

Linee guida generiche CdR per eventi di flotta

Adattamento dalle linee guida di World Sailing per le Olimpiadi.

Aggiornate: gennaio 2021

Definizioni

- **Presidente del Comitato di Regata:** è un UdR nominato dalla FIV e responsabile per la conduzione della regata.
- **Comitato di Regata (CdR):** composto da tutte le persone (*UdR nominati e personale volontario*) responsabili per l'organizzazione della regata.
- **Presidente del Comitato delle Proteste:** è un UdR nominato dalla FIV o dal Comitato di Regata, ha la responsabilità di presiedere il CdP.
- **Comitato delle Proteste / Giuria (CdP/GI):** composto da UdR nominati dalla FIV o dal CdR, ha la responsabilità di esaminare e decidere tutte le *proteste*, le richieste di riparazione e le altre questioni di cui alle regole della Parte 5.
- **IR:** istruzioni di regata.

Bando e nomine

89.2 Bando di regata; Nomina degli Ufficiali di Regata

- a) L'autorità organizzatrice deve **pubblicare un bando** di regata che sia conforme alla regola J1.
- b) Il bando di regata può essere modificato, a condizione che ne venga data tempestiva notizia.
- c) L'autorità organizzatrice deve **nominare un Comitato di Regata** e, se del caso, nominare un Comitato per le Proteste, un Comitato Tecnico e gli Arbitri. Tuttavia, il Comitato di Regata, una Giuria Internazionale, un Comitato Tecnico e gli Arbitri potranno essere nominati da World Sailing come previsto nelle sue Regulations.

Tempi, cronometraggi e cambiamento programma

- I tempi saranno basati su tempi GPS
- Le partenze non saranno ritardate per permettere ai concorrenti di raggiungere l'area di regata se essi hanno la possibilità di arrivare in tempo
- La bandiera “**arancione**” (con un segnale acustico) sarà esposta, per allertare le barche, **almeno 5** minuti prima del segnale di avviso e rimossa (senza segnale acustico) 4 minuti dopo la partenza a meno che il CdR intenda dare il segnale di avviso per la successiva flotta entro 10 minuti (da inserire nelle IdR)
- Il CdR utilizzerà l'intero giorno, se necessario, per completare il programma della giornata

Decisione di Regatare

- La regata sarà fatta partire al tempo programmato se le condizioni del vento e la visibilità sono entro i parametri di queste Linee Guida. Aspettare condizioni migliori è «unfair» e dovrà essere evitato.
- **Il CdR non aspetterà che il vento si stabilizzi. I concorrenti possono regatare anche nelle condizioni di vento instabile**
- La partenza può essere posticipata se ci aspettiamo un grosso salto di vento (*la brezza di mare può essere vista a distanza e si aspetta che si stenda sull'area di regata*). Altrimenti il CdR farà partire la prova. Il salto di vento potrebbe non arrivare.
- La velocità media del vento sarà determinata su un periodo di 5 minuti e misurato su un battello alla deriva.
- Le prove **non partiranno** se la media su tutto il campo è **inferiore a 5** nodi (*controllare che le Classi non abbiano nelle loro regole intensità diverse*).

Decisione di regatare

- Le prove non partiranno se la media del vento sarà superiore a 25 nodi. Controllare quanto previsto dalle regole di ogni classe, ma anche tenendo conto della Normativa, dello stato del mare, della corrente, e/o rapide variazioni di intensità del vento.
- Quando si corrono più prove una di seguito all'altra, l'intervallo tra la chiusura degli arrivi e il nuovo segnale di avviso per quella flotta, normalmente non sarà inferiore a 5 minuti.

Visibilità sufficiente?



Decisione di regatare

- Le prove non partiranno se la nebbia impedisce l'identificazione delle barche OCS. Il fatto che la prima boa non sia visibile dalla linea di partenza non è, di per sé, un motivo per ritardare la partenza

Percorsi

- Il CdR cercherà di posare il primo lato del percorso il più lungo possibile entro i limiti dell'area di percorso e il **tempo target**.
- La lunghezza del percorso sarà stabilita per dare alla prima barca di ogni flotta le migliori possibilità di raggiungere il tempo targhet.
- Per percorsi a trapezio: La lunghezza del **lasco** tra boa 1 e 2 sarà circa **2/3 della lunghezza del primo lato**
 - L'angolo del lato di lasco sarà di 110° rispetto al vento per windsurf e per le barche **senza spinnaker** (Es. Laser) o di 120° per le barche con spinnaker. Norma
- Normalmente le boe del cancello **4p/4s** sottovento saranno calate **dopo la partenza**
- I **cancelli** saranno larghi circa **10 lunghezze di scafo** a 90° rispetto al vento reale. Larghezza e angolo possono essere ulteriormente aggiustati per corrente e lato favorevole. Possibilmente si userà il telemetro per controllare la larghezza del gate.

Percorsi

- Quando è posata una sola boa del cancello, tale boa deve essere lasciata alla sinistra. Un'istruzione corretta è: «**Se ad un cancello è presente una sola boa, tale boa deve essere lasciata a sinistra**».
- Quando si corrono più prove una dopo l'altra, l'intervallo tra l'ultimo arrivato ed il nuovo segnale di avviso per quella flotta, normalmente (ma può essere modificato) non sarà inferiore a 5 minuti (10 per le tavole a vela).

Percorsi per tavole a vela

- Per le tavole a vela il CdR può utilizzare uno slalom immediatamente prima dell'arrivo quando esistono le condizioni per planare. Il target time dello **slalom sarà massimo di 2 minuti.**
- Nella medal race, in condizioni per planare, il percorso avrà la partenza e l'arrivo di lasco.
- Saranno corse al **massimo 3 prove al giorno,** indipendentemente dalle condizioni per planare

Linea di partenza

- La **linea di partenza** normalmente sarà posata **ortogonalmente** rispetto al vento medio reale. La corrente, il lato favorevole, i salti di vento previsti e altre variabili possono giustificare variazioni rispetto a queste linee guida
- Quando una boa di cancello si trova direttamente sopravvento alla linea di partenza sarà posizionato a **circa 0,05 nm (miglia nautiche)** sopra la linea di partenza,
- Il CdR userà la successiva tabella per determinare la lunghezza della linea di partenza.
- La formula è la seguente: **Lunghezza linea= Nr.barche x lunghezza barche x fattore moltiplicativo** (*un moltiplicatore più grande può essere utilizzato in presenza di vento forte o mare grosso*)

Linea di partenza – Tabella per la lunghezza

Classe	Lunghezza scafo	Moltiplicatore
RS: X Maschile	2.86	da 1.5 a 3
RS: X Femminile	2.86	da 1.5 a 3
Finn	4.54	1.5
Laser	4.24	1.5
Laser Radial	4.24	1.5
470 Maschile	4.70	1.5
470 Femminile	4.70	1.5
49er	4.90	2
49er FX	4.90	2
Nacra 17	5.25	2

Controllo della linea, tempi, segnali e registrazioni

- Il CdR deve poter controllare la linea da entrambi gli estremi.
- Il Presidente del CdR controllerà la linea di partenza assieme ad un altro membro del CdR.
- Ogni controllore userà un registratore e registrerà, senza interruzione, **dai 90 secondi prima della partenza fino a dopo la partenza** se sussistono condizioni interessanti da registrare (*come le barche si muovono in prossimità della linea di partenza, OCS, etc.*)
- Se vengono usate cassette, esse devono essere catalogate e conservate fino alla fine dell'evento. Se si usa un registratore digitale, le registrazioni di ogni giorno saranno salvate su computer e catalogate per una facile ricerca.

Linee di partenza



Controllo della linea, tempi, segnali e registrazioni

- Non sarà segnalato un richiamo individuale (X) **dopo 5 sec** dal segnale di partenza.
- Il CdR non segnalerà un richiamo generale dopo aver segnalato un richiamo individuale.
- I concorrenti che sono stati classificati **OCS, UFD o BFD**, ed i loro allenatori, **possono ascoltare le registrazioni vocali e visualizzare eventuali video** della partenza in cui sono stati coinvolti.

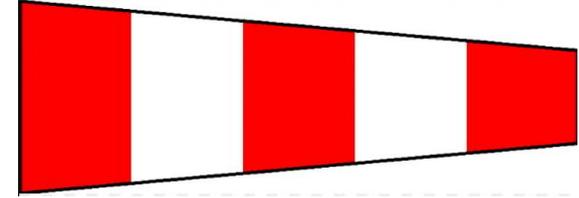
Chiamata OCS



Richiamo OCS

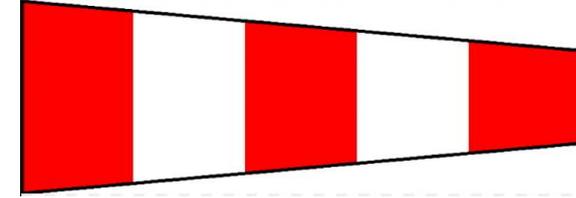
- Il CdR non farà continuare una prova se ritiene che delle barche non identificate siano partite in anticipo.
- **Quando il CdR è sicuro che tutte le barche partite in anticipo sono state identificate, segnalerà un richiamo individuale**
- Eccetto per il caso di un richiamo generale in una partenza con bandiera nera (*quando si applica la reg.30.4 RRS*), il numero velico delle barche registrate come OCS, UFD o BFD sarà esposto sull'imbarcazione di partenza dopo che le barche avranno girato la prima boa, per la prima volta, o, nel caso di più di una flotta sullo stesso percorso, dopo che l'ultima flotta di quella sequenza ha girato la prima boa per la prima volta.

Differimento di una regata durante la procedura di partenza



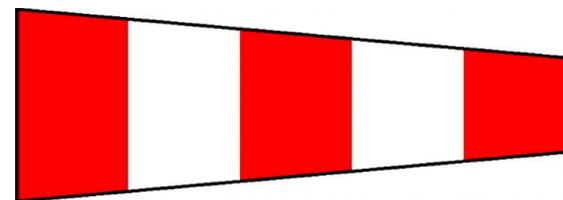
- Il CdR differirà una prova durante le procedure di partenza in risposta ad avversi effetti esterni che possono **privare le barche di uguali possibilità di effettuare una buona partenza.** Differirà se:
- Se il vento **medio ruota di oltre 10°** o altre situazioni provocano il raggruppamento delle barche ad uno degli estremi della linea di partenza. In caso di oscillazioni rapide il CdR cercherà di posare una linea di partenza in base alle oscillazioni medie previste.

Differimento di una regata durante la procedura di partenza



- Il comitato di regata prenderà in considerazione il differimento della partenza per uno dei seguenti motivi:
- (a) una boa va alla deriva,
- (b) un errore significativo nella tempistica dei segnali,
- (c) altre barche che interferiscono con le barche dei concorrenti,
- (d) lunghezza o angolo della linea di partenza inappropriati,
- (e) le posizioni che le barche stanno assumendo sulla linea di partenza indicano che per i concorrenti un lato della linea è avvantaggiato,
- (f) una riduzione della visibilità che impedisce al comitato di regata di vedere la linea di partenza o di identificare le barche partite in anticipo,
- (g) una modifica delle condizioni per la bandiera O, e
- (h) altri fattori che potrebbero influenzare l'equità della regata.

Differimento di una regata durante la procedura di partenza



- Se il comitato di regata ritiene che è improbabile che la modifica della linea di partenza migliori le possibilità di avere una partenza corretta, allora la procedura di partenza potrà continuare.
- Quando il differimento valutato dal CdR è **superiore a 10 min** , la/e bandiera/e **arancione/i sarà/saranno rimossa/e** senza suoni e successivamente esposta/e con un suono almeno 5 minuti prima del segnale di avviso

Richiamo Generale



- Quando il comitato di regata **non è sicuro che tutte le barche** partite in anticipo (o che hanno infranto la 30.3 o 30.4) **sono state identificate**, segnalerà un richiamo generale
- **Se dopo il segnale di partenza viene rilevato un errore (ad es. i tempi)** il CdR può interrompere la regata (usando la bandiera N). In questo caso il CdR non segnalerà un Richiamo Generale
- Se, in una partenza con la regola 30.3, un richiamo generale verrebbe dato a causa di imbarcazioni non identificate sul lato del percorso della linea di partenza all'inizio del minuto precedente il segnale di partenza, **un differimento deve essere segnalato immediatamente.**
- **Se il CdR ritiene che la linea di partenza sia corretta**, nella partenza **successiva** verrà applicata la **reg. 30.4**

Richiamo Generale



Penalità in partenza (bandiere U, I, Z e nera)

- La bandiera I (reg. 30.1) e la bandiera Z (reg. 30.2) **non saranno usate**



Penalità in partenza (bandiere U, I, Z e nera)

- Sarà usata la **bandiera P** per il primo tentativo di partenza per flotte di 10 o meno iscritti. Per flotte con più di 10 concorrenti verrà utilizzata **la bandiera «U»** già dalla prima partenza
- Nel caso in cui la partenza sia stata differita o sia stato esposto il Richiamo Generale a causa dell'errata lunghezza o dell'angolazione della linea di partenza,, il CdR modificherà la linea di partenza e farà **un altro tentativo usando lo stesso segnale preparatorio.**

Penalità in partenza (bandiere U, I, Z e Nera)

- Se il CdR è convinto che il richiamo generale non è stato causato dalla linea di partenza, **userà la bandiera Nera per ogni successivo tentativo**
- E' importante che la bandiera nera venga usata solo quando i Richiami Generali sono causati **dalle barche stesse o da rapide oscillazioni del vento, e non da azioni del CdR**
- Il CdR , farà ogni sforzo per **segnalare un differimento nel caso che**, durante la procedura di partenza, **sorgano dei problemi dovuti alla linea di partenza.**

INTERRUZIONE



- Nella prima metà del primo lato, il CdR può interrompere la regata per un persistente salto di vento **superiore a 25 gradi**. Dopo di che, il CdR **lascerà continuare la regata, se è in grado di aggiustare il campo alle mutate condizioni**.
- **Visibilità:** Il CdR prenderà in considerazione l'interruzione se ritiene che la riduzione di visibilità influisca sulla possibilità di **condurre la regata senza incidenti**. Il fatto che le barche non possono vedere la boa successiva dalla boa precedente non è, di per sé, motivo per annullare la regata.
- **Calo del vento:** Il CdR può interrompere la regata quando è improbabile che la prima barca completerà il percorso entro il **tempo limite**, date le condizioni del vento in quel momento.

INTERRUZIONE



- Il CdR può interrompere la regata se il salto di vento ha invertito le posizioni delle barche
- Una volta che la regata è partita , il CdR non interromperà la regata semplicemente perché l'intensità del vento aumenta oltre i limiti stabiliti, ma la interromperà se non è in grado di **gestirla in sicurezza.**

Modificare il percorso per nuova intensità/direzione del vento

Cambio di direzione del vento :

- a) Quando persiste un salto di vento **inferiore o uguale a 10° il percorso non sarà modificato a meno che** non sia necessario modificarlo per la corrente o per consentire un'andatura di poppa piena
- b) **Tra 10° e 15°** sarà presa in considerazione la modifica del percorso al nuovo vento a condizione che il comitato di regata sia convinto che il cambiamento sarà persistente
- c) Con un persistente **salto di vento di oltre 15°** il comitato di regata cercherà di modificare il percorso sul nuovo vento.
- d) **Oltre i 45° persistente** il CdR analizzerà se questo ha influenza sulla regata (cambio posizioni, etc..). In queste circostanze **si cambierà il percorso o interromperà la regata.**
- e) **Frequenti e violenti salti di vento** che il CdR non riesce a modificare il percorso, in questo caso **la regata potrà essere interrotta**
- f) L'influenza della **corrente** possono giustificare variazioni rispetto a queste linee guida

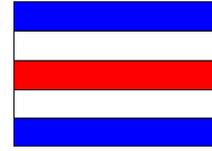
Modificare il percorso per nuova intensità/direzione del vento

Modifica della lunghezza dei lati:

- a) In generale le modifiche alla lunghezza verranno fatte solo se si ritiene che il primo possa arrivare con un tempo superiore del 20% rispetto al tempo target.
- b) La modifica delle lunghezze del lato **non sarà meno del 50% o più del 150%** della lunghezza del lato originale.
- c) I cambiamenti dovuti alla corrente possono giustificare variazioni da queste linee guida.

Quando si effettuano cambi sulla lunghezza, il CdR cercherà di mantenere bilanciata la lunghezza complessiva delle boline e delle poppe.

Cambio della rotta bussola per la prossima boa

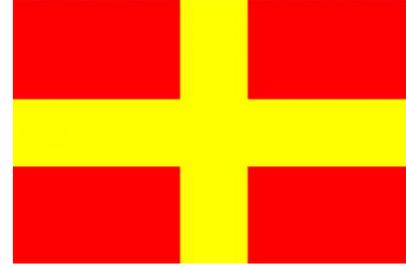
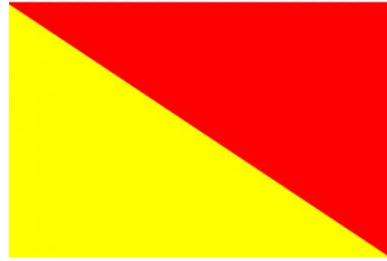


Bandiera 'C' con ripetuti segnali acustici

- Deve essere esposta con
 - Un **rettangolo rosso** quando la nuova posizione è a sinistra di quella originale
 - oppure
 - Un **triangolo verde** quando la nuova posizione è a destra di quella originale
- Oppure
 - Una nuova rotta bussola per la prossima boa (no per le tavole)



Regola 42 – Oscar e Romeo



- **I limiti di velocità del vento** sono stabiliti nelle regole di classe (8 nodi 470, 12 nodi Finn, etc..)
- Il CdR esporrà la bandiera O alla partenza, solamente se è convinto che l'intensità del vento rimarrà al di sopra dell'intensità del vento specificata nell'intera area di percorso.
- Se è stata esposta la bandiera O con il segnale di avviso, il CdR dovrebbe considerare un differimento nel caso in cui il vento diventi inferiore al limite specificato prima della partenza
- **Il CdR dovrà avvertire il team della Giuria** prima di esporre O o R. Se il CdR non è in grado di avvisare la Giuria non si potranno fare cambiamenti.

Linea di arrivo / Procedure di arrivo



- La linea di arrivo sarà posata prima che la prima barca inizi l'ultimo lato.
- Nel caso **di cambio di percorso** per il lato finale, la bandiera blu sarà esposta **appena possibile** dopo che la linea di arrivo è stata posata.
- La lunghezza della linea di arrivo sarà di circa **50 mt (75 mt per Nacra e 49er)** e ortogonale rispetto alla direzione dall'ultima boa per arrivi a lasco e ortogonale al vento per arrivi di poppa o di bolina.

Linea di arrivo / Procedure di arrivo



- Le bandiere blu saranno rimosse (senza alcun segnale acustico) o allo **scadere del tempo limite** o **dopo l'arrivo dell'ultima barca, quale sia prima.**
- Almeno **due UDR** su ogni barca arrivi.
- Ogni UDR userà un registratore per registrare l'ordine di arrivo.
- Se si utilizzano **le cassette**, saranno **catalogate** e conservate fino alla fine dell'evento. Se si usano registratori digitali, la registrazione di ogni giorno sarà **salvata** e **indicizzata** per un facile recupero.
- Anche un ordine di **arrivo scritto** verrà stilato su ciascun barca arrivi.
- **I concorrenti e gli allenatori** possono ascoltare le **registrazioni** vocali e rivedere le trascrizioni scritte dei loro arrivi.

Richieste di riparazione

- Se il CdR ritiene che possa essere stato fatto un errore tale da falsare il risultato e per il quale la richiesta di riparazione da parte della barca sarebbe giustificata, **potrà richiedere riparazione a nome della barca**
- Il CdR considererà la richiesta di riparazione a nome di una barca se è convinto che il **punteggio della barca è stato peggiorato per un'azione di una imbarcazione ufficiale**

PRINCIPIO GENERALE

L'operatore di una imbarcazione del CdR (dell'organizzazione) informerà tempestivamente il Presidente del CdR se crede che la sua imbarcazione abbia danneggiato in modo sostanziale una o più barche in regata.



Proteste del Comitato di Regata

Poiché la responsabilità primaria di protestare contro le infrazioni delle regole spetta ai concorrenti, il CdR normalmente non protesterà una barca.

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) Infrazione alla **reg. 2 RRS** (*corretto navigare*)
- c) Se una **barca tocca una boa** consapevolmente senza fare penalità e non viene protestata da altre barche (*non applicabile per le regate di tavole a vela*)
- d) Se una barca non compie il percorso (**Reg.28**)

GPS



- Tutte le barche del CdR (partenza, controstarter, arrivo e posaboe) saranno equipaggiate con il GPS
Tutti i GPS saranno settati come segue:
- a) Distanza in miglia marine (nm)
 - b) Ora locale nel formato 24 ore
 - c) Bussola in magnetica
 - d) Latitudine e Longitudine in gradi, minuti e decimali di minuti (esempio: 39° 27,928 Nord, 034° 17,464 Est)
 - e) Map Datum WGS 84

Segnali manuali

Per aiutare i battelli di sicurezza si dovrebbero usare i seguenti segnali

Ho bisogno di assistenza:

Agita il palmo della mano aperto su braccio steso



Sono OK e non ho bisogno di assistenza:

Fai una "O" mettendo la mano sulla testa



Uso di barche di supporto per la sicurezza

Frase da inserire nelle IdR per richiedere l'intervento delle barche di supporto:

“Quando il CdR espone la bandiera V (Victor) con ripetuti suoni, tutte le barche ufficiali e di supporto devono mettersi in ascolto sul canale previsto per l'emergenza per le istruzioni di ricerca e salvataggio. Il CdR annuncerà l'esposizione della V attraverso il canale VHF stabilito: «Flag Victor»

Mitigazione del calore e periodi di riposo



La Wet Bulb Globe Temperature (WBGT) è un tipo di temperatura apparente, una misura dello stress termico alla luce solare diretta, che tiene conto di: temperatura, umidità, velocità del vento, angolo zenitale solare e copertura nuvolosa (radiazione solare).

Quando il calore eccessivo potrebbe essere un problema, saranno seguite le seguenti linee guida

Mitigazione del calore e periodi di riposo

- Quando le misure risultano inferiori a 29°, l'intervallo tra le regate sarà normalmente di circa 10 minuti dall'ultimo arrivato fino all'esposizione della bandiera arancione per la prossima prova.
- Per misure WBGT tra 29° e 32° il periodo di intervallo sarà aumentato a circa 20 minuti, con un minimo consigliato di 10 minuti.
- Per le misure WBGT di 32° o superiori le regate saranno sospese e i velisti molto probabilmente inviati a terra a meno che, dalle osservazioni (arrivo della brezza di mare, prevista copertura nuvolosa, ecc.) non si preveda un imminente calo della temperatura.

Fattori ambientali

Dove fattori ambientali (fulmini, tempeste improvvise, ecc.) richiedano l'immediata evacuazione dell'area di regata verso terra, dovrà essere aggiunto il seguente paragrafo nelle istruzioni di regata:

Quando le bandiere Intelligenza su H o N su H vengono esposte sull'imbarcazione del Comitato di Regata, tutte le barche devono tornare immediatamente a terra in attesa di ulteriori segnali. (Ciò modifica i segnali di regata Intelligenza su H e N su H.)

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