

Ufficiali di Regata

GESTIONE DELLE REGATE PARTE 7 Corso per UdR Nazionale

7 – L'Arrivo

ARRIVO

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

CONCENTRAZIONE PROFESSIONALE

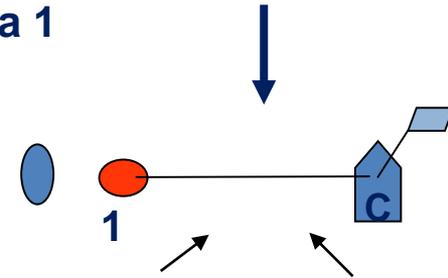
Non ci si può distrarre

I concorrenti si aspettano che noi si agisca al meglio delle nostre capacità nel rispetto delle regole

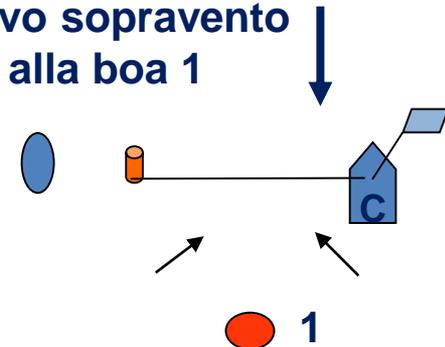
Arrivo di bolina

- 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

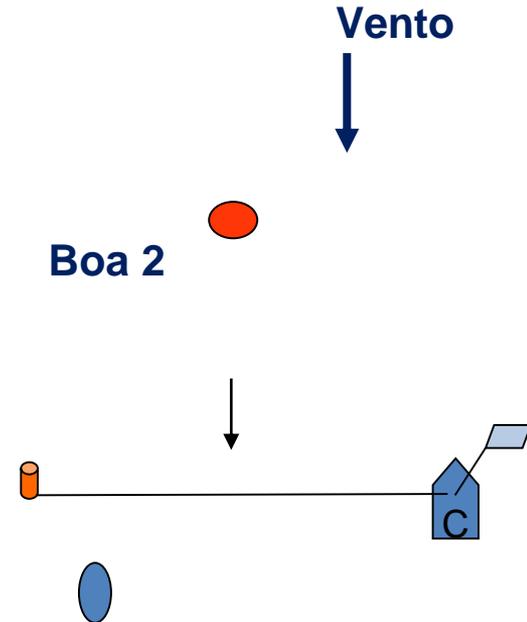


Arrivo sopravvento alla boa 1



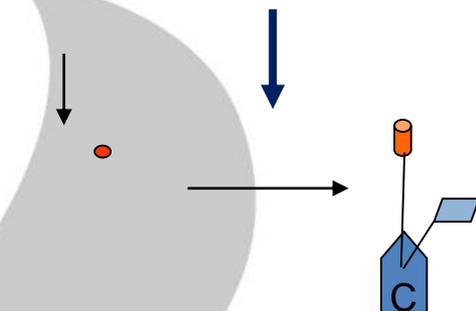
Arrivo in poppa

- 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



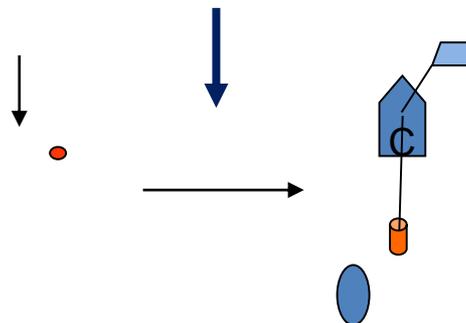
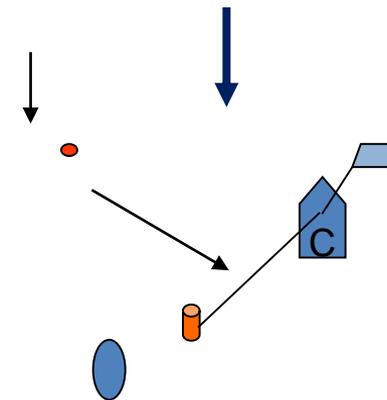
ARRIVO AL LASCO O AL TRAVERSO

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

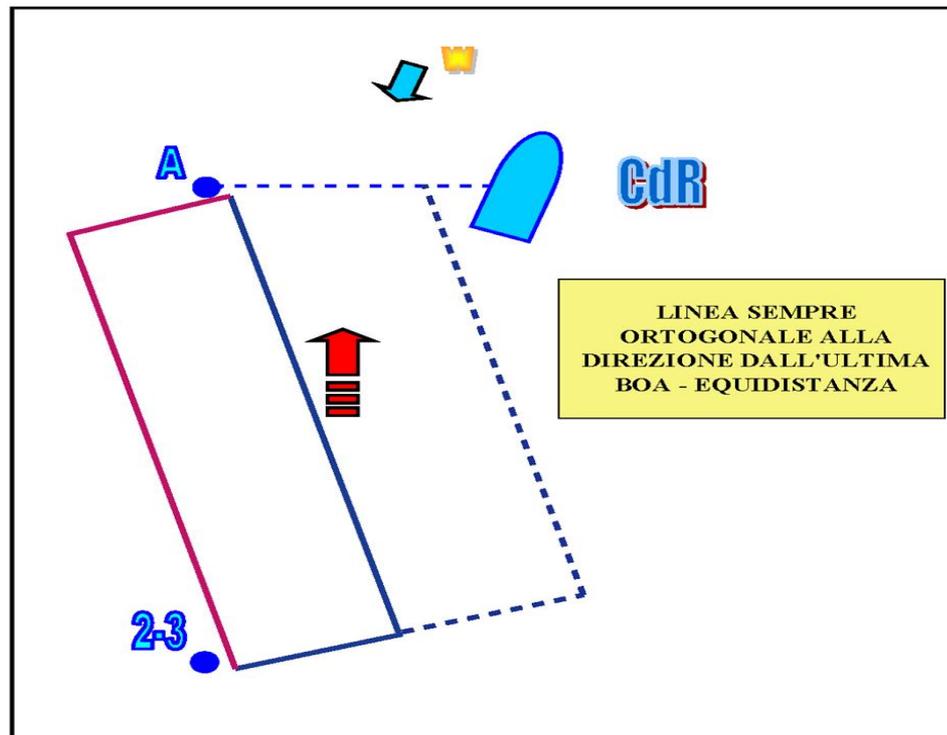
Linea d'arrivo **ortogonale alla direzione dall'ultima boa.**

- 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)

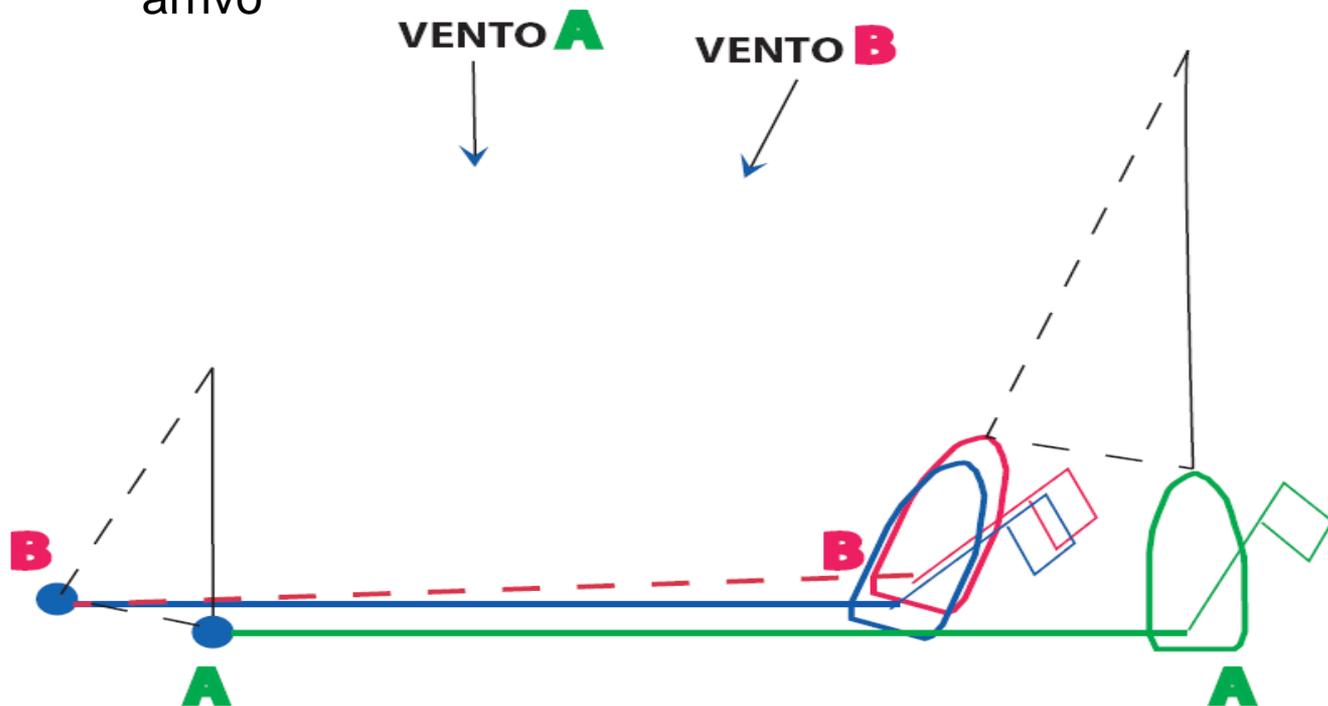
ARRIVO – ORIENTAMENTO LINEA

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

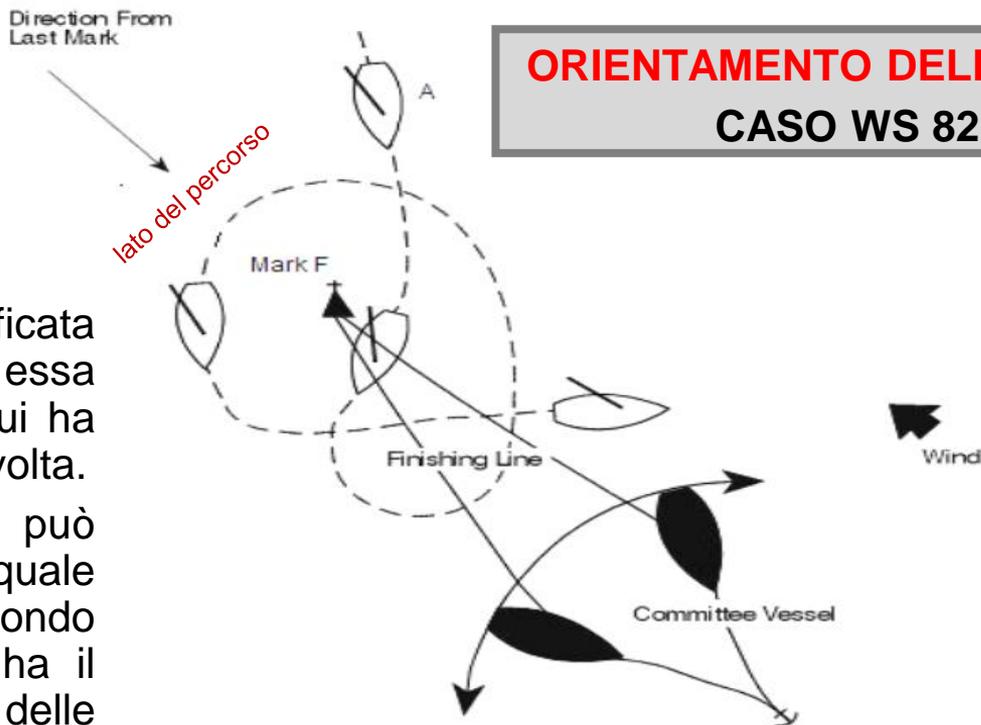
- direzione fissa
- direzione oscillante
- rotazione costante
- in calo e corrente trasversale

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 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

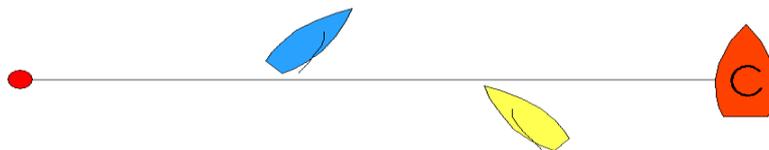
FINIRE LA REGATA

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)

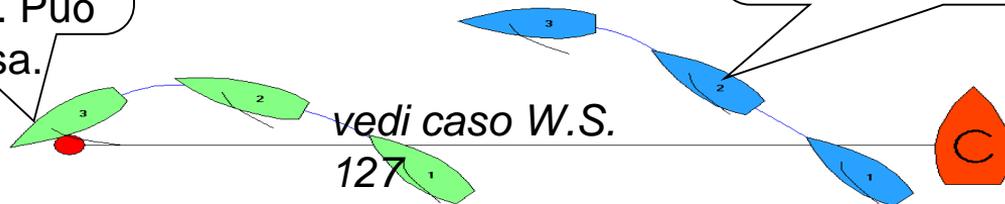
LIBERARE LA LINEA DI ARRIVO



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.

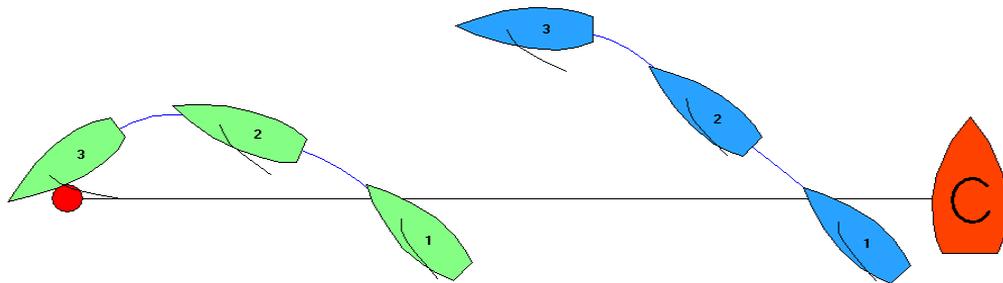
LIBERARE LA LINEA DI ARRIVO E LE BOE

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



Federazione Italiana Vela

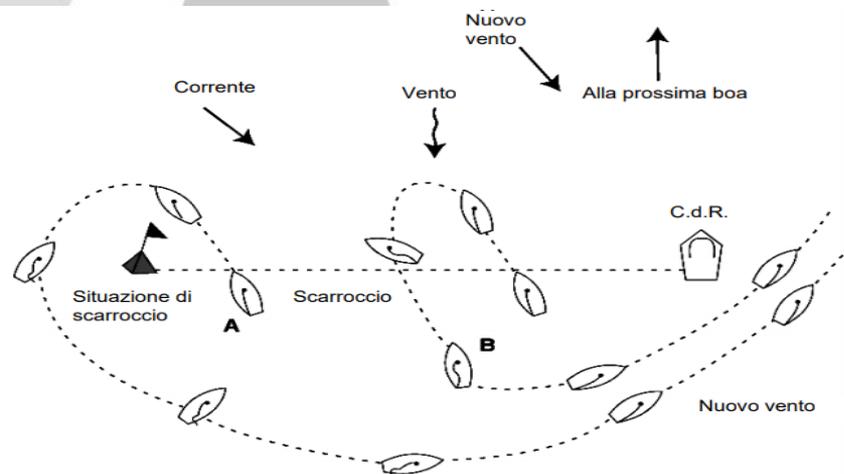
IL FILO DI LANA – CASO 90

COMPIMENTO DEL PERCORSO

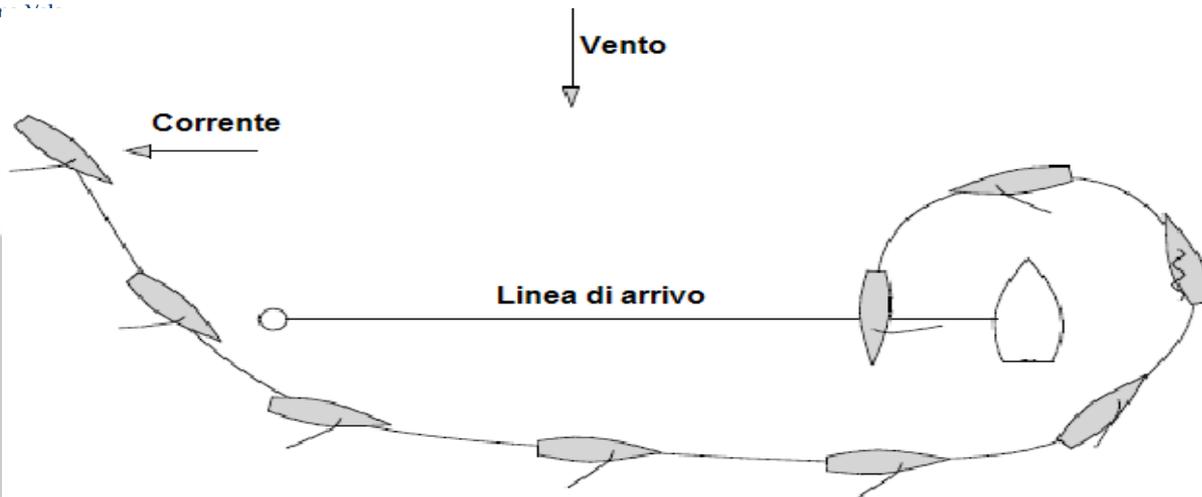
CASO W.S. 90

La barca A ha ottemperato alla regola 28.2. Dopo essere partita, ha lasciato ciascuna delle boe di partenza dalla parte prescritta. Poi ha girato attorno a tutta la linea di partenza, come mostrato dal grafico. Inoltre, il filo che rappresenta la sua scia, se tesato, lascia ciascuna boa di partenza dalla parte prescritta, in quanto attraversa la linea di partenza. La regola 28.2 non proibisce ulteriori giri attorno ad una boa, a condizione che il filo, quando tesato, tocchi ogni boa dalla parte prescritta.

La barca B invece ha infranto la regola 28.2. Dopo la partenza, ha lasciato a sinistra la boa di sinistra della linea di partenza ed a dritta la boa di dritta, come prescritto. Ma poi è scarrocciata indietro attraversando di nuovo la linea di partenza, per lasciare quindi a sinistra la boa che delimita l'estremità di dritta della linea di partenza. Quando viene tesato, il filo che rappresenta la sua scia non passerà attraverso la linea di partenza, pertanto non lascerà la boa di dritta dalla parte prescritta.



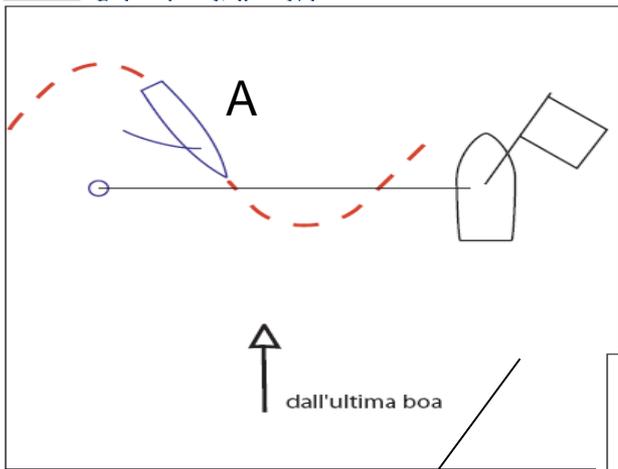
IL FILO DI LANA – caso 106



Quando il percorso prescrive alle barche di passare fra due boe della linea di arrivo o di un cancello, una barca si attiene alla regola 28.2 se un filo che rappresenta la sua scia, dopo tesato, passa fra le boe dalla direzione della boa precedente. Ottempera alla regola 28.2 persino se il filo passa anche una sola boa della linea di arrivo o del cancello dalla parte non prescritta. In questo caso la barca ha passato l'oggetto utilizzato quale boa della linea di arrivo dalla parte non prescritta prima di passarla dalla parte prescritta.

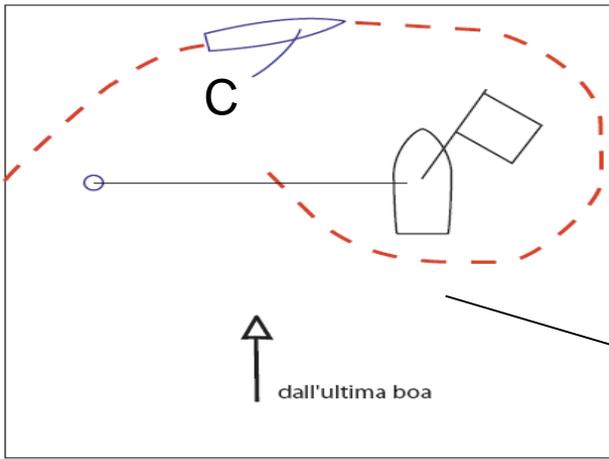
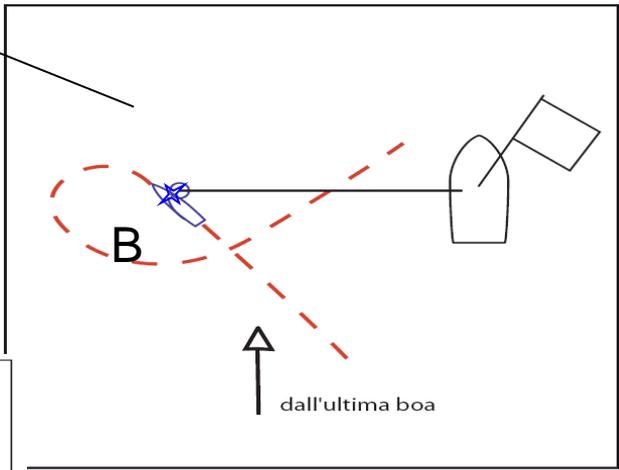


IL FILO DI LANA – esempi



A non è arrivato regolarmente.

B non è arrivato regolarmente.

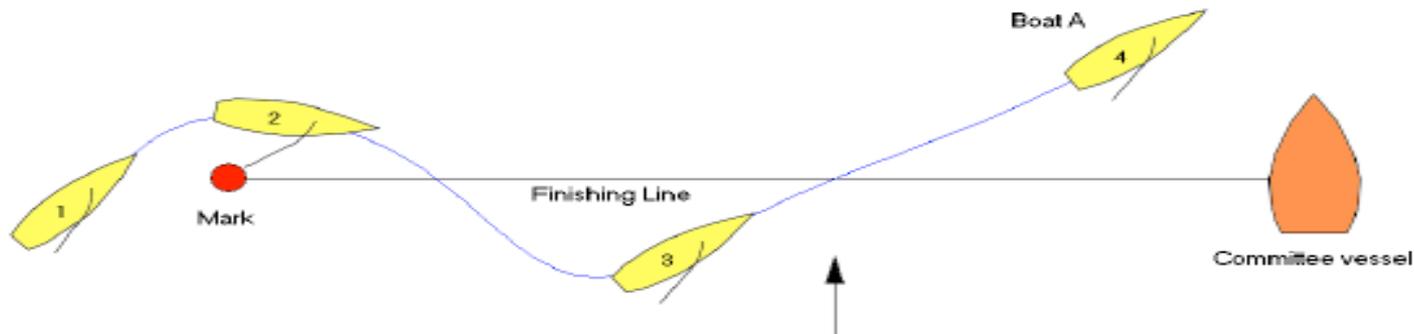


C è arrivato regolarmente.



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 !**

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.”

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