



**Il Circolo Nautico di San Vincenzo,
in collaborazione con
Yacht Club Marina di San Vincenzo,
organizzano :**

“1[^] LEZIONE”

Guida alla Gestione della Regata

Scopo

Questa guida non vuole essere un manuale completo di gestione della regata, ma piuttosto un aiuto per regatanti, tecnici e organizzatori.

Regolamento di Regata

La bibbia è il Regolamento di Regata (RRS). Noi abbiamo il dovere di conoscere le regole e avere familiarità con il RRS. Le regate sono governate dalle regole come definite nel RRS. Le regole che sono contenute nel RRS sono ripartite tra Segnali di Regata, Definizioni e principi base, Regole (7 parti), Appendici.

Attraverso le prescrizioni al RRS, che si trovano sulle ultime pagine del RRS, un'autorità nazionale (FIV per l'Italia) precisa come certe regole del RRS devono essere interpretate o applicate nei propri eventi o da eventi organizzati da una autorità affiliata all'autorità nazionale.

COMITATO ORGANIZZATORE

Il comitato Organizzatore è responsabile per tutti gli aspetti dell'evento. Per molte regate minori, alcune funzioni saranno unite in un unico sottocomitato.

Il seguente schema include sottocomitati suggeriti per un buon management:

RACE OFFICE

Il Race Office è il centro amministrativo della regata. Esso dovrebbe essere ben equipaggiato per trattare con ogni tipo di aspetto amministrativo. Il Race Office dovrebbe avere tutto il necessario che occorre in un efficiente ufficio. Esso è diviso in Front Office e Back Office.

Front 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.. Questo sarà anche il punto di contatto per Press e Media che troveranno qui tutte le informazioni che richiederanno. Negli eventi molto importanti ci sarà un ufficio separato per Media e Press. Il Front Office dovrebbe anche avere un accesso immediato ai servizi di emergenza a terra.

Back Office

Il back Office dovrebbe prevedere un accesso limitato a solo alcune figure 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.

Albo ufficiale dei Comunicati

Il Race Office deve anche occuparsi dell'Albo Ufficiale suddiviso nelle seguenti sezioni:

- Comitato di Regata
- Comitato delle Proteste
- Comitato di Stazza
- Risultati

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

Albo ufficiale ausiliario

Un secondo tabellone servirà per: Informazioni meteo, programmi sociali, mappe dell'area dell'evento, della localizzazione degli eventi sociali e della città. Una parte di questo tabellone o un altro ulteriore può essere usato dai concorrenti per esporvi la loro pubblicità escludendo però i numerosi messaggi "vendesi".

Albero dei segnali

Una delle responsabilità dello staff del Race Office è quella di issare e ammainare i segnali

visivi e fare gli appropriati segnali acustici. Tutti questi segnali saranno autorizzati dal RaceOfficer (RO). Nelle regate molto grandi questo ruolo è affidato al Beach Master. Solo una persona dovrebbe occuparsi dei segnali dell'Albero dei segnali.

L'albero dei segnali dovrebbe essere localizzato vicino all'albo ufficiale dei comunicati e la posizione dovrà essere descritta nelle Istruzioni di Regata. Il Race Office dovrebbe avere un set di bandiere completo e comunque dovranno esserci le bandiere: A,H,L,N,Y,AP, pannelli numerici da 1 a 6, le bandiere di Classe interessate e il segnale sonoro.

COMITATO DI REGATA

Race Officer

Il RO è responsabile della conduzione della regata nel suo campo di regata. Idealmente, il RO è un manager in acqua, che mantiene sempre una visione d'insieme su quello che accade sul suo campo di regata, pur facendo lavorare anche autonomamente la sua squadra (vedi team barca arrivi). Il RO sarà costantemente in contatto con il PRO. Il RO e i suoi assistenti chiave dovranno registrare su registratori tutte le loro azioni. I registratori dovranno essere lasciati accesi durante le procedure di partenza, richiamo e arrivo. Come responsabile del suo team sul campo di regata, il RO normalmente rappresenterà il Comitato di Regata alle udienze per proteste o richieste di riparazione in cui è coinvolto.

Vice Race Officer o 1° componente

Il vice RO (DRO) lavora sulla barca segnali o principale con il RO e dovrebbe essere in grado di prendere il suo posto in caso di emergenza. Normalmente questa persona organizza il lavoro degli altri del Comitato assicurandosi di metterli nel ruolo giusto. Il DRO si assicura che la barca comitato e le sue attrezzature e equipaggiamenti sono pronti, funzionali e operativi.

Assistente RO

L'ARO è sulla barca controstarter (Pin End boat) o sulla Barca Arrivi (Finish Boat) ed è responsabile delle procedure su quella barca. Contatti continui con RO sono essenziali

Cronometrista

Questa è la posizione più importante dopo il RO. Molte partenze sono state rovinate dal cronometrista che si è distratto.

Addetto Bandiere

L'addetto alle bandiere avrà la responsabilità di assicurare che i segnali visivi siano pronti per essere esposti e ammainati nei tempi corretti dettati dal cronometrista.

Addetto segnali sonori

L'Addetto segnali sonori lavora vicino all'Addetto bandiere. Egli ha la responsabilità per tutti i segnali sonori che accompagnano quelli visivi.

Il ruolo del cronometrista e addetto segnali sonori può essere unificato, se il sistema di suono lo permette.

Addetto alle registrazioni /annotazioni/segreteria – Records

Gli addetti alle registrazioni sono responsabili della registrazione cartacea in acqua. Essi annotano:

- Le barche che si presentano alla partenza
- L'elenco cronologico delle azioni e comunicazioni
- La direzione e intensità del vento
- Il percorso usato
- Tutte le barche identificate come OCS, BFD, UFD, etc.
- I numeri velici delle barche che non eseguono la penalità
- I numeri velici che correggono l'errore eseguendo la penalità
- I numeri velici delle barche che arrivano

Un buon addetto alle registrazioni compila il diario della regata Registratori a cassette o digitali dovrebbero essere usati per registrare le posizioni di arrivo, nell'ordine in cui le imbarcazioni tagliano la linea di arrivo. Quando molte barche arrivano insieme questo strumento è essenziale per risolvere il problema dell'arrivo e quindi della classifica.

Equipaggio controstarter

La persona responsabile della barca controstarter è normalmente un Assistente RO (ARO).

All'ARO è richiesto di controllare la linea di partenza e comunicare molto velocemente al RO cosa ha rilevato riguardo agli OCS alla partenza. E' importante ricordare che l'azione di ARO è un atto solo consultivo e che la decisione finale è unicamente del RO. Il migliore sistema di comunicazione tra controstarter e RO è il telefono cellulare, ma se questo è impossibile, si userà il VHF.

Posa Boe

Un buon posa boe è un ARO aggiuntivo (Assistente RO). Deve essere in grado di misurare l'intensità e la direzione del vento in ogni momento e riferire al RO, lavorando su una barca veloce equipaggiata di GPS. Molti RO preferiscono utilizzare più di un posa boe. Questo facilita un veloce aggiustamento del percorso per un nuovo vento. Dovrebbe essere ben equipaggiato e con persone idonee. Nei grandi eventi sarebbe auspicabile un posa boe per ogni boa.

Tra la partenza e l'arrivo, i posa boe possono essere utilizzati anche come mezzi di soccorso, benché il loro compito principale sia quello di stare in posizione pronti ad intervenire per ogni variazione di intensità e direzione (cambi di percorso).

Beach Master

Il Beach Master assicura un ordinato varo e rientro delle barche. Per la sicurezza è importante annotare le barche che non escono in acqua, le barche che rientrano prima della fine regate, il numero delle barche totali in entrata e uscita. Potrà essere utilizzato un sistema di firme in e out o conteggio. Il BM comunica con il RO via VHF, dandogli il tempo in cui l'ultima barca ha lasciato lo scivolo o la spiaggia e eventuali barche rimaste nel parco barche che saranno classificate DNC.

Addetto alla Sicurezza

L'Addetto alla Sicurezza, specialmente nelle regate di derive e tavole, in accordo con il RO, coordina le operazioni di sicurezza e soccorso. In pratica, loro due lavorano in stretto contatto anche se il RO alla fine è il responsabile della sicurezza dell'evento. L'Addetto alla Sicurezza deve avere familiarità con il luogo dove si svolge la regata, con le regole delle Classi interessate, del/dei percorso/i, delle Istruzioni di Regata. E' raccomandabile la collaborazione con l'organizzazione di soccorso del luogo (Guardia Costiera, etc..).

BANDO DI REGATA & ISTRUZIONI DI REGATA

Bando di Regata

Il NoR è pubblicato dal Comitato Organizzatore e *deve* essere conforme alle RRS Appendice J1.

In termini giuridici, si tratta di un'offerta formale di contratto ad un potenziale concorrente con le condizioni in cui a lui o lei sarà consentito di partecipare alla regata.

Il concorrente deve essere certo che tali condizioni non saranno variate in modo significativo e che la partecipazione in questa regata non produrrà alcun conflitto con il codice di ammissibilità ISAF.

La redazione del NoR deve essere fatta con grande accuratezza. L'appendice J1 elenca cinque elementi che devono apparire nel NoR e altri quindici che devono essere inclusi, se aiuteranno il concorrente a decidere di iscriversi.

L'Appendice K è la 'Guida al NoR'. Dovrebbe essere la base di ogni NoR.

Utilizzandola ci sono due vantaggi:

1. Le parole usate sono quelle approvate dal comitato ISAF per le Regole di Regata. Ciò fornisce una terminologia standard con testo italiano e inglese.

2. La Guida prevede alternative, è un sistema di 'pick and mix' con note a margine. Questo consente al Comitato Organizzatore di adattare il NoR all'evento.

Poiché il NoR è una regola (vedi le definizioni nel RRS), non dovrebbe contenere informazioni su alloggio, programma sociale, parcheggi, etc. Queste informazioni, di vitale importanza per i concorrenti, dovrebbero essere pubblicate in un documento separato.

Il NoR può essere modificato solo utilizzando lo stesso procedimento della pubblicazione originale e in tempo ragionevole. Tutte le barche che si sono iscritte prima della modifica devono essere avvisate direttamente.

Istruzioni di Regata

Le Istruzioni di Regata sono pubblicate dal Comitato di Regata e *devono* essere conformi alle RRS Appendice J2.

Quando si scrivono le Istruzioni di regata dovremmo avere davanti il Bando di Regata. Questo farà sì che le dichiarazioni rese nel NoR siano compatibili con le SIs.

Le SIs sono estremamente importanti e devono essere preparate con grande cura.

L'efficace funzionamento della regata, la responsabilità e l'autorità dei giudici, il collegamento al Regolamento di Regata, e l'autorità di appello sono tutti disciplinati da queste istruzioni.

Tutti i RO coinvolti nella regata devono avere accurata dimestichezza con questi documenti.

L'appendice J2 elenca i nove elementi che tutte le Istruzioni di regata devono contenere.

Ci sono altri 40 articoli che possono essere applicati, in funzione del tipo di regata. Se si decide di applicarli, poi devono essere inclusi nelle Istruzioni.

L'Appendice L è la 'Guida alle Istruzioni di Regata' e dovrebbe essere la base di ogni Istruzione. Con essa si hanno due vantaggi:

1. Le parole usate sono quelle approvate dal comitato ISAF per le Regole di Regata. Ciò fornisce una terminologia standard in lingua italiana e inglese.
2. La Guida prevede alternative, è un sistema di 'pick and mix' con note a margine. Questo consente al Comitato di Regata di adattare le SI all'evento.

Devono essere sempre utilizzati formati di istruzioni standard.

I regolamenti vigenti localmente (Autorità Portuali o marine private) e il Regolamento di Classe devono essere tenuti in considerazione. L'utilizzo delle SIs standard è un prezioso servizio ai concorrenti di tutto il mondo, che non dovrebbero quindi essere confusi dalle versioni personalizzate di certi RO.

Inviare la bozza al Presidente della Giuria o del comitato delle proteste, per un commento. Poiché questo documento descrive il metodo di lavoro del RC, è essenziale che quando la giuria controlla il documento, detto controllo sia svolto solo sulla lingua e la sua interpretazione, senza alterare il metodo di lavoro.

Per regate di alto livello, si applica l'Appendice LE che si trova sul sito web dell'ISAF. Questa è una versione ampliata dell'appendice L recante disposizioni anche per il più grande e più complesso evento multi-classe. Questa versione include anche SIs per la medal race.

Le SI possono essere modificate solo seguendo il processo descritto nel RRS: in forma scritta e pubblicato sul Albo Ufficiale di Regata entro i termini previsti o verbalmente in acqua secondo le procedure descritte nel SIs.

Relazione tra Bando di Regata e Istruzioni di Regata

Questi devono essere preferibilmente scritti insieme. Se non è possibile quindi scrivere le SIs con una copia della NoR di fronte a voi. Avere sempre Appendici K & L per riferimento. Il NoR è sempre pubblicato prima. Copie di NoR e SIs, sono a disposizione al momento della registrazione dei concorrenti. NoR e SIs fanno parte del Regole. Qualsiasi conflitto tra NoR e SIs è trattato da RRS 63.7. Il comitato per le proteste decide l'interpretazione più equa per sanare il conflitto.

BRIEFING PER I CONCORRENTI

Un briefing per i concorrenti di barche d'altura non è comune ed è spesso sostituito dai 'comunicati ai concorrenti'. Questi dovrebbero coprire gli stessi temi che sarebbero affrontati in un briefing con i concorrenti.

Per molte regate minori, di qualsiasi tipo, i briefing non sono sempre considerati necessari. Tuttavia, un incontro può essere molto utile nella costruzione di un contatto tra il RO e i concorrenti. Un briefing è un'occasione in cui i concorrenti possono dare un volto al RO.

Un briefing per i concorrenti, con particolare riferimento alle condizioni locali di vento e marea, può neutralizzare il vantaggio dei concorrenti locali. Il briefing precede di solito la regata di prova o la prima prova e può essere effettuato sia dal presidente del Comitato di Regata RO o dal PRO. Gli argomenti che possono essere trattati includono:

- una parola amichevole di benvenuto (se non vi è stata una cerimonia di apertura formale)
- una presentazione degli ufficiali di regata chiave
- l'individuazione delle principali strutture a terra (Race Office, Sala delle proteste, etc.)
- posizione del tabellone Ufficiale di Gara e dell'albero ufficiale dei segnali
- individuazione di barche comitato, boe, etc.
- pericoli eventuali ed eventuali aree proibite per la regata
- l'area di regata il percorso e il tempo necessario per arrivare al campo di regata dal porto o dalla spiaggia di partenza
- organizzazione per il vitto
- organizzazione per gli eventi sociali
- premiazione
- eventuali regole specifiche del club ospitante.

L'incontro non ha alcun valore in termini di regole e SIs. L'ufficiale di regata che conduce il briefing deve essere cauto su argomenti inerenti le SIs per non indurre in errore - lo stesso si può dire per le "comunicati ai concorrenti", spesso utilizzate in regate per barche a chiglia. E' buona norma che un concorrente con una domanda sul SIs, la presenti per iscritto.

La risposta scritta e firmata dal RO viene poi collocata sull' Albo ufficiale. Questo approccio permette a tutti di leggere la domanda e la risposta.

Fare attenzione a non cadere nella trappola di dire qualcosa che potrebbe essere male interpretato!!

Non apportare modifiche orali al SIs. Vedi RRS 90.2 (c).

Evitare di dare motivi per una 'richiesta di riparazione'.

DECISIONE DI REGATARE

Se c'è il vento all'ora stabilita, la regata deve iniziare. Non è giusto per i concorrenti attendere "migliori" condizioni. La maggior parte delle imbarcazioni può navigare abbastanza bene fra i 4 nodi di vento e iniziare a mettersi nei guai con venti dell'intensità di 25 nodi o più. Ci sono, naturalmente, eccezioni a questo. Marea e corrente influenzeranno molto quando il vento è leggero, per cui con forti correnti sarà necessaria una velocità del vento più elevata per disputare una regata equa.

In generale, non è consigliabile anticipare il programma. Quando si ritiene che il tempo sarà impraticabile il giorno successivo, i concorrenti "da vento forte" possono essere svantaggiati se poi il giorno dopo si poteva regatare. Per ragioni analoghe le regate non devono essere rinviate ad altra giornata troppo presto.

Particolarmente con venti leggeri, il windsurf è uno sport duro che richiede livelli molto elevati di preparazione fisica e resistenza per cui tenerne sempre di conto facendo riposare i concorrenti.

Non abbiate paura di iniziare in condizioni di vento variabile. Questo fa parte delle regate e i concorrenti ne possono godere. Essere consapevoli, tuttavia, che se il campo diventa ingestibile una volta avviata la prova, l'abbandono o l'accorciamento naturalmente sono strumenti da utilizzare per garantire l'equità.

COMUNICAZIONE

Oltre al Briefing con i concorrenti e l'Albo Ufficiale di regata, il Comitato di regata comunica con i concorrenti con vari mezzi, sia ufficiali che non ufficiali, se previsto nelle SIs.

La comunicazione ufficiale in acqua è costituita principalmente dall'uso di segnali e, in caso di barche a chiglia, anche dalle trasmissioni VHF. Segnali visivi possono essere realizzati con una bandiera o un altro oggetto di aspetto simile.

Il 'segnale', quando dato con un segnale visivo accompagnato da un segnale sonoro, è il più comune metodo di comunicazione con i concorrenti. In questi casi il segnale visivo è la componente dominante e il segnale sonoro attira semplicemente l'attenzione sulla bandiera o altro oggetto visualizzato.

Così, secondo le regole, se un segnale sonoro è assente o in ritardo il segnale rimane valido. C'è un'eccezione a questo, però, e questo è il Richiamo individuale quando la 'X' deve essere visualizzata con un segnale sonoro di accompagnamento (prontamente) per mantenere la validità.

Solo quando le SIs lo prevedono esplicitamente, queste possono essere modificate verbalmente in acqua.

SEGNALI VISIVI

La parola bandiera in questa sezione è sinonimo di un oggetto di aspetto simile. E' importante capire come il sistema di segnalazione opera – esso è ereditato dalle marinerie di tutto il mondo. Una bandiera di segnalazione quando esposta dice cosa sta per accadere. Quando viene rimossa diventa esecutivo e la flotta esegue l'ordine. Il segnale deve essere visualizzato in tempo. Due buone opzioni includono: le bandiere montate su corda elastica e in tensione, in modo che quando viene rilasciata esse appaiono sul pennone istantaneamente; oppure avere le bandiere su bastoni/pali in quanto, anche in condizioni estreme, esse possono essere gestiti da una persona e visualizzate velocemente.

Le dimensioni della bandiera sono determinate principalmente dalla posizione del pennone ufficiale a terra e le dimensioni della flotta. Quando in acqua -il concorrente deve essere in grado di identificare la bandiera esposta da una distanza ragionevole. Una bandiera viene esposta quando in primo luogo diventa visibile anche se non ha raggiunto la parte superiore del pennone.

Il segnale sonoro è fatto per attirare l'attenzione sul segnale visivo. Il segnale visivo è il segnale primario.

A terra

La bandiera L ha un significato specifico nei Segnali di Regata RRS quando visualizzata a terra con un suono ('L' del CIS):

"E' stato esposto un comunicato ai concorrenti" Questo è spesso una modifica alle SIs, ma anche - potrebbe essere un avviso ufficiale di altro tipo.

La bandiera 'L' si rimuove *senza segnale sonoro* quando la notizia pubblicata è diventata operante. Questo succede all'inizio della regata programmata inerente il comunicato. Così per le modifiche alle SIs, 'L' va rimossa al segnale di avviso della prima prova a cui si applica il comunicato.

Segnali di differimento e di annullamento possono essere utilizzati a terra secondo i Segnali di Regata del RRS. E' anche pratica comune includere nei SIs altri 'SEGNALI A TERRA', come si può vedere nell' Appendice L. 4.

Nei Segnali di Regata si afferma che il segnale di avviso sarà esposto 1 minuto dopo la rimozione dell'Intelligenza(AP). Quando è opportuno concedere più tempo per le barche che lasciano il porto per raggiungere la zona di gara, o dopo un rinvio, viene comunemente usata la seguente SIs alternativa da appendice L:

L4.2"Quando la bandiera AP viene esposto a terra, '1 minuto

' è sostituita da 'non meno di _____ minuti' nel segnale di regata

AP. Questo cambia AP nei Segnali di Regata "Questo consente quindi la sincronizzazione tra la rimozione di AP e il segnale di avviso che è procrastinato.

OPPURE L

Bandiera D con un suono significa 'Il segnale di avviso sarà effettuato

Non meno di _____ minuti dopo l'esposizione della bandiera D [alle barche è vietato lasciare il porto fino a quando non sarà esposto questo segnale].

Spesso è anche auspicabile richiedere ai concorrenti di indossare il sistema di galleggiamento personale mentre in acqua piuttosto che in regata; in questo caso può essere emanata la seguente istruzione:

4.3"Quando la bandiera Y viene esposta a terra, la regola 40 si applica sempre in acqua. Questo cambia la Parte 4 del Preambolo. "

In acqua

Le bandiere dovrebbero essere 90x60 cm, se si vuole rispettare la norma ISAF, ma è ragionevole per barche comitato esporre bandiere di 75x50 cm. Utilizzando bandiere più piccole di queste dimensioni, conduce al rischio che i concorrenti non siano in grado di identificare le bandiere esposte.

La maggior parte di questi segnali sono compresi nelle seguenti sezioni secondo il loro utilizzo.

Tuttavia la Bandiera L Quando esposta in acqua ha un significato diverso da quando è esposta a terra:

Venite 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 RO di parlare alla flotta.

E' buona norma usare questo segnale per avvertire la flotta nel caso che venga modificato il percorso utilizzato fino al quel momento (ad esempio, cambiando il percorso da due giri a tre giri). Benché le regole non prescrivano tale procedura, la sola esposizione del segnale del nuovo percorso potrebbe non essere notato da molti concorrenti

TABELLONE DI REGATA

Il tabellone di regata e tutti gli altri segnali dati come informazioni scritte, come per esempio l'elenco di 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 di chiedere ad un posaboe od a un giudice di determinare da quanto lontano il tabellone è ancora leggibile. Fotografate ciò che è stato scritto per l'uso eventuale durante le richieste di riparazione.

VHF

È importante che, se questo metodo di comunicazione deve essere utilizzato nella gestione delle regate di un evento, i concorrenti ne siano al corrente e i canali utilizzati siano definiti nelle SIs.

I Comitati di Regata devono essere consapevoli che altri comitati possono essere in regata nella stessa zona e che la cooperazione sarà vantaggiosa, per cui la trasmissione deve essere a bassa potenza quando possibile.

Tutte le trasmissioni dovrebbero essere chiare e ridotte al minimo.

E' quindi possibile rimanere 'competitor-friendly' senza bloccare le onde radio con chiacchiere inutili.

Ricordiamo infine che la comunicazione via VHF è spesso più difficile quando le condizioni sono difficoltose con forti venti. Tecniche per abolire il rumore del vento sono molto importanti in queste situazioni – la faccia sottovento, schermare il microfono dal vento ed evitare di gridare. Inserendo il VHF in un sacchetto di plastica ci aiuterà anche a ridurre il rumore del vento così come l'uso di auricolari.