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici

IL CAMBIO DI PERCORSO – LUNGHEZZA - 1



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

Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici

- +** – Deve essere esposta con
- Un segno **più** se il lato viene allungato
- oppure
- • Un segno **meno** se il lato viene accorciato

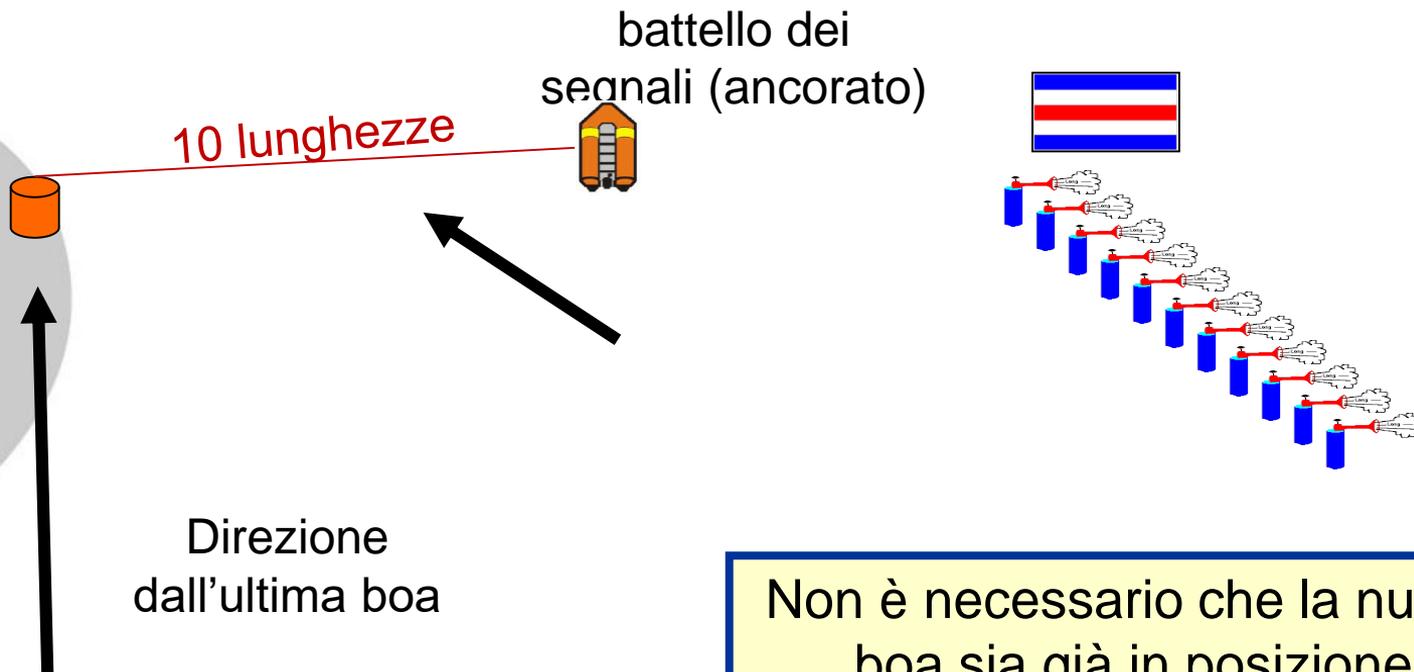
“target time” e “time limit”

IL CAMBIO DI PERCORSO – LUNGHEZZA - 2

Variazione della velocità del vento

- Una modifica della lunghezza di un lato è opportuno per garantire che il tempo limite e/o il tempo “target” siano soddisfatti.
- Effettuare variazioni di lunghezza solo se si prevede che il tempo del primo sarà più del 20% al di fuori del tempo “target”
- Le variazioni della lunghezza dei lati non devono essere superiori al 50% in più o in meno
- Cerca di minimizzare il numero dei cambiamenti di lunghezza dei lati per raggiungere il tempo “target”.
- Le variazioni di corrente possono giustificare modifiche all'interno di queste stesse linee guida.

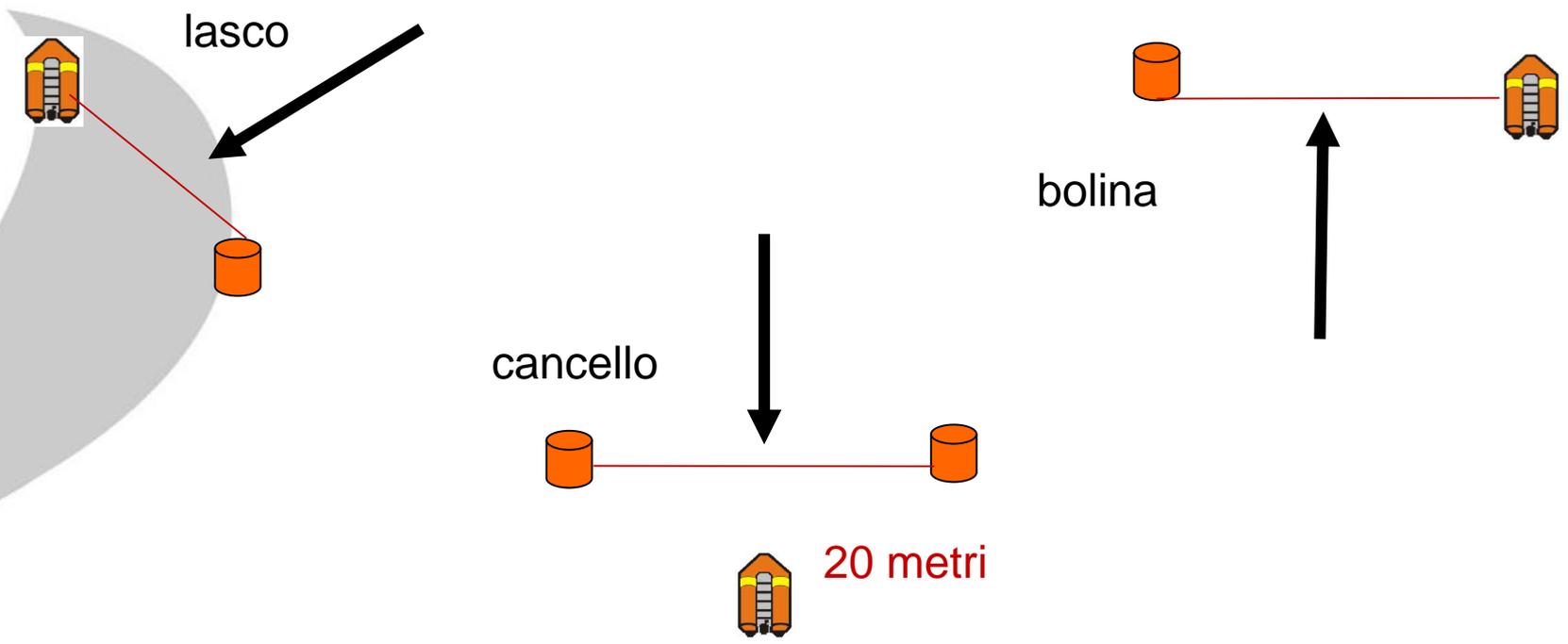
POSIZIONE DEL BATTELO DEI SEGNALI

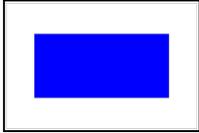


Non è necessario che la nuova boa sia già in posizione

POSIZIONE BATTELO - 2

POSIZIONE DEL BATTELO DEI SEGNALI





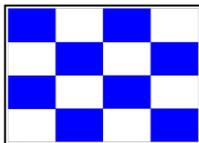
RIDUZIONE O INTERRUZIONE – RR 32

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

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

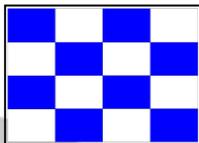
Ma la riduzione è possibile anche per poter effettuare ulteriori prove in programma mentre, in caso di errore nella procedura di partenza, può annullare.

INTERRUZIONE – RR 32



- 32.1 Dopo il segnale di partenza il comitato di regata può **interrompere la prova** (esponendo la bandiera N, o bandiera N su H o N su A con tre segnali acustici),
- (a) a causa di maltempo,
 - (b) a causa di vento insufficiente che renda improbabile l'*arrivo* di qualsiasi barca entro il tempo limite,
 - (c) perché una *boa* manca o è fuori dalla sua posizione, oppure
 - (d) per qualsiasi altra ragione che pregiudichi direttamente la **sicurezza o la regolarità della competizione**

.....
In aggiunta, il comitato di regata può **annullare** la prova **per un errore nella procedura di partenza**. Comunque, dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è *arrivata* entro il tempo limite qualora sia previsto, **il comitato di regata non dovrà annullare la prova senza averne attentamente valutato le conseguenze nei riguardi di tutte le barche nella prova o nella serie.**



INTERROMPERE UNA REGATA

‘N’ con 3 segnali acustici

Tutte le prove che sono partite sono annullate. Tornare nell’area di partenza. Il segnale di avviso sarà esposto un minuto dopo l’ammainata a meno che a quel momento la prova sia ulteriormente annullata o differita.

Ci sono altri due segnali di Interruzione.

Anch’essi richiedono 3 suoni acustici.

Possono essere usati in qualunque momento sia che le prove siano partite sia che ancora non lo siano.



‘N su



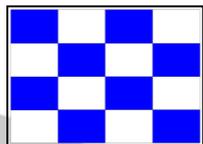
H’



‘N su



A’



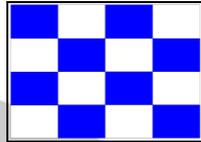
INTERROMPERE UNA PROVA – N 1

La regola che consente ad un CdR di *interrompere* una prova richiede, soprattutto dopo che una barca ha compiuto il percorso ed è arrivata entro il tempo limite, che vengano considerate **le conseguenze per tutti i concorrenti** nella prova o nella serie prima dell'annullamento.

Appena la regata inizia, una barca raggiunge una posizione favorevole rispetto ai suoi avversari e similmente qualcun altro, altrettanto velocemente, resta nelle ultime posizioni della flotta.

Per il CdR è una situazione non vincente.

Quando la prova viene interrotta da questo segnale, la barca in testa non sarà molto contenta, anche se al contrario la barca nelle ultime posizioni ringrazierà della decisione.



INTERROMPERE UNA PROVA – N 2

Qualsiasi ragione che pregiudichi la regolarità della competizione

Decidere senza attendere molto, prima che una barca prenda un vantaggio significativo nella prova.

Nella prima bolina

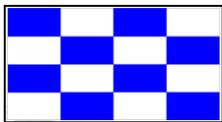
Prima che i concorrenti siano vicini alla boa 1, se si verifica un salto di vento significativo tale che permette alle barche di raggiungere la boa di bordata oppure se si verifica un calo di vento significativo, annullate.

Dopo il giro della boa 1

Cercate di riassetare il percorso. Annullate solo se i salti di vento si presentano troppo veloci e troppo frequenti tanto che il CdR non riesce a seguirli.

Vicino all'arrivo

Lasciate proseguire la prova fino in fondo



INTERROMPERE UNA PROVA – N 3

Aumento della velocità del vento:

Una volta che una gara è partita, il CdR non deve interrompere la gara semplicemente perché gli incrementi medi della velocità del vento superano i limiti stabiliti. Il CdR prenderà in considerazione di interrompere la gara, se non è in grado di gestire in sicurezza la regata. I concorrenti sono coscienti che la decisione di correre, o di continuare la regata, è loro esclusiva responsabilità.

La manifestazione di questo dilemma *(vedi anche linee guida 2019 punto 14.5)* può essere più evidente in un evento minore, in cui la gamma di abilità tra i concorrenti può essere molto marcata. I più esperti possono regatare in relativa tranquillità mentre i novizi sono sempre stanchi e/o in ipotermia a causa di scuffie ripetute.

INTERROMPERE UNA PROVA N su ...



'N su H'



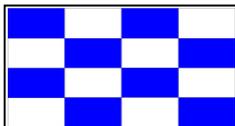
'N su A'



N su H / N su A

Sono simili ai segnali analoghi fatti con l'uso dell'Intelligenza ma si applicano a tutte le classi, **sia a quelle in regata che a quelle in attesa**, per non dover fare due segnali diversi accompagnati dalle bandiere di classe.

NB la N da sola si applica solo alle regate in corso.



INTERROMPERE UNA PROVA N+H 1

N su H - Tutte le prove sono annullate. Ulteriori segnali a terra.

Tre segnali acustici all'esposizione

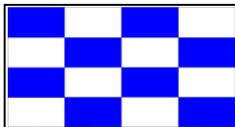
N su H può essere ammainata, senza un segnale sonoro, quando il Comitato di Regata è sicuro che tutti i concorrenti sono stati informati.

Tutte le prove sono annullate

Quelle in corso, quelle che devono ancora iniziare e per tutte le classi eventualmente presenti sul campo di regata. Simile al segnale analogo fatto con l'uso dell'Intelligenza ma si applica a tutte le classi, sia a quelle in regata che a quelle in attesa, per non dover fare due segnali diversi accompagnati dalle bandiere di classe.

Ulteriori segnali a terra

Dopo N su H il comitato di regata ha l'obbligo di informare i concorrenti di quando la prova 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



INTERROMPERE UNA PROVA N+H 2

N su H - Tutte le prove sono interrotte. Ulteriori segnali a terra.

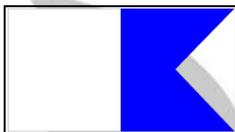
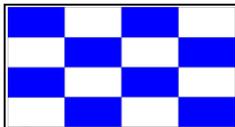
E' il segnale appropriato da utilizzare quando è sorta una circostanza che pregiudica l'equità o la sicurezza di una prova, ma che presto passerà, o almeno ci si può aspettare che lo faccia.

Le condizioni in cui utilizzare questo segnale sono tipicamente legate alle condizioni meteo, il vento diventa leggero e variabile o abbastanza forte da sollevare preoccupazioni circa la sicurezza dei concorrenti.

Comunque è un segnale interlocutorio; non ci sono le condizioni per regatare e non si prevede che si instaurino a breve, potete andare a terra:

- in attesa di condizioni migliori o
- per riposarvi o
- per

e, a terra, vi informeremo di quando la prova sarà riprogrammata.



INTERROMPERE UNA PROVA N+A 1

N su A - Tutte le prove sono interrotte. Nessun'altra prova oggi.

Tre segnali acustici all'esposizione

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

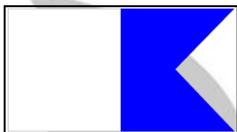
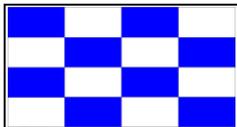
Tutte le prove sono annullate

Quelle in corso, quelle che devono ancora iniziare e per tutte le classi eventualmente presenti sul campo di regata. Simile al segnale analogo fatto con l'uso dell'Intelligenza ma si applica a tutte le classi, sia a quelle in regata che a quelle in attesa, per non dover fare due segnali diversi accompagnati dalle bandiere di classe.

Nessun'altra regata oggi

In assenza di decisioni successive, il programma di domani sarà quello pubblicato nelle istruzioni di regata.

N su H richiede altri segnali a terra; con N su A non vi è alcuna necessità di segnali aggiuntivi.



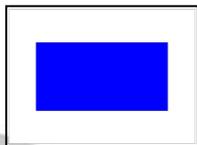
INTERROMPERE UNA PROVA N+A 2

N su A - Tutte le prove sono interrotte. Nessun'altra regata oggi.

E' il segnale appropriato da utilizzare quando le condizioni atmosferiche sono diventate non più idonee per regatare; senza alcuna possibilità di un miglioramento in tempo per poter fare un'altra regata.

La differenza tra N su H e N su A è che con il primo c'è qualche possibilità che si possa tornare in acqua per regatare.

Comunque è un segnale definitivo; non ci sono le condizioni per regatare e non si prevede che si instaurino a breve, potete andare a terra, il programma della giornata è concluso. Ci vediamo domani o, se è l'ultimo giorno di regata, ci vediamo alla premiazione.



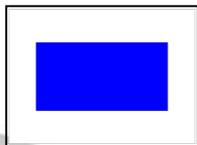
RIDUZIONE – RR 32

32.1 Dopo il segnale di partenza il comitato di regata può **ridurre il percorso** (bandiera S con due segnali acustici)

....,

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

In aggiunta, il comitato di regata può ridurre il percorso in modo tale che le altre prove del programma possano essere corse, programma



Riduzione di percorso "Sierra".

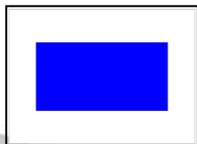
E'una soluzione estrema.

Serve per salvare una regata, non per rispettare il tempo "target"; se i tempi si allungano abbiamo la possibilità di usare la C con "-".

Dobbiamo fare di tutto perché le flotte facciano tutte le boline, i laschi e le poppe previste, anche se più corte.

Negli eventi più importanti viene espressamente vietata con un'apposita voce nelle IdR, tipo:

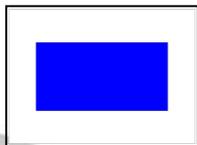
"Courses will not be shortened. This changes RRS 32."



RIDUZIONE DI PERCORSO - 1

'S' – due segnali acustici

- Significa che vengono eliminati uno o più lati previsti dal percorso programmato.
- E' meglio ridurre il percorso finchè c'è il vento, piuttosto di continuare rischiando che il vento muoia e perdere così la regata.
- La RR 32.1 prevede anche la possibilità di poter “ridurre il percorso in modo che le altre regate in programma possano essere corse”
- Dove e quando segnalare la riduzione ai concorrenti?
- Alcune manifestazioni non prevedono la possibilità di ridurre il percorso. Il segnale fatto all'ultimo minuto non consente scelte tattiche



RIDUZIONE DI PERCORSO - 2

La linea d'arrivo in un percorso ridotto

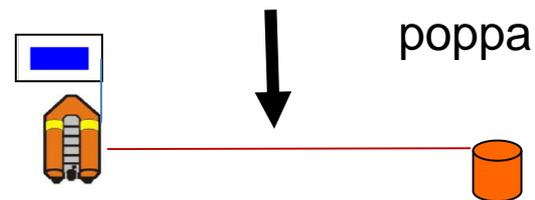
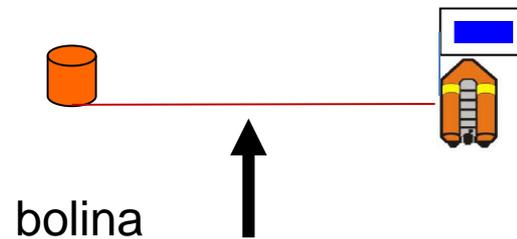
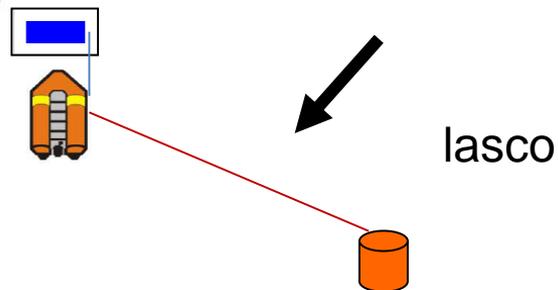
Può essere;

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

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

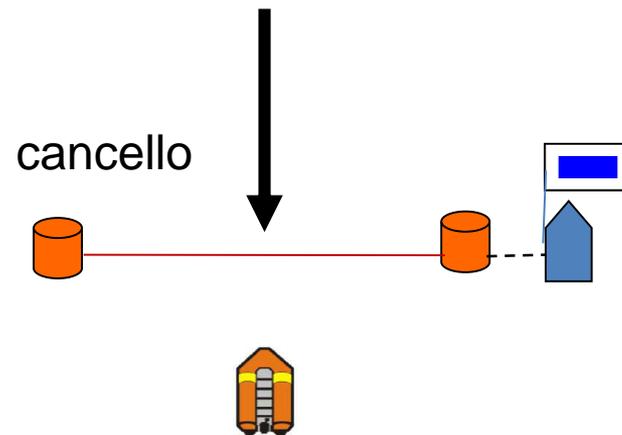
RIDUZIONE DI PERCORSO - 3

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



RIDUZIONE DI PERCORSO - 4

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



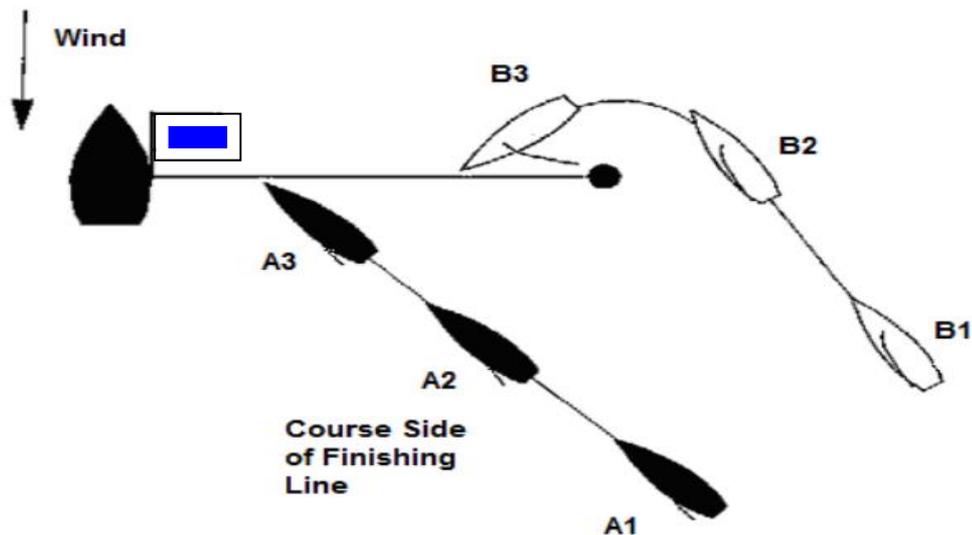
Posizionarsi molto vicino alla boa per evitare che i concorrenti vengano a passare tra la boa ed il battello arrivi

RIDUZIONE DI PERCORSO - 5

Posizionamento della linea di arrivo
dalla “**parte sbagliata**” della boa

Caso WS 129

- 1) con la riduzione di percorso la boa ora diventa una boa di arrivo e non una boa da girare
- 2) la definizione di Arrivo dà la corretta direzione da cui si deve arrivare
- 3) IdR che indicano alle barche di attraversare la linea di arrivo dalla parte sbagliata; è un'azione impropria del CdR



SEGNALI DELLA REGOLA 42

Con alcune classi parte della regola 42 può essere alternativamente

- Annullata
- Ripristinata

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

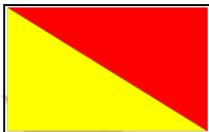
Nelle Istruzioni di Regata deve essere inserito il possibile utilizzo dell'App.P.

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

42 - LE CLASSI INTERESSATE

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

Oscar alla partenza ?



Appendice “P” - 1

P5 BANDIERE “O” e “R”

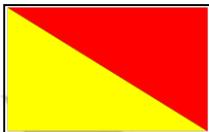
P5.1 Quando si applica la regola P5

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

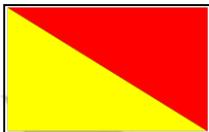
P5.2 Prima del segnale di partenza

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

Appendice “P” - 2



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



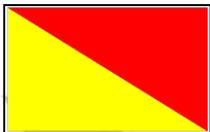
Appendice “P” - 3

P5.3 Dopo il segnale di partenza

Dopo il segnale di partenza,

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

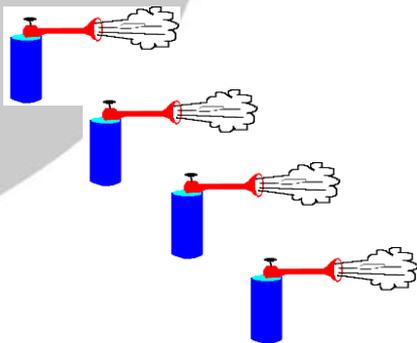
42 - OSCAR E ROMEO



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



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



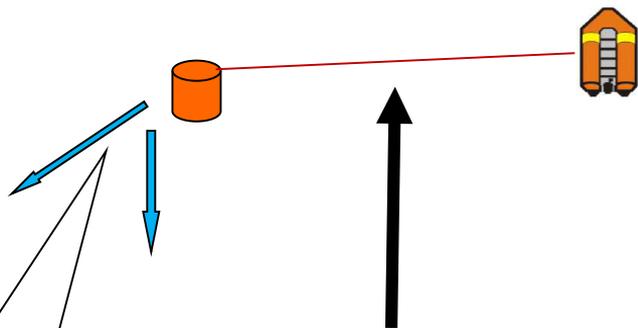
Ripetuti segnali acustici alle boe
(per avvertire tutte le barche)

42 - POSIZIONE BATTELO

POSIZIONE DEL BATTELO DEI SEGNALI



oppure



Percorso per la prossima boa

Il battello segnali deve essere in posizione prima che la prima barca sia vicina alla boa e deve restarvi finché tutte le barche non siano passate.

Devono essere fatti ripetuti suoni finché l'ultima barca non abbia girato la boa.

42 - continua

Le regole di Classe definiscono la velocità del vento alla quale questa procedura entra in funzione

Prima che venga disposto un cambiamento la velocità del vento deve essere costantemente sopra o sotto i limiti di vento; occorre avere **un vento consolidato**—sopra (O) o sotto (R) questi limiti

La Giuria sul campo di regata deve essere informata delle intenzioni del CdR **molto prima** che il segnale venga esposto

42 – COMUNICARE CON LA GIURIA

La Giuria deve essere informata ad ogni nuova fase perché:

- Deve essere in grado di portarsi in posizione
- Deve essere consapevole che c'è una modifica nella regola del pompaggio

Si raccomanda che il CdR tenga in considerazione eventuali richieste degli UdR incaricati dell'applicazione della Reg. 42 in relazione a:

- annullamento della Regata
- procedure di applicazione del pompaggio libero



BOA MANCANTE

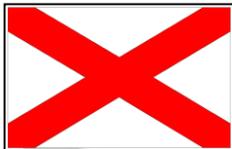
‘M’ con suoni ripetuti (RR 34)

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

Toccare una boa (RR 31)

- Si applica solamente quando la barca è “*in regata*”.
- Si applica anche alla boa di partenza prima di partire.
- Si applica solo alle *boe* che iniziano, delimitano o terminano il lato del percorso sul quale la barca sta navigando.
- Conoscere la definizione di “*boa*”: il cavo dell’ancora non è parte di essa. Un **oggetto intenzionalmente attaccato** ad una *boa* è parte di essa.
- Il CdR può protestare (RR 60.2) ma non classificarla DSQ senza una protesta (RR 63.1)
- Il CdR non è tenuto a dare un richiamo alla voce od a mostrare una bandiera di protesta (RR 61.1(b), ma deve informare la barca dopo la prova, entro il tempo limite per le proteste.

ISTRUZIONI DI RICERCA E SOCCORSO - 2



Nuovo segnale nel Regolamento 2021-2024

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

Lo scopo

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

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

Nel codice internazionale dei segnali marittimi la Victor significa “Richiedo assistenza”

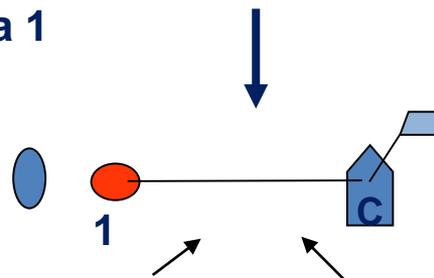
ARRIVO

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

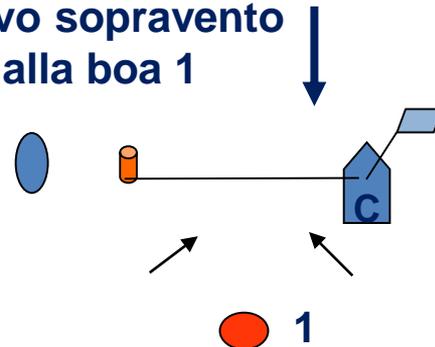
Arrivo di bolina

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

Arrivo alla boa 1

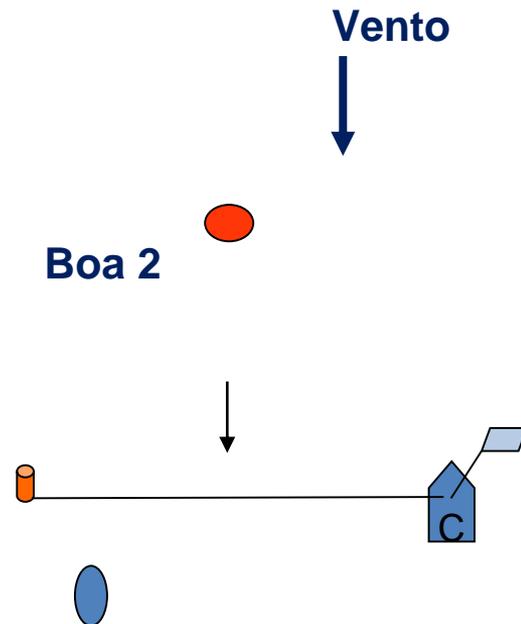


Arrivo sopravvento alla boa 1



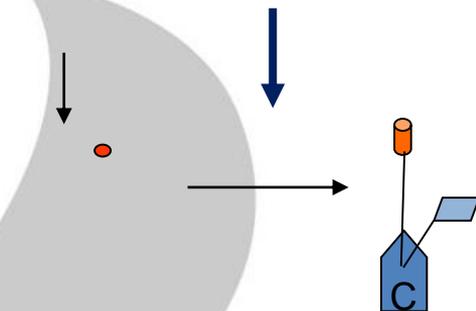
Arrivo in poppa

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



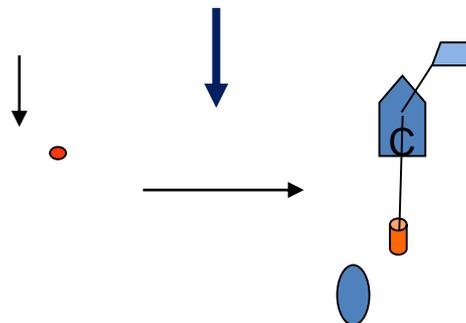
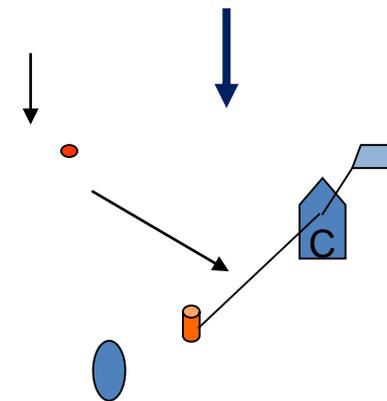
ARRIVO AL LASCO O AL TRAVERSO

Arrivo al lasco od al traverso



Si leggono bene
i numeri velici
Attenti al cavo
dell'ancora

Si leggono male
i numeri velici



In assenza di
corrente si può
filare di poppa

POSARE LA LINEA DI ARRIVO

- L'orientamento della linea deve essere a 90° rispetto all'ultimo lato del percorso.
(Linee guida WS 6/19)
- La lunghezza della linea di arrivo deve essere, compatibilmente con le caratteristiche delle barche e con le condizioni atmosferiche, di circa 50 metri (75 metri per 49er, 49erFx e Nacra 17)
(Linee guida WS 6/19)
- Arrivi al lasco o al traverso – Con la maggioranza delle classi, un leggero 'buono' all'estremità sottovento della linea invita i concorrenti ad utilizzarla tutta
- Corrente trasversale – può richiedere leggeri aggiustamenti



Federazione Italiana Vela

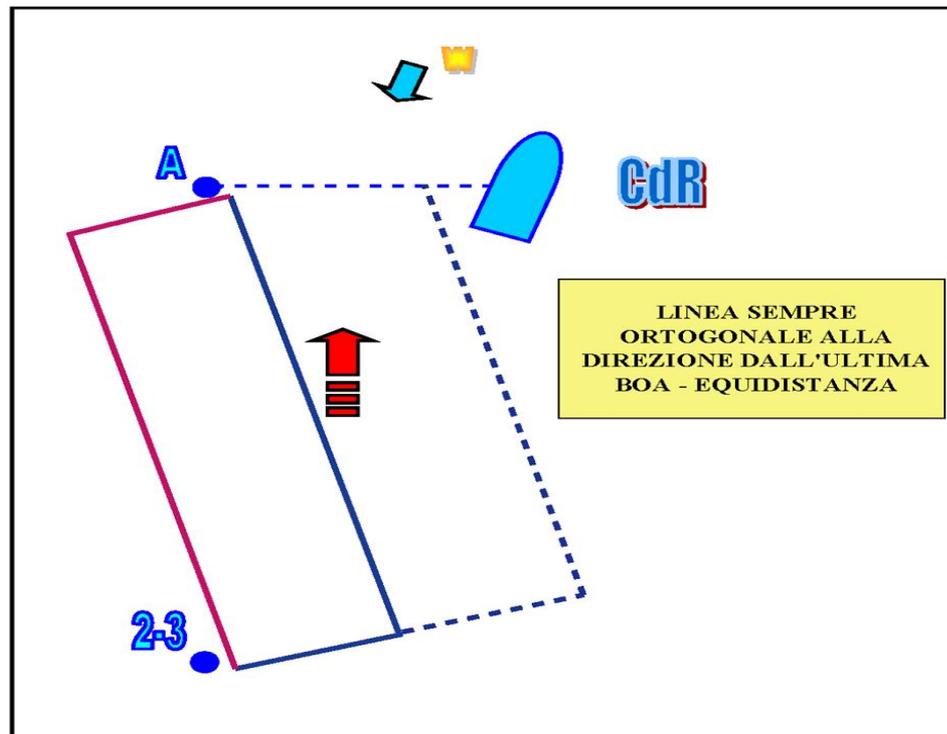
Linea d'arrivo **ortogonale alla direzione dall'ultima boa.**

- non ci devono essere dubbi sul come doverla attraversare
- un'informazione certa per i concorrenti

.... se, per qualsiasi motivo, non è stato possibile modificare il percorso, oppure nell'ultimo lato del percorso vi è stato un cambiamento nella direzione del vento, la linea di arrivo deve essere posta in conformità con la direzione del percorso dall'ultima boa, vale a dire a 90° rispetto a questa e non a 90° rispetto al vento. (RMManual2013 - Pag O3)

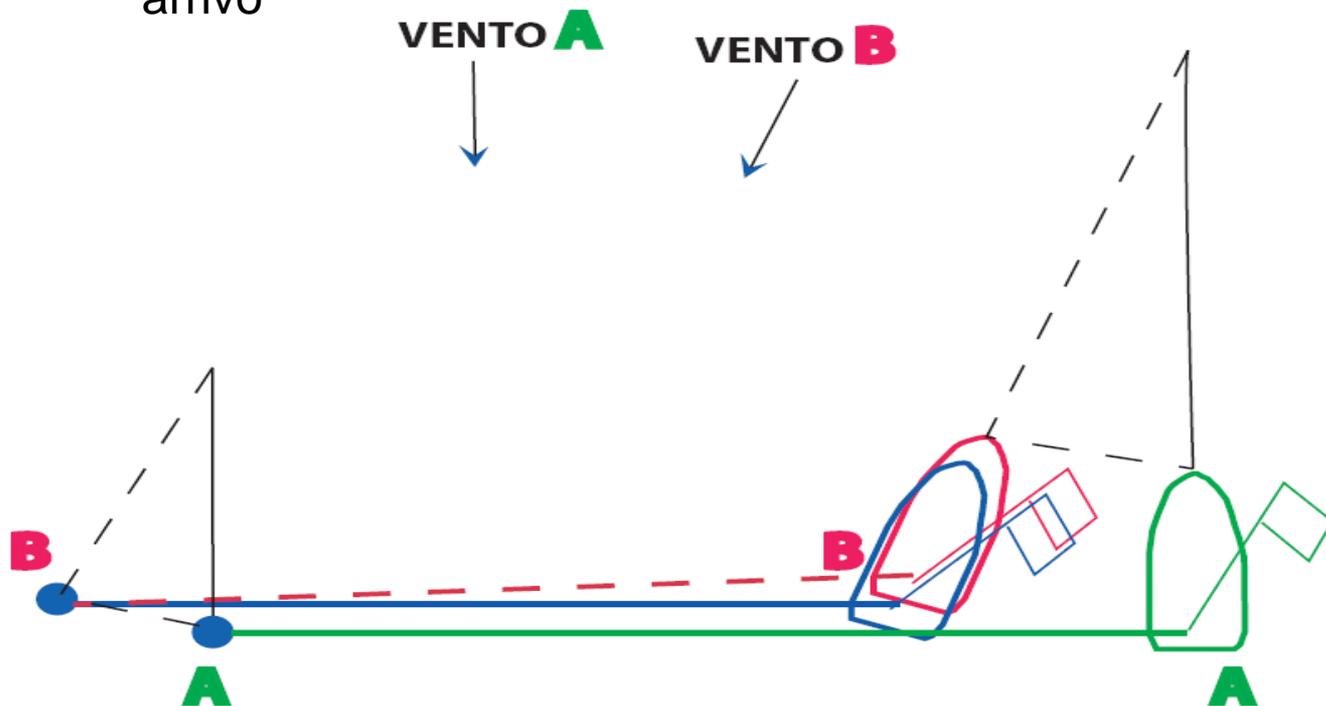
ARRIVO – ORIENTAMENTO LINEA

ORIENTAMENTO DELLA LINEA



LA LINEA DI ARRIVO – ROTAZIONE VENTO

Effetto di rotazione del vento sulla linea di arrivo



LA LINEA DI ARRIVO – buon senso

ORIENTAMENTO E LUNGHEZZA - VARIABILI

Quanto durerà l'arrivo

- una flotta
- più flotte
- altura

Comportamento del vento

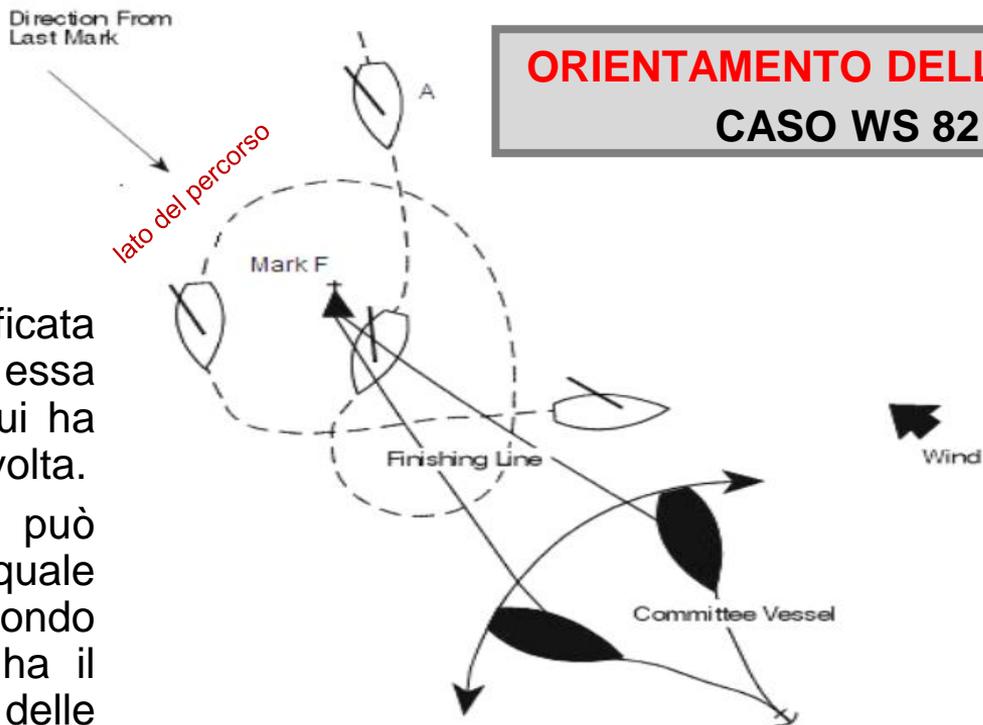
- direzione fissa
- direzione oscillante
- rotazione costante
- in calo e corrente trasversale

La combinazione di questi fattori può consigliare una maggior o minor larghezza e/o una correzione dell'orientamento

LA LINEA DI ARRIVO – CASO 82

A ha diritto di essere classificata secondo l'orario da essa registrato nel momento in cui ha tagliato la linea per la prima volta.

Quando una barca non può ragionevolmente stabilire in quale direzione debba arrivare secondo i termini della Definizione, ha il diritto di arrivare in ciascuna delle due direzioni possibili.



ORIENTAMENTO DELLA LINEA
CASO WS 82

LA BANDIERA BLU



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

PROVA AGGIUNTIVA

I concorrenti hanno diritto di conoscere le intenzioni del CdR

Se vogliamo effettuare una prova aggiuntiva abbiamo due possibilità:

- 1. prevederlo nel capitolo «Programma» delle IdR;**
- 2. fare un comunicato.**

UNA PROVA AGGIUNTIVA

1 - prevedere, nel capitolo «Programma» delle IdR, la possibilità di effettuare un prova aggiuntiva;

esempio IdR CICO 2019

..... Potrà essere corsa un'ulteriore prova a condizione di non portarsi in anticipo sul programma per più di una volta oppure per recuperare una prova non svolta precedentemente. Le imbarcazioni arrivi esporranno il segnale Intelligenza su H o su A per segnalare alle barche che potranno rientrare in porto al termine della prova. Nel caso l'imbarcazione arrivi non esponga nessun segnale i concorrenti dovranno portarsi nei pressi della barca partenze in attesa di ulteriori prove o segnali.

UNA PROVA AGGIUNTIVA - 1

WS suggerisce - una prova aggiuntiva a condizione di non portarsi in anticipo sul programma per più di una prova e comunicazione il giorno precedente



Federazione Italiana Vela

2 – fare un comunicato

Mondiale 420 a Sanremo

8.2 Number of Races:

Class	Qualification Series	Final Series	Total Number of Races	Maximum Races per Day
Single fleet	-	-	12	3
Split fleet	6	6	12	3

COMUNICARE LE INTENZIONI



Notice to Competitors

Notice number: 8
Posted: 22 July, 2016 h. 16:10
Subject: warning signal

Domani – Tomorrow

2 3 . 0 7 . 2016

Il segnale di avviso della prima prova di giornata sarà dato alle:

the warning signal of the first scheduled race for all

classes will be given at

1 1 . 0 0 Ore-hrs

RACE COMMITTEE INTEND TO MAKE 2 RACES for OPEN

RACE COMMITTEE INTEND TO MAKE 2 RACES for LADIES

RACE COMMITTEE INTEND TO MAKE 3 RACES for U17

race area N° 2 will be moved to the EAST off the marina entrance

LE DEFINIZIONI - 1

Le definizioni di **arrivo** e **in regata** devono essere ben chiare all'UdR incaricato di prendere gli arrivi.

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



Federazione Italiana Vela

LE DEFINIZIONI - 2

Le definizioni di **arrivo** e **in regata** devono essere ben chiare all'UdR incaricato di prendere gli arrivi.

“... Tuttavia, essa non è *arrivata* se, dopo aver tagliato la linea di arrivo essa

(a) esegue una penalità come da regola 44.2,

(b) corregge un errore come da regola 28.2 **compiuto sulla linea,**

o

(c) prosegue nel compimento del percorso.”

Nei casi (a) e (b) registrarla comunque come arrivata e un membro del CdR deve continuare a seguirla per verificare se e come corregge l'errore e registrare il nuovo arrivo; se non corregge l'errore, avvisarla e, tornati a terra, protestarla.

Le definizioni di **arrivo** e **in regata** devono essere ben chiare all'UdR incaricato di prendere gli arrivi.

“Una barca è *in regata* dal suo segnale preparatorio fino a quando *arriva* e libera la linea di arrivo e le *boe*,

N.B. libera la linea di arrivo

FINIRE LA REGATA

Una barca arriva quando una qualsiasi parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura in posizione normale attraversa la linea d'arrivo provenendo dal lato del percorso.



Entrambi sono arrivati ma sono ancora in regata

- Una barca è in regata fino a quando arriva e libera la linea di arrivo



Blu è arrivato e ha liberato la linea d'arrivo (vedi caso W.S. 127)

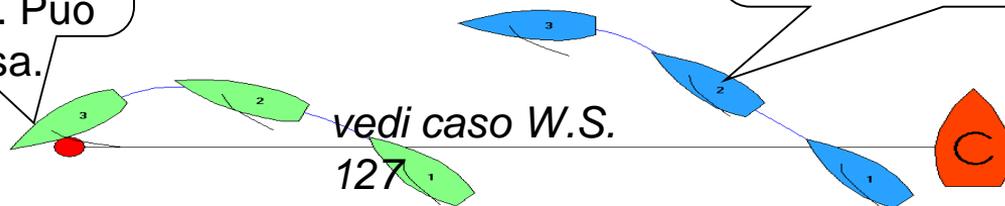
LIBERARE LA LINEA DI ARRIVO



Federazione Italiana Vela

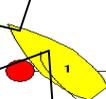
Questa barca è arrivata ed ha liberato la linea. Può andare a casa.

Questa barca è arrivata ed ha liberato la linea. Può andare a casa.



Questa barca è arrivata e ha toccato la boa d'arrivo PRIMA di aver liberato la linea. Deve fare una penalità.

La sua posizione definitiva è quella che avrà dopo aver completato la penalità ed attraversato la linea per la seconda volta.



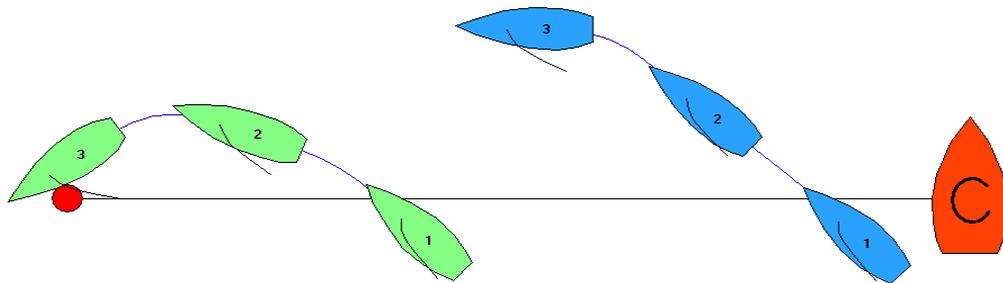
LIBERARE LA LINEA DI ARRIVO E LE BOE

Una barca libera la linea di arrivo e **le boe quando** nessuna parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura è sulla linea, e **nessuna boa sta influenzando la sua rotta** (*her choice of course*).

BARCA LIBERA DALLE BOE

CASO W.S. 127

... Una barca che libera la linea di arrivo e poi continua a navigare verso una boa d'arrivo, dove la corrente la spinge contro la boa, è ancora in regata e infrange la regola 31.



Penalità sulla linea d'arrivo

44.2 Penalità di Un giro e Due-Giri

..... Quando una barca effettua la penalità alla linea d'arrivo o nei suoi pressi, dovrà ritornare completamente nel lato di percorso della linea prima di *arrivare*.

Nessuno arriva entro il tempo limite

35 TEMPO LIMITE E PUNTEGGI

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

LE BANDIERE DI PROTESTA



- Le barche più corte di 6 metri non hanno l'obbligo della bandiera.
- Alcune classi richiedono che la stessa sia usata anche se la lunghezza è inferiore. (modificare le IdR)
- Non è necessaria la sua esposizione per alcun tipo di richiesta di riparazione;
- Deve essere mantenuta esposta fino a quando la barca non è più in regata.
- Attenzione alle regole aggiuntive nelle IdR sull'obbligo di avvisare il CdR all'arrivo.

LE BANDIERE DI PROTESTA



Obbligo di avvisare il CdR all'arrivo (IdR)

Non è un obbligo del comitato di regata di prendere nota delle barche che hanno esposto la bandiera di protesta durante la regata ma è un buon servizio per il comitato delle proteste.

Se le Istruzioni di regata prevedono che le barche debbono notificare l'intenzione di protestare al CdR sulla linea di arrivo, deve esserci sul battello di arrivo un responsabile per prenderne nota e darne conferma.

REGOLA DEL FILO DI LANA

28.1 Una barca deve *partire*, compiere il percorso descritto nelle istruzioni di regata ed *arrivare*.

un OCS non è “partito”

..... Mentre fa ciò essa può lasciare da qualsiasi parte una *boa* che non inizi, delimiti o termini il lato su cui essa sta navigando.

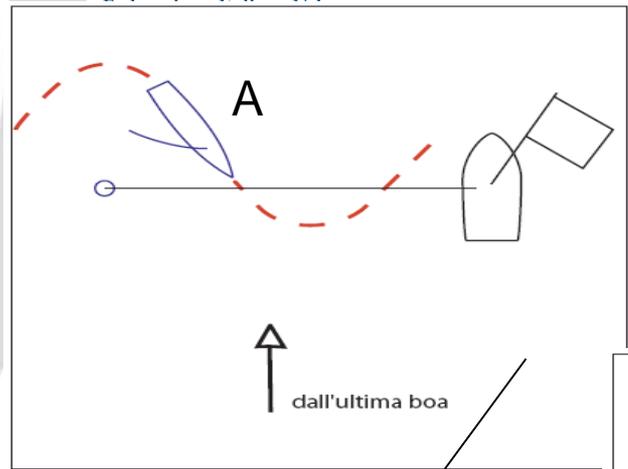
non è più necessario fare IdR strane

..... Dopo essere arrivata non è necessario che essa attraversi completamente la linea di arrivo.

ma è ancora in regata finché non libera la linea e le boe

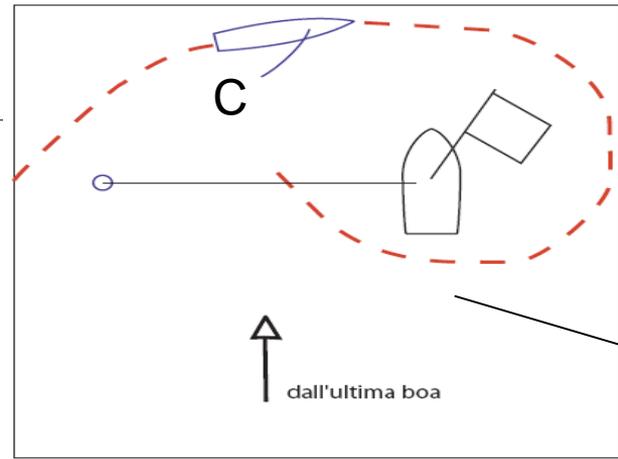
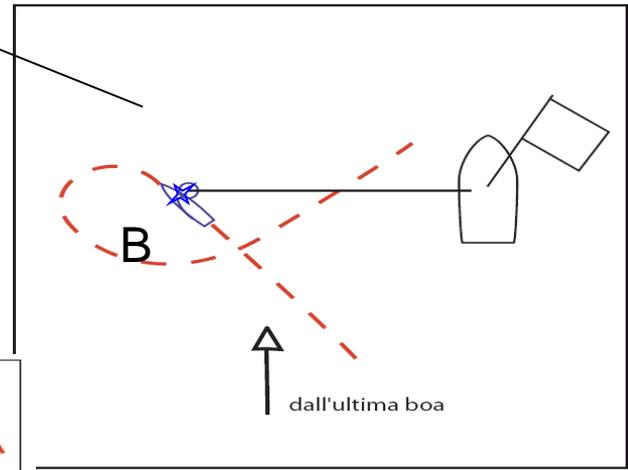


IL FILO DI LANA – esempi



A non è arrivato regolarmente.

B non è arrivato regolarmente.

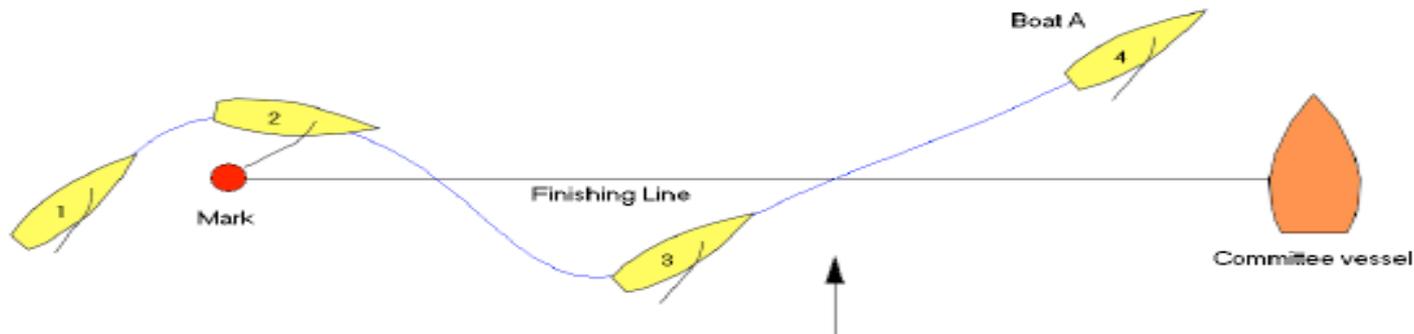


C è arrivato regolarmente.



Federazio

IL FILO DI LANA



Dopo aver passato la linea di arrivo una barca può correggere un errore di percorso fatto sulla linea di arrivo ma se non lo fa il CdR la classificherà senza udienza 'NSC'. (RRS A5.1)



Federazione Italiana Vela

CORREGGERE UN ERRORE DI PERCORSO

28.2 Essa può correggere qualsiasi errore per ottemperare a questa regola a meno che non sia *arrivata*.

Prima di arrivare può tornare indietro per correggere un errore di percorso ma dopo l'arrivo può correggerlo **solo** se fatto sulla linea d'arrivo

Se una barca arriva senza rispettare la RRS 28.2 per un errore compiuto sulla linea d'arrivo:

- **Un membro del CdR deve continuare a seguirla per verificare se e come corregge l'errore.**
- **Se non lo fa deve classificarla senza udienza NSC**



Federazione Italiana Vela

LA REGISTRAZIONE

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



Federazione Italiana Vela

SEGNALI SONORI ALL'ARRIVO

VALUTARE SE MANTENERE :

E' cortesia fare un segnale acustico chiaramente riconoscibile nell'istante in cui arriva la prima barca che è partita correttamente; lo scopo è quello di informare gli altri concorrenti che il primo è arrivato. L'orario deve essere registrato (ora, minuti e secondi) e va determinato il tempo limite (finestra d'arrivo).

Nessun altro segnale acustico dovrebbero essere fatto. Nel RRS non vi è alcun riferimento che, quando arriva una barca, sia necessario un segnale sonoro. Fare un segnale acustico per ogni barca è fastidioso per il RO che sta registrando le posizioni di arrivo.

TEMPO PER LE PROTESTE

Il tempo limite per le proteste viene determinato dalle azioni del CdR e dal tempo stimato perché i concorrenti tornino al parco barche.

Il regolamento (61.3) demanda alle IdR l'indicazione del tempo limite per le proteste. Se non stabilito nelle IdR il tempo limite è di 2 ore dall'arrivo dell'ultima barca.

Oltre al tempo limite per le proteste è opportuno indicare nelle IdR, anche la chiusura dell'eventuale finestra d'arrivo, da cui decorre il tempo limite.

Analogamente inserire nelle IdR che il tempo limite decorre dall'esposizione di un segnale definitivo (oggi non ci saranno ulteriori prove N su A o AP su A).

Nelle IdR, capitolo “Tempo limite e tempo target” va inserita una frase del tipo

“Le barche che non finiranno la prova entro il limite di tempo stabilito nella “Finestra d’arrivo” dopo che il primo concorrente ha compiuto il percorso e arriva, saranno classificate DNF. Questo modifica le RRS 35, A4 e A5.”

DOPO LA REGATA

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

Durante il rientro a terra

- Comunicare il tempo limite per le proteste
- Trasmettere i risultati provvisori
- Controllare il rientro dei concorrenti
- Compilare tutta la modulistica
- Avvertire la Capitaneria di Porto (se di competenza)
- Provvedere ad eventuali adempimenti del piano sanitario (se di competenza)

A terra

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

Come siamo andati ?

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



Federazione Italiana Vela

PUNTEGGI DETERMINATI DAL CdR

A5.1 PUNTEGGI DETERMINATI DAL COMITATO di REGATA

Una barca che non è *partita*, non ha *compiuto il percorso* o non è *arrivata* o che non rispetta le regole 30.2 o 30.3, 30.4 o 78.2, o che si ritira o prende una penalità in base alla regola 44.3(a), sarà classificata di conseguenza dal comitato di regata senza udienza. **Solamente** il comitato per le proteste può compiere altre azioni che peggiorino il punteggio di una barca.

Altri casi come da Istruzioni di Regata

- Una barca che non parte entro minuti dopo il proprio segnale di partenza, sarà classificata come “Non Partita – DNS” senza udienza. Ciò modifica le RRS A4 e A5.
- Le barche che non arriveranno entro minuti dopo che la prima barca ha completato il percorso ed arriva, saranno classificate “Non Arrivata-DNF ”

- **A6 MODIFICHE NEI PIAZZAMENTI E NEI PUNTEGGI DELLE ALTRE IMBARCAZIONI**
- A6.1 Se una barca viene squalificata da una prova o si ritira dopo *l'arrivo*, tutte le barche con posizione in classifica successiva devono avanzare di una posizione.
- A6.2 Se il comitato per le proteste decide di concedere riparazione adattando il punteggio di una barca, i punteggi delle altre barche non devono cambiare, salvo che il comitato per le proteste decida in modo diverso.

Proteste del CdR

Quali proteste? (linee guida WS)

Il CdR può protestare una barca nelle seguenti circostanze:

- a) Una violazione alle Istruzioni di Regata che non può essere protestata da un'altra barca.
- b) Una evidente infrazione alla Regola 2 (*comportamento antisportivo*).
- c) Se una barca tocca una boa consapevolmente senza fare penalità e non viene protestata da altre barche (*escluso regate Tavole a Vela*).

Per la notifica prevedere nelle IdR l'esposizione della notifica all'Albo
(modifica – integra- reg.61.1 b)

La notifica

61.1 (b) Se il comitato di regata, il comitato tecnico o il comitato delle proteste intende protestare una barca riguardo un incidente che esso ha osservato nell'area di regata, deve informarla dopo la prova entro il tempo limite della regola 61.3. Negli altri casi il comitato deve informare la barca della propria intenzione di protestarla quanto più presto sia ragionevolmente possibile.

Nelle IdR (es. *CICO 2019*)

21.4 Avvisi di proteste da parte del CdR, CdP o CT saranno esposti all'Albo Ufficiale dei Comunicati per informare le barche interessate in accordo con la RRS 61.1.(b).

Proteste del CdR

Lo sport della vela è uno sport di autocontrollo; ci si aspetta che le barche facciano prontamente una penalizzazione quando ce ne sia la necessità.

Sono i concorrenti, non gli UdR, che devono per primi protestare coloro che infrangono le regole.

Generalmente un CdR non dovrebbe presentare una protesta per infrazione della regola 31 a meno che non sia una palese infrazione della regola fondamentale 2.

Per esempio: toccare deliberatamente una boa per guadagnare un vantaggio, evitare di compiere la penalizzazione dopo essersi accorto chiaramente di aver toccato la boa.

Il CdR **può** protestare per qualsiasi infrazione come da regola 60.2, ma ci sono alcune situazioni tipiche che vanno privilegiate.

- 1) Salti di boa
- 2) Tocchi di boe di partenza o di arrivo
- 3) Mancanza dei salvagente
- 4) Regole di sicurezza (firme o simili)
- 5) Allenatori in zona vietata

Le penalità discrezionali

- mancata firma uscita/rientro
- lievi infrazioni alle regole di sicurezza della classe
- mancanza dei segni di identificazione (es. nastri colorati batterie)
- mancata presentazione del modulo di autopenalizzazione (31 – 44.1)
- etc.

Le seguenti infrazioni alle IdR **non potranno essere causa di protesta barca contro barca**. Questo a parziale modifica della RR 60.1 (a). Le penalità per queste infrazioni saranno a discrezione della Giuria e potranno anche risultare in “nessuna penalità”.



Federazione Italiana Vela

LE RICHIESTE DI RIPARAZIONE

- Non fatevi turbare da un concorrente che metta in dubbio le vostre capacità visive
- Prendete nota di quanto e quando è successo riascoltando la registrazione e rileggendo gli appunti
- Applicate le eventuali correzioni prima dell'inizio dell'udienza
- Attenetevi ai fatti nella vostra presentazione delle prove
- Descrivete le vostre procedure operative
- Non entrate in contraddittorio durante l'udienza

Errori di classifica, punteggio ecc.

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

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

- Obbligo di emettere una classifica (RR 90.3.a)
“Il comitato di regata **deve** classificare una prova o una serie come da app.A
- Punteggio
 - “Punteggio Minimo” se non diversamente indicato nelle IdR (RRS 90.3.a)
- Punteggi determinati dal CdR (RRS A5) senza udienza:
 - **OCS, ZFP, UFD, BFD, NSC, SCP** (penalità sul punteggio RR 44.3.a), **RET**

- Esposizione della minuta delle regate del giorno
- Esposizione classifiche provvisorie
- Gestione delle richieste di inserimento in classifica - modulo apposito

esempio IdR CICO 2018

25.8 Per richiedere la correzione di un presunto errore del risultato di una prova esposto all'albo, una barca può compilare un modulo di richiesta di inserimento in classifica disponibile presso la SR.

La normativa

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

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

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

(normativa FIV per l'attività sportiva)

LA CLASSIFICA AGGIORNATA

Aggiornare la classifica inserendo le decisioni del Comitato delle Proteste

A questo punto siete liberi; il 'lavoro' della giornata è finito ...

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