

## Ufficiali di Regata

# GESTIONE DELLE REGATE PARTE 2 Corso per UdR Nazionale

## 2 - Prima della Regata

## 2 - PRIMA DELLA REGATA

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

# UN METODO DI LAVORO

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

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

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

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

# LA RIUNIONE PRELIMINARE

## Riunione degli Ufficiali di Regata

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

Manifestazioni con più campi di regata – il ruolo del PRO

# ISTRUZIONI DI REGATA

## **BANDO ED ISTRUZIONI**

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

**Lettura collettiva del Bando e delle Istruzioni di Regata  
Verificare quali Regole sono state modificate e che la  
modifica sia stata evidenziata**

**Fare gli eventuali comunicati (solo se indispensabile)  
E' il momento per chiarire i ruoli con la Giuria e con il  
Comitato Tecnico**

# VERIFICHE

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

per il tesseramento vedi slide  
successiva

# TESSERAMENTO

## “Tesseramento”

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

*(Premessa alla Normativa per l’Attività Sportiva 2020)*

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

# TESSERAMENTO E CERTIFICATO MEDICO

## “Certificato medico”

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

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

# MEZZI E PERSONALE

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

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

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

# RACE OFFICE

**Il Race Office è il centro amministrativo della regata.**

Il Race Office dovrebbe avere tutto il necessario che occorre in un efficiente ufficio. Esso è diviso in Front Office e Back Office.

Il **Front Office** sarà il punto di contatto tra i concorrenti e l'organizzazione. Esso si occuperà di Istruzioni Regata, biglietti per eventi sociali, pronto soccorso, etc..

Il **Back Office** dovrebbe avere un accesso ristretto a solo alcuni personaggi chiave dell'evento. E' qui dove il Comitato di Regata e rappresentanti delle Classi possono incontrarsi. E' qui che saranno elaborati e stampati i risultati.

# L'ALBO UFFICIALE

L'Albo Ufficiale dovrebbe essere suddiviso nelle seguenti sezioni:

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

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

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

# L'ALBERO DEI SEGNALI

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

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

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

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

# BEACH MASTER

## Beach Master

Il Beach Master (specialmente per le derive e le tavole) assicura un ordinato varo e rientro delle barche. Per la sicurezza è importante annotare le barche che non escono sul campo di regata, le barche che rientrano prima della fine regate, il numero delle barche totali in entrata e uscita. Può essere utilizzato un sistema di firme in e out o qualche altra forma di conteggio.

Il BM è in contatto con il CdR e lo tiene informato su come si sta svolgendo l'uscita in acqua, a che ora l'ultima barca ha lasciato lo scivolo o la spiaggia ed eventuali barche rimaste nel parco barche, che andranno classificate DNC.

Il BM fa parte del "Front Office" (vedi) e, almeno nelle regate più impegnative, gli viene affidato anche il compito di issare e ammainare i segnali visivi (con gli opportuni segnali acustici).

# IL BRIEFING CON I CONCORRENTI - 1

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

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

## IL BRIEFING CON I CONCORRENTI - 2

Le modifiche alle istruzioni di regata devono essere fatte per iscritto

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

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

# BRIEFING SULLA SICUREZZA

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

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

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

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

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

# SEGNALI A TERRA

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

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

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

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

# E' stato esposto un comunicato

E' stato esposto un comunicato



SEGNALI DI REGATA – “L”

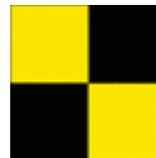
A terra: E' stato esposto un comunicato per i concorrenti.

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

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

## Esposizione della «L»

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



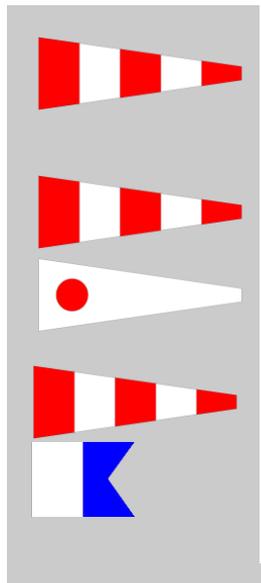
### Q&A 2018-005

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

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

# Si resta a terra – l'Intelligenza

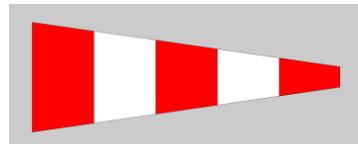
**Ci sono tre segnali di Differimento utilizzabili a terra**



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

# Differimento a tempo indeterminato

## Differimento a tempo indeterminato



Nelle IdR

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

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

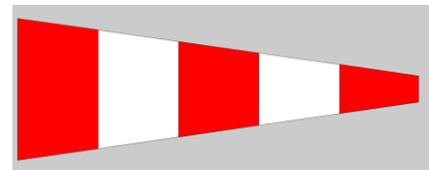
Da segnalare per tempo, prima che i concorrenti inizino a scendere in acqua.

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

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

# Differimento di un tempo determinato

Differimento di un tempo determinato - 1



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



Pennant 1 ↑•• ↓•



Pennant 2 ↑•• ↓•



Pennant 3 ↑•• ↓•



Pennant 4 ↑•• ↓•



Pennant 5 ↑•• ↓•



Pennant 6 ↑•• ↓•



Pennant 7 ↑•• ↓•



Pennant 8 ↑•• ↓•



Pennant 9 ↑•• ↓•

si applica solo ad un orario programmato

## Differimento di un tempo determinato - 2

**si applica solo ad un orario programmato**

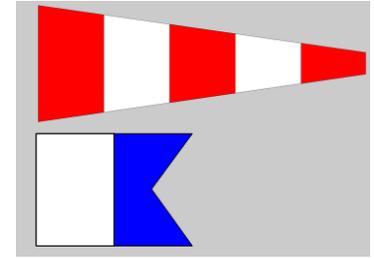
### Q&A 2016-004

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

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

# Si resta a terra – l'Intelligenza + A

**Regate rinviate ad un altro giorno**



**Altro giorno – richiede che vi sia un altro giorno disponibile**

**E' il segnale appropriato da usare quando è evidente che non si può completare il programma del giorno. Evitare di esporlo troppo presto; usare tutto il giorno. Del caso comunicare l'orario di partenza per la prima regata del giorno seguente.**

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

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

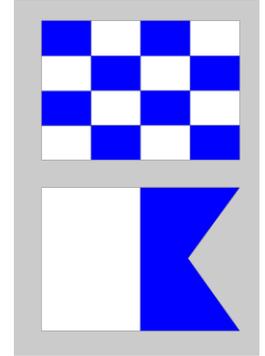
# N su A a terra

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

## Ultimo giorno di regata

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

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



# Si resta a terra – la Delta - 1

DELTA



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

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

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

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

Sembrerebbe più logico parlare con l'”esposizione” di una bandiera piuttosto che con una “non esposizione”.

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

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

DELTA



**Solo se aggiunto nelle IdR:**

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

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

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

Può coesistere con un differimento dell’orario programmato.

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

DELTA



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

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

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

Può coesistere con un differimento dell'orario programmato.

## Si resta a terra – Delta e/o AP

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

# LA YANKEE A TERRA - 1

Y Indossare un dispositivo personale di galleggiamento



## 40 DISPOSITIVI PERSONALI DI GALLEGGIAMENTO

### 40.1 Regola base

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

### 40.2 Quando si applica la regola 40.1

La regola 40.1 si applica

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

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

# LA YANKEE A TERRA - 2

Y Indossare un dispositivo personale di galleggiamento



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

### C. Mezzo di galleggiamento personale:

Il mezzo di galleggiamento personale dovrà essere indossato:

- sempre ed in qualunque condizione atmosferica per i Cadetti, per l'attività di istruzione per l'avviamento alla vela e Scuole di Vela e tutte le attività delle tavole a vela;
- a discrezione individuale e/o del Comitato di Regata per le attività sportive di tutte le barche a deriva, a chiglia e multiscafi;
- a discrezione individuale per le attività delle barche delle Classi d'Altura e similari e durante le attività di allenamento delle barche a deriva, a bulbo e multiscafi.

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

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