

## Ufficiali di Regata

# GESTIONE DELLE REGATE PARTE 3 Corso per UdR Nazionale

### 3 - Il campo di regata

## 3 - IL CAMPO DI REGATA

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

# PRELIMINARI

Siamo pronti per andare in acqua ?

Ultime verifiche a terra

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

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

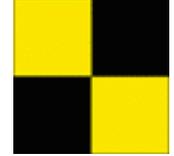
# UBICAZIONE DELL'AREA DI REGATA

## Fattori importanti da tenere in considerazione

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

# LA “L” IN MARE

Seguire questa barca



## SEGNALI DI REGATA – “L”

.....

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

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

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

# GLI STRUMENTI

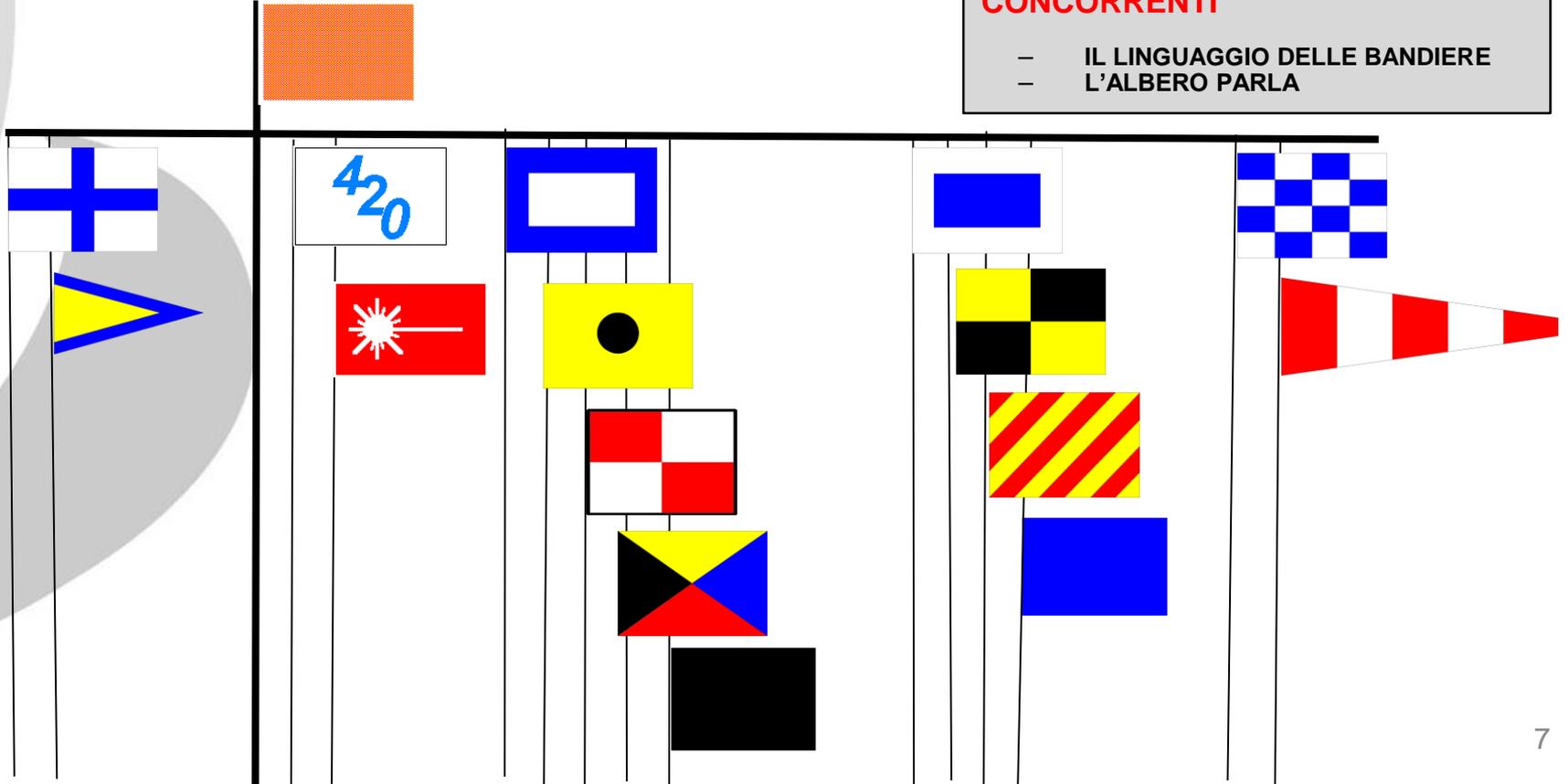
## Gli strumenti

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

# LE BANDIERE

## COMUNICARE CON I CONCORRENTI

- IL LINGUAGGIO DELLE BANDIERE
- L'ALBERO PARLA



# TABELLONE DI REGATA

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

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

# LA BUSSOLA

## GLI STRUMENTI

- LA BUSSOLA E' UN "OPTIONAL" ?

**La domanda è provocatoria**

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

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

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

# DIREZIONE DEL VENTO

## IL LETTO DEL VENTO

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

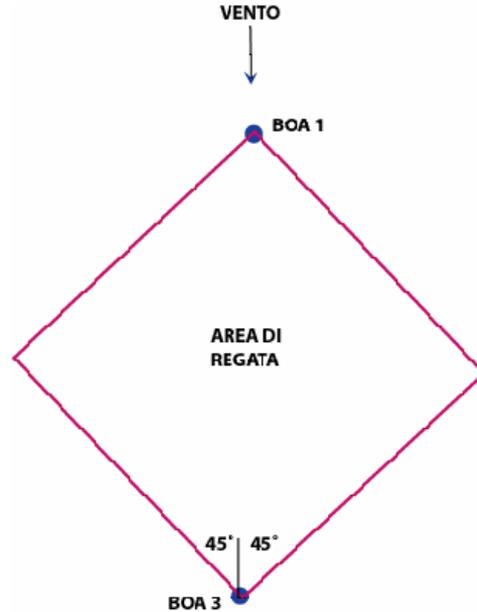
### Il segnamento

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

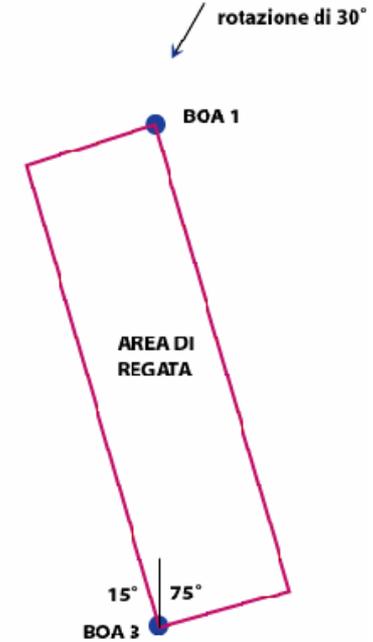
### Il brandeggio del vento

- La differenza tra le due letture estreme registrate
- Con un brandeggio di  $10^\circ$  il vento è “formato”
- Situazioni con brandeggio molto ampio

# MURE A DRITTA E MURE A SINISTRA



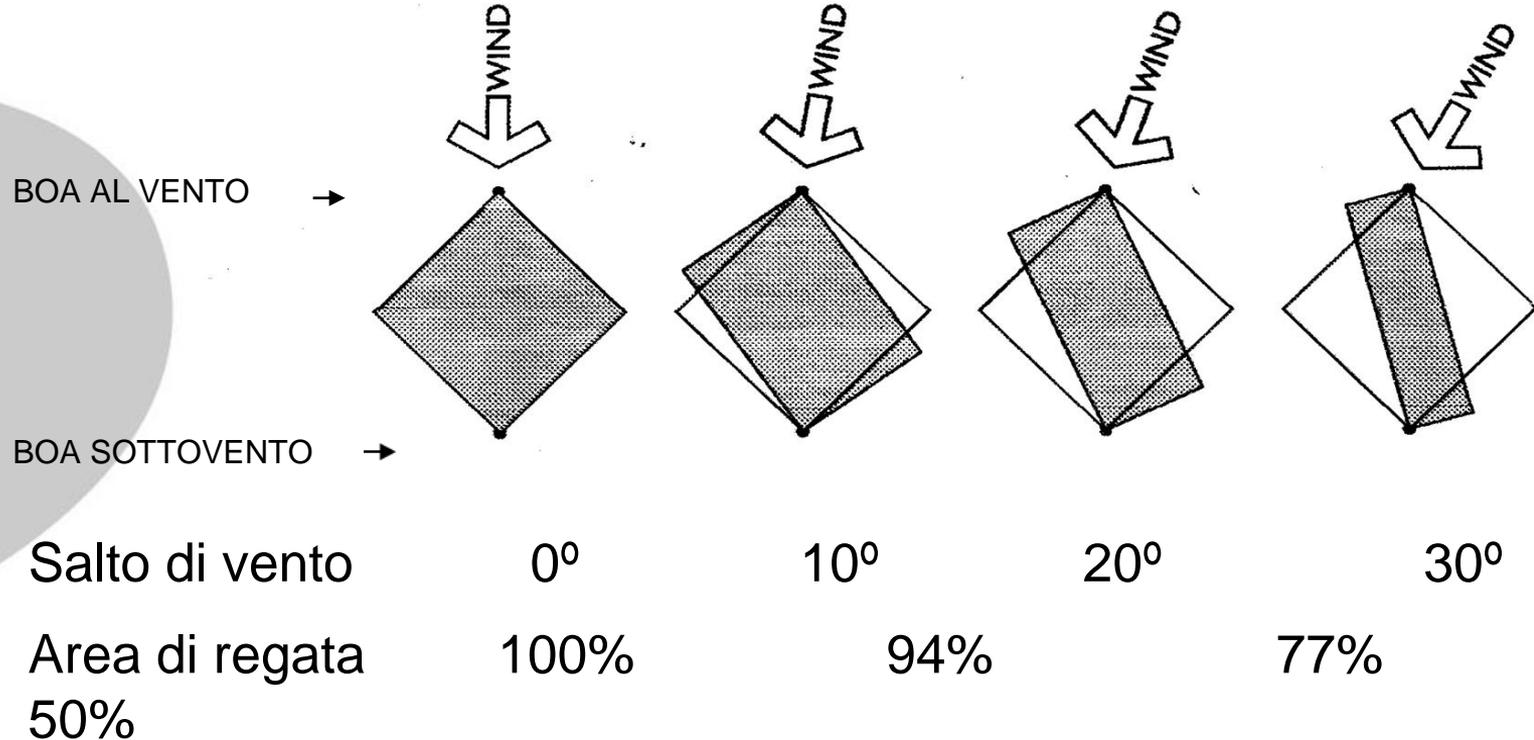
IL LATO IDEALE E' QUELLO NEL QUALE I  
CONCORRENTI PASSANO UGUAL TEMPO SU  
ENTRAMBI I BORDI



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

# AREA DI REGATA - 1

## WHEN THE COURSE GOES WRONG



# INTENSITA' DEL VENTO

## Rilevare l'intensità del vento – L'anemometro

### Vento minimo e massimo per regatare

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

### Vento minimo

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

### Vento massimo

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

# RILEVARE LA CORRENTE

## Rilevare direzione e velocità della corrente

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

### Direzione

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

### Velocità

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

Es. gommone di 5 metri, tempo 10 secondi, otteniamo  $5/10 = 0.5 \text{ m/s}$ <sub>14</sub>

# COMUNICARE CON GLI ALTRI MEZZI

## IL VHF

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

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

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

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

# TRACCIARE IL PERCORSO

## IL GPS



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

# TELEMETRO

## Telemetro laser



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

# LA GEOMETRIA DEL PERCORSO

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

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

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

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

# LA GEOMETRIA DEL PERCORSO

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

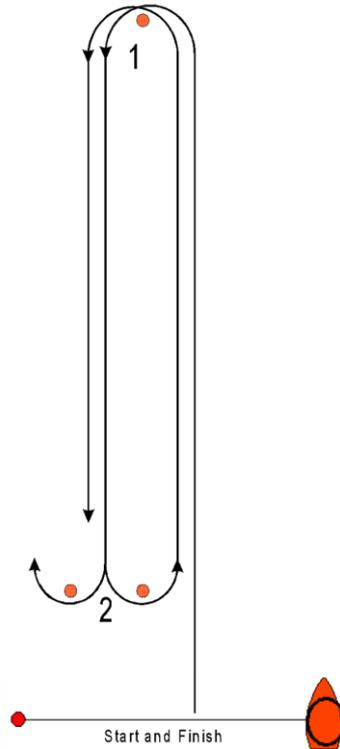
**Trapezoide** - Due percorsi paralleli, quello interno e quello esterno, con più classi o con le batterie

Cancello

Boa di disimpegno

# IL BASTONE

Windward-Leeward



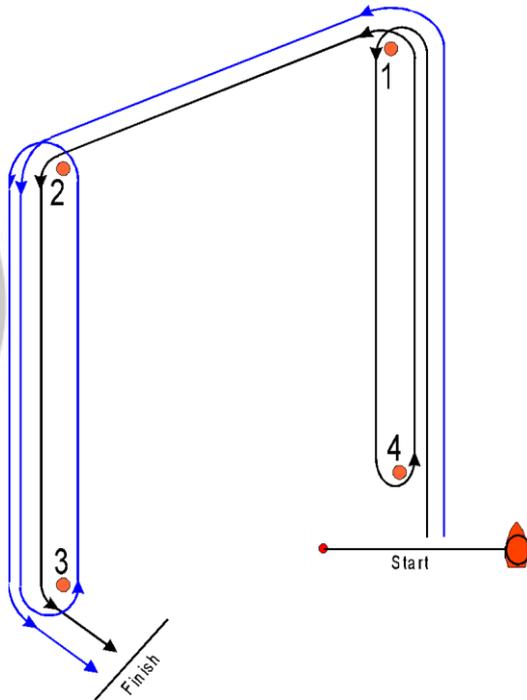
Il bastone

Le possibili modifiche a questo percorso sono:

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

# IL TRAPEZOIDE

Trapezoid  
Inner & Outer Loops

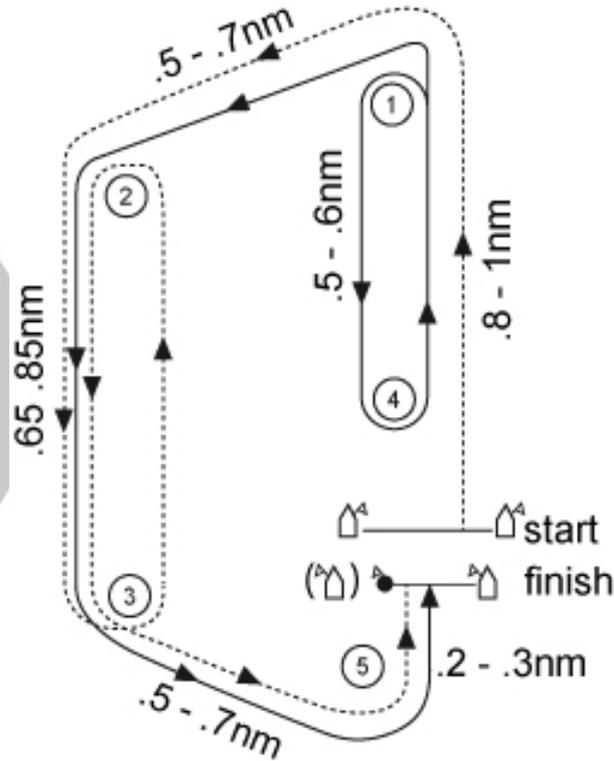


Il trapezoide

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

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

# IL TRAPEZOIDE LASER



Il trapezoide Laser

Percorso interno più corto (per la classe 4.7).

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

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

Vento minimo 5 nodi, massimo 25/30

# PERCORSO OPTIMIST



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

# LA BOLINA

Tre elementi da considerare per posizionare la  
boa 1

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

Modalità operative

Eventuale tempo limite da rispettare (Istruzioni di  
Regata)

# LA POPPA

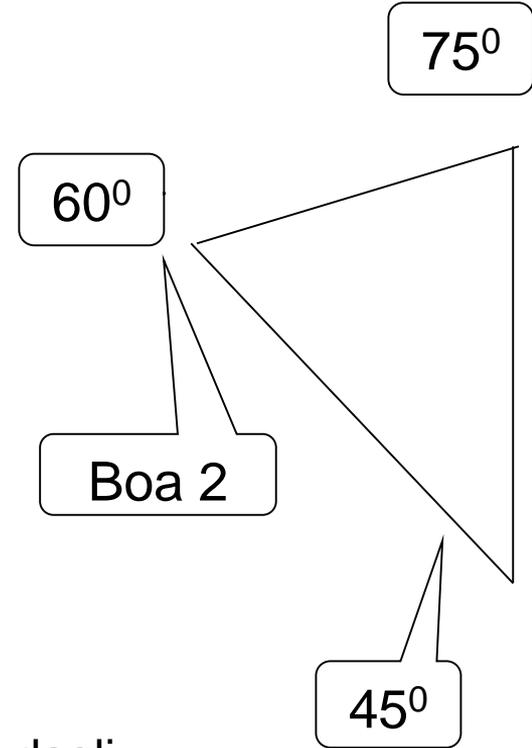
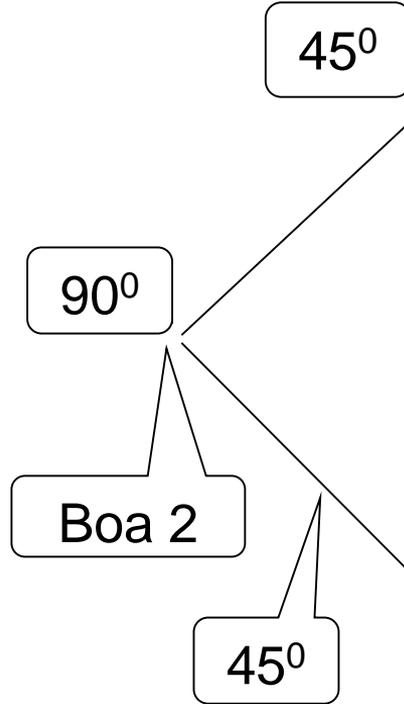
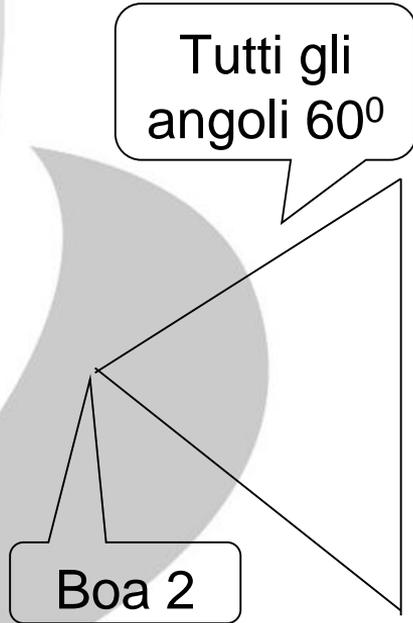
- La precisione nella posa di questo lato è molto importante
  - Specialmente per barche con vele asimmetriche
  - Una corrente trasversale su questo lato ha effetti più dannosi che sul lato di bolina

Uno scostamento di  $5^\circ$  dal letto del vento può essere eccessivo

Modalità operative

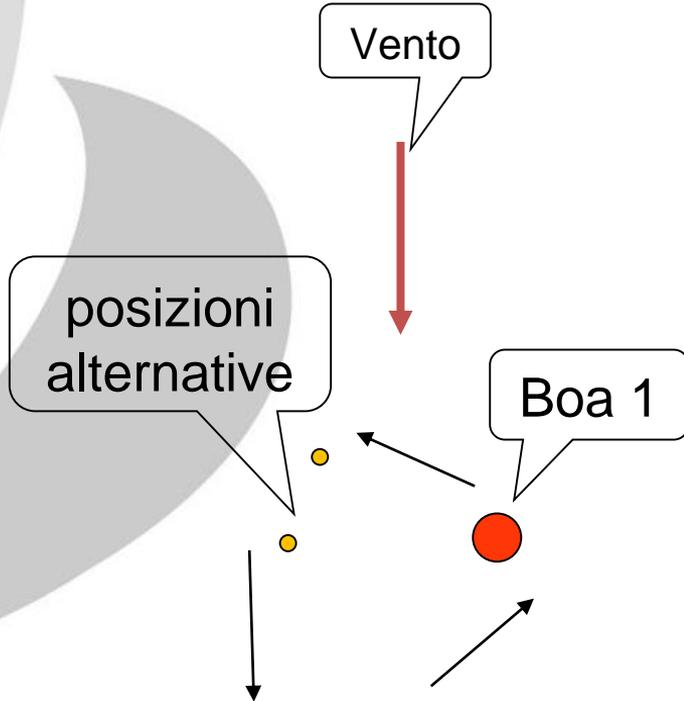
Quando le barche non abbattano capisci subito che esiste un problema

# IL LASCO



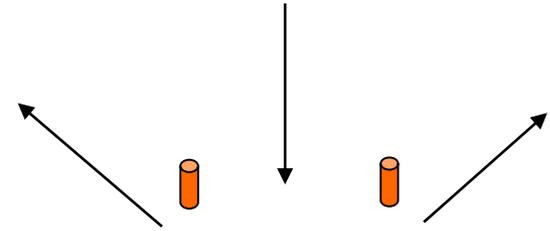
Il vantaggio del percorso a triangolo è nella varietà degli angoli di percorso nei lati di lasco

# LA BOA DI DISIMPEGNO



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

# IL CANCELLO



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

# IL CANCELLO – LARGHEZZA 1

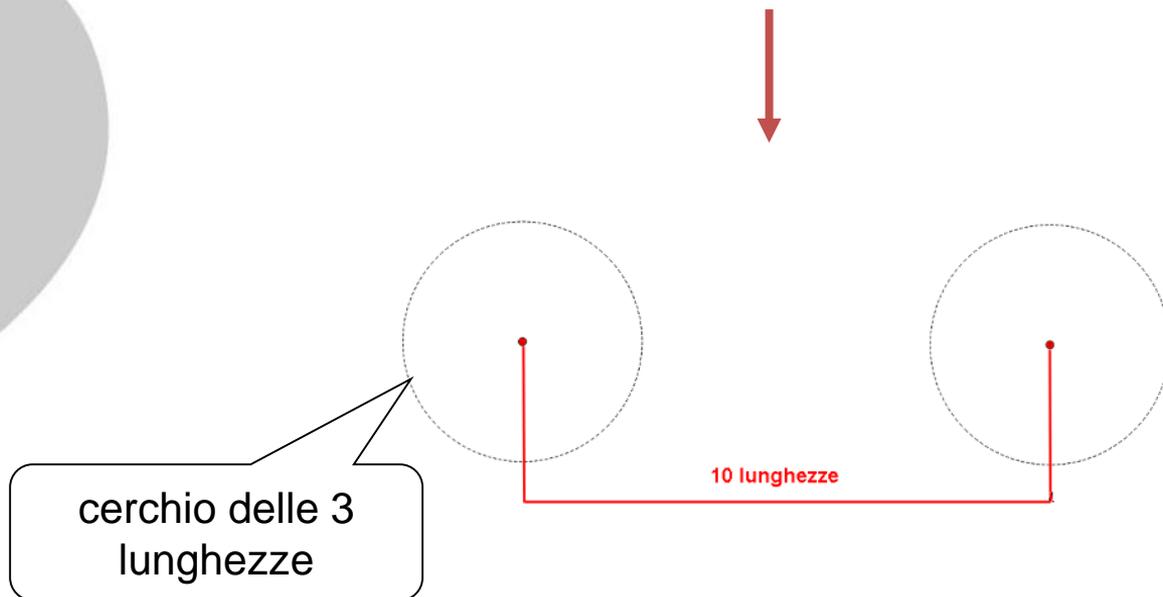
La larghezza del cancello in poppa dipende da:

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

# IL CANCELLO – LARGHEZZA 2b

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

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



# BOA MANCANTE AL CANCELLO

## Quando manca una boa del cancello

Ex Q&A 2009-034

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

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

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

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

# CANCELLO CON BOA SPOSTATA

Quando una boa di un cancello va alla deriva

Ex Q&A 2010-041

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

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

# IL TRAPEZOIDE

c  
o  
n  
tr  
o

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

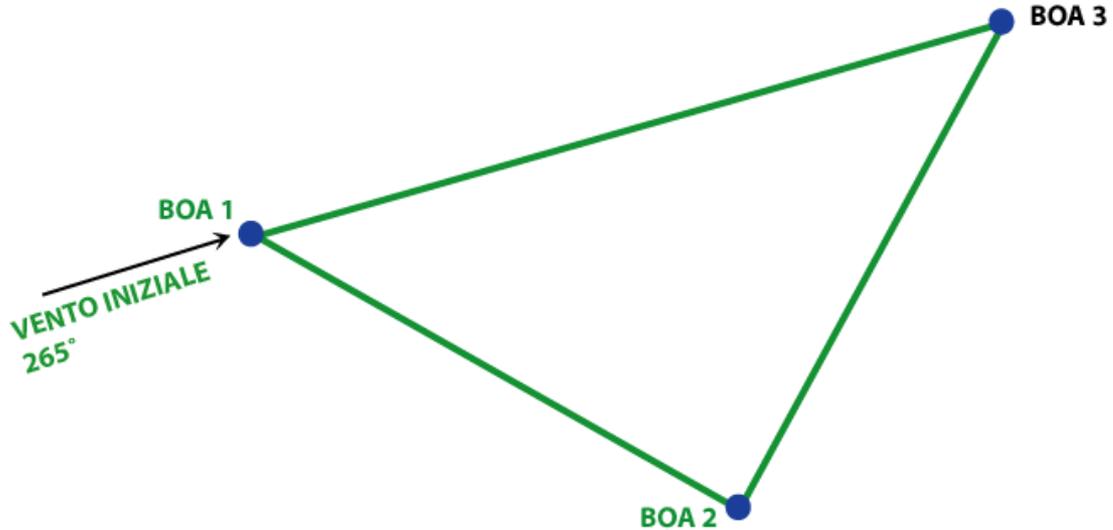
p  
r  
o

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

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

**Angolo** interno – con spy  $60^\circ$ , senza  $70^\circ$

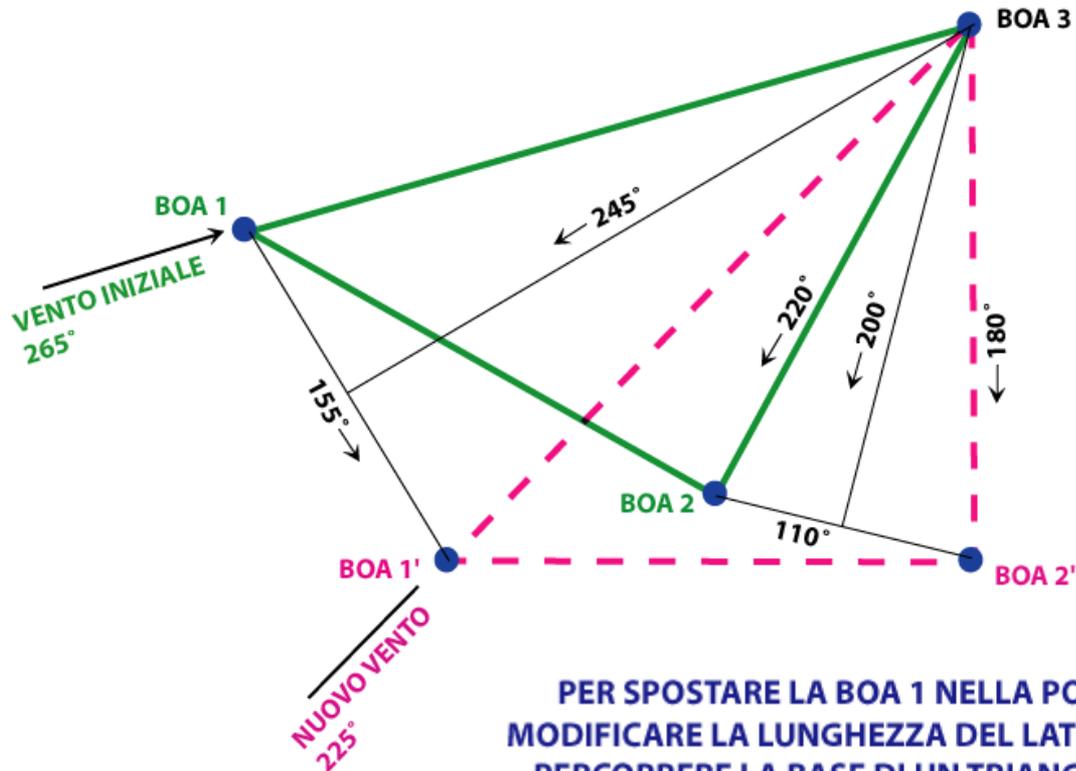
## ROTAZIONE DEL VENTO – RIPOSIZIONARE IL PERCORSO - 1



**Il campo è già posato per 265° ma il vento ruota di 40° a sinistra.**



## ROTAZIONE DEL VENTO – RIPOSIZIONARE IL PERCORSO - 3



**PER SPOSTARE LA BOA 1 NELLA POSIZIONE 1' SENZA MODIFICARE LA LUNGHEZZA DEL LATO IL GOMMONE DEVE PERCORRERE LA BASE DI UN TRIANGOLO ISOSCELE CON ANGOLO AL VERTICE PARI ALL'ENTITA' DEL SALTO DI VENTO**

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)*