



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

***“2<sup>^</sup> LEZIONE”***

# Guida alla Gestione della Regata

## DESCRIZIONE DEL PERCORSO

Nelle regate di barche a chiglia il percorso è spesso annunciato alla radio VHF. Tabelle di percorso sono un luogo comune in quel tipo di gare e la norma nelle regate di derive e tavole. È importante descrivere i percorsi nelle SIs allo stesso modo in tutto il mondo per evitare confusione.

La lettera indica il tipo di percorso - 'I' per trapezio interno; 'O' per trapezio esterno; 'L' per bolina / poppa con l'arrivo al termine della poppa del percorso.

Se un suffisso 'A' viene utilizzato dopo la lettera iniziale, allora una boa di offset (1A) è parte del percorso. Così 'LA' è una bolina / poppa, con una boa di disimpegno alla boa 1 e un arrivo al termine della poppa del percorso.

Se 'S' è il suffisso uno slalom viene utilizzato alla fine sottovento del percorso prima dell'arrivo.

La cifra accanto alla lettera indica il numero totale di *giri* da completare.

La convenzione attuale è numerare le boe allo stesso modo qualunque sia il percorso, come è il caso in un percorso a trapezio. Così su un percorso W / L la boa di bolina è '1' e la boa di poppa è '4'.

## **LA LINEA DI PARTENZA**

### **Posa della linea di partenza**

Il RO deve conoscere lo stato del fondale marino (se sia o non 'buon tenitore') e la profondità dell'acqua. Questo può determinare difficoltà su dove la barca comitato può essere ancorata.

Una volta che il vento medio è stato stabilito, l'RO deve decidere da che parte il vento è possibile che si muova durante il periodo di tempo in cui la regata viene disputata. Questa è una delle prime decisioni che il RO prende. La conoscenza locale del microclima della zona di gara è un elemento essenziale per formulare tale giudizio. Questo è particolarmente difficile se il RO non è un locale. Avere qualcuno con buona conoscenza locale sulla barca comitato è essenziale.

Per risparmiare tempo ed energia, un buon RO posizionerà la sua barca comitato entro la sua zona designata, per tener conto di eventuali futuri salti di vento probabili, consentendogli così di ruotare il percorso sulla posizione della barca comitato.

Quando si ancora la barca comitato, dovrebbe essere dato un calumo abbastanza lungo. Oltre a garantire che l'ancora non ari, permette al RO di regolare la linea di partenza sia dando più cima (facendo così diventare favorito il pin-end), o recuperando cima senza spostare l'ancora sul fondo (rendendo la barca comitato favorita).

Il Pin End (boa di partenza) può assumere due forme:

1. Può essere una barca con un albero. Gli stessi principi si applicano a questa barca come quelli applicabili alla barca comitato. Un buon ancoraggio e una lunga cima in acqua per rendere più agevoli le regolazioni della linea di partenza.

2. L'alternativa è quella di utilizzare una boa. Utilizzando una boa lo svantaggio è di consentire la 'regolazione fine' della linea di partenza solo dalla barca comitato. Si potrebbe sostenere che il piazzamento di questa boa in posizione corretta richiede anche molto più impegno e competenza, da parte dell'equipaggio della barca posaboe. Ciò si ottiene facendo spostare la barca posaboe sottovento alla posizione del pin-end, filare la boa (al traino dietro la barca) con la linea di ancoraggio completamente fuori e solo l'ancora in barca. Il posaboe, poi, procede parallelamente alla barca comitato (in modo da prendere in considerazione l'effetto combinato di vento e marea).

Quando la barca si avvicina alla posizione prevista del pin-end, dare l'istruzione di 'stand by'. L'imbarcazione continua a muoversi lentamente in avanti fino a che la boa si trova in posizione quando viene dato 'ordine di calare l'ancora. A condizione che la cima di ancoraggio del pin-end non sia troppo corta, la boa rimarrà nella posizione corretta.

In tutte queste manovre delle barche l'obiettivo deve essere quello di impostare una linea di partenza a 90° rispetto al vento.

Può essere regolata utilizzando i metodi descritti in precedenza.

## **Lunghezza della linea di partenza**

La linea di partenza deve essere della lunghezza richiesta e dove possibile i telemetri laser dovrebbero essere utilizzati per stabilire questo correttamente. La formula è la seguente: il numero di barche x lunghezza dell'imbarcazione più dal 10% al 50%. Alcuni RO considerano questo come troppo generoso, ma la formula è progettata per consentire alle barche di manovrare in maniera "marinaresca".

Le condizioni di vento e del mare nonché la manovrabilità delle imbarcazioni dovrebbero essere considerate. C'è una notevole differenza tra un Optimist e una barca da 20 metri nelle loro esigenze di spazio di manovra. In questo caso il giudizio del RO è cruciale per una buona partenza.

La qualità e l'esperienza della flotta sono anch'essi fattori cruciali. Nelle Regate olimpiche e in quelle delle classi che riducono le dimensioni della flotta per le fasi finali nei loro campionati importanti, quasi ogni barca richiederà uno spazio sulla linea di partenza. Pertanto, la formula sopraindicata per calcolare la lunghezza della linea è corretta. Tuttavia, visto che ad ogni barca che entra nella competizione è consentito partire allo stesso tempo, allora è inevitabile che i velisti meno esperti saranno in seconda o terza fila dietro la linea di partenza, al segnale di partenza. Questo rende la linea di partenza, utilizzando la formula precedente, troppo lunga.

Una linea di partenza lunghissima presenta difficoltà per il RO. Spesso il vento è diverso alle due estremità ed una chiara individuazione delle barche che sono OCS è difficile. Ridurre la lunghezza di una lunga linea di partenza ad una lunghezza gestibile dà ai concorrenti una migliore possibilità di una partenza 'equa', e dà anche al RO una migliore possibilità di far partire la flotta al primo tentativo senza dover ricorrere alle bandiere di penalità.

### **Angolazione della linea di partenza**

Era consuetudine porre una linea di partenza con circa il 5°- 10° di inclinazione favorendo l'estremo di sinistra.

Questo non è più il caso. Al RO si consiglia di impostare una linea di partenza ad angolo retto con il vento. Questa è una linea di partenza che è a 90° rispetto alla direzione del vento medio (sailing wind) che è già stato stabilito. Una volta posata questa linea di partenza, può essere 'messa a punto' spostando una delle estremità della linea mollando o recuperando la cima di ancoraggio. Il RO dovrebbe osservare la flotta mentre prova la linea in cerca di un eventuale vantaggio. Se la flotta parte preferendo un'estremità rispetto all'altra, allora si può regolare la linea per la partenza successiva.

Quando c'è una corrente parallela alla linea di partenza, questa spingerà le imbarcazioni verso un'estremità o verso l'altra. Se la corrente sta spingendo le barche verso la boa questa viene spostata sottovento per consentire alle barche di passare facilmente la boa. Quando la flotta ritiene che ci sia una parte favorevole del percorso, dare una certa inclinazione alla linea di partenza favorirà lo sparpagliamento delle barche lungo tutta la linea. Motivi per cui un lato del percorso può essere privilegiato possono essere maree sbilanciate e differenze di angolazione e/o velocità del vento tra le varie zone del percorso. Il mancato riconoscimento di questo e impostando una linea di partenza perpendicolare (90°) al sailing wind percepito in questa posizione comporterà che tutta la flotta cercherà di partire dal lato favorevole, probabilmente provocando un richiamo generale.

Qualunque cosa accada la linea deve essere fissata al segnale preparatorio. Nessuna ulteriore regolazioni può essere fatta dopo l'esposizione di questo segnale.

Come per tutte le linee di partenza, indipendentemente dalle influenze delle maree e dei desideri tattici dei concorrenti, lo scopo è quello di raggiungere una linea di barche che si sviluppi lungo tutta la lunghezza della linea. Il RO può credere di aver posato una linea ortogonale e preso in considerazione tutte le questioni, ma è la percezione dei concorrenti che è importante - se sono tutti raggruppati ad una estremità la linea non è ortogonale o comunque non corretta!

### **Boa limite interna**

Questo boa protegge la barca comitato dai concorrenti perché deve essere lasciata sul lato desiderato quando le barche si avvicinano alla linea di partenza. Una boa limite interna deve essere impostata il più vicino possibile alla linea di partenza.

Per proteggere la Barca Comitato, un'alternativa è quella di collegare la boa alla barca con una breve cima. Si tratta di un legame intenzionale ed è considerato parte della boa (la barca comitato).

Dal momento che la linea di partenza deve essere a posto prima del segnale preparatorio eventuali oggetti legati alla barca comitato devono essere in atto da quel momento e fino a quando tutte le barche siano partite. Questo mantiene anche le imbarcazioni a distanza dal cavo dell'ancora di poppa nel caso se ne usi.

## **PROCEDURE DI PARTENZA**

### **POSA DEL PERCORSO**

Oltre alla linea di partenza non vi è alcun obbligo nel RRS di avere le boe già posate all'inizio di una prova quando P o I sono i segnali preparatori. E' buona norma, invece, avere almeno la boa 1 in posizione quando la Z o la bandiera nera sono utilizzati come segnali preparatori, al fine di conformarsi alle RRS 30.2 e 30.3 e la boa di bolina deve essere in posizione prima del segnale preparatorio.

### **BANDIERA 'Y'**

Se si decide di esporre la 'Y', essa deve essere issata prima o contemporaneamente al segnale di avviso. Ciò significa che è richiesto di indossare i dispositivi di galleggiamento personali, come da RRS 40 o come affermato nei SIs. Il segnale viene esposto con un suono.

### **VISUALIZZAZIONE DEL PERCORSO**

Ci sono molti modi per far conoscere ai concorrenti quale percorso dovranno effettuare: percorsi standard con la lettera designata per ciascun percorso; descritti in un'appendice ai SIs quando un segnale permette ai concorrenti di sapere quale percorso dovranno eseguire; informazioni sul percorso annunciato alla radio VHF - di solito in flotte di barche a chiglia, regatano 'intorno alle lattine', cioè intorno a boe fisse.

Indipendentemente dal metodo utilizzato, il percorso *deve* essere visualizzato prima o al segnale di avviso.

Una volta esposto il segnale di avviso l'unico modo in cui un RO può cambiare il percorso è issare l'Intelligenza prima della partenza o segnalare un richiamo generale o abbandonare dopo la partenza.

### **PARTENZA**

La sequenza iniziale standard è descritta nel RRS. Si basa su una sequenza di 5 minuti che inizia con il segnale di avviso e termina con la partenza (5-4-1-Go). Il segnale preparatorio incorpora diverse penalità, che possono essere applicate.

Questo sistema ha un importante vantaggio rispetto ai sistemi precedenti: la sequenza di segnali è esattamente la stessa indipendentemente dal fatto che sia la prima partenza del giorno o una ripartenza dopo un rinvio, un Richiamo generale o un abbandono.

Nella sequenza standard di partenza c'è un minuto tra i segnali di avviso e preparatorio. In alcune circostanze questo periodo è insufficiente e può essere esteso. Sarà sufficiente con una semplice modifica alle SI estendere questo periodo. Questa non è una modifica al RRS - vedi RRS 26.

Tuttavia, la modifica dei tempi successivi dei segnali di partenza sarebbe un cambiamento delle regole e non si possono modificare (4 minuti e ultimo minuto).

E' buona norma dare ai concorrenti qualche avvertimento che una nuova sequenza di partenza sta per iniziare. Questo dice ai concorrenti che il Comitato di Regata è pronto e la sequenza di partenza è imminente, in modo da potersi preparare di conseguenza. Si consiglia di utilizzare un SI come segue: 'Per avvisare le barche che una prova o sequenza di prove inizierà presto, sarà esposta la bandiera arancione sulla linea di partenza (con un suono) per almeno cinque minuti prima che sia dato un segnale di avviso. '

## **SEGNALI DI RINVIO O DIFFERIMENTO (AP)**

Questo gruppo di quattro segnali può essere utilizzato solo prima della partenza di una regata, per qualsiasi motivo, tra cui:

- assenza di vento o vento insufficiente per iniziare la regata.
- un vento mutevole - non è possibile impostare un percorso perché il vento si muove irregolarmente
- un grande salto di vento è previsto più tardi secondo uno schema noto o altre informazioni (per esempio la brezza di mare che arriva).
- troppo vento - non è sicuro per quella particolare classe regatare.
- Comitato di Regata non pronto - una ragione totalmente inaccettabile ma che si verifica a volte.
- organismi esterni che interferiscono con la regata - questo potrebbe essere qualsiasi cosa inclusi il trasporto commerciale, yacht da crociera, barche VIP, TV, etc.
- una boa alla deriva.
- un errore significativo nei tempi dei segnali.

Uno dei principali utilizzi del segnale di differimento è per arrestare la sequenza di partenza immediatamente prima dello start. Ciò è importante quando il gruppo si accalca ad una estremità della linea di partenza con il rischio di potenziale richiamo generale, in particolare quando una bandiera di penalizzazione è stata esposta come segnale preparatorio. Un buon RO sarà sempre pronto a esporre AP poco prima della partenza. Utilizzare questo quando la linea non è giusta (per qualsiasi motivo, tra cui un salto di vento). Non penalizzare i concorrenti quando non è colpa loro!

Non differire per aspettare i concorrenti che raggiungono il campo di regata in ritardo se gli altri sono arrivati con ragionevole diligenza.

I quattro segnali sono i seguenti:

### **1. Differimento indefinito**

(Bandiera AP accompagnata da due segnali acustici).

La bandiera AP viene visualizzata. Non vi è alcun limite di tempo a questo segnale, ma vi è una raccomandazione che non dovrebbe essere esposto per più di 1 ora. Questo non è sempre possibile e ci sono molte occasioni in cui il segnale viene esposto più a lungo.

Quando esposto a terra, questo segnale richiede un SI che estende il tempo tra la sua rimozione e il segnale successivo. Questa SI può essere trovata nella guida standard di SIs (Appendice L).

Questo segnale richiede un segnale sonoro quando viene rimosso.

### **2. Differimento per un tempo specifico**

(AP su un pennello numerico accompagnato da due segnali sonori).

Quando è evidente dalle condizioni atmosferiche e le previsioni che la regata sarà ritardata, è meglio segnalare uno o due ore di rinvio *dal momento della partenza programmata*.

Si raccomanda che un massimo di due ore sia segnalato in qualsiasi momento e questo può sempre essere esteso. Una durata più lunga non può essere ridotta una volta esposto il segnale. Questo segnale può essere utilizzato solo quando l'ora di inizio della gara è programmata precisamente.

Questo segnale richiede un segnale sonoro quando viene rimosso.

### **3. Regate differite - Ulteriori segnali a terra**

(AP su H accompagnata da due segnali sonori).

Questo segnale viene esposto quando il RO decide che per la sicurezza o qualsiasi altro motivo di far rientrare la flotta a terra.

Tecnicamente, l'unico modo per la flotta di scoprire quali sono le intenzioni del RO per il resto del programma della giornata, è di scendere a terra e guardare il pennone ufficiale dei segnali e/o il tabellone ufficiale dei comunicati (molti RO esporranno bandiera 'L' sul pennone ufficiale per poi mettere un avviso scritto nella bacheca ufficiale che precisa le intenzioni del Comitato di Regata, oppure esporranno una intelligenza a terra – stare in attesa).

Non vi è alcun segnale sonoro quando questo segnale viene rimosso.

### **4. Regata Rinviata ad altro giorno**

(AP su A accompagnato da due segnali sonori).

Quando il tempo è insufficiente per completare il programma delle prove del giorno, o le condizioni sono tali che questo è impossibile, viene esposto AP su A. Questo segnale deve essere utilizzato solo se c'è tempo nell'ambito del programma generale di gara di riprogrammazione

delle prove in un altro giorno.

AP su A non deve essere esposto troppo presto. L'intera giornata deve essere usata, se necessario, per completare la programmazione.

Non vi è alcun segnale sonoro quando questo segnale viene rimosso.

### **IL SEGNALE DI ATTENZIONE**

Anche se non fa parte del RRS, molte SIs ora si riferiscono a un 'segnale di attenzione'. Negli ultimi anni è diventato un luogo comune di esporre la bandiera arancione sulla linea di partenza (e sulla barca pin-end se utilizzata) 5 minuti prima del segnale di avviso di una regata o di una sequenza di prove. È particolarmente utile quando si disputa più di una prova al giorno.

Questa bandiera comunica ai concorrenti che sta per iniziare la procedura di partenza e di tenersi pronti. Così, tra l'altro, nelle derive i concorrenti mettono via cibo e bevande per consegnarli ai propri allenatori, nelle barche a chiglia si cominciano a issare le vele scelte per le condizioni, sulle tavole a vela i concorrenti iniziano a sciogliersi di nuovo. Si tratta di una tecnica preziosa applicabile a tutti i tipi di regata. Per le barche a chiglia, questo è il momento ideale per annunciare il percorso da effettuare attraverso il VHF se il percorso non è prefissato e definito nelle SIs.



## II SEGNALE DI AVVISO

La bandiera di classe, come prescritto nei SIs, viene utilizzata come segnale di avviso. È il primo segnale nella sequenza di partenza e quello da cui la flotta farà partire i cronometri. Se il RO e il cronometrista non hanno già sincronizzato i propri orologi, lo faranno con questo segnale di avviso. Riferendosi a questo orologio si raggiungono tre obiettivi:

1. È la riprova che il cronometrista chiama il tempo correttamente.
2. Vi è un secondo orologio in esecuzione nel caso il primo fallisca.
3. Il RO non ha bisogno di continuare a chiedere il tempo e quindi distrarre il cronometrista anche se il cronometrista comunicherà sempre il tempo, ad alta voce.

Il Comitato di Regata dovrebbe fare ogni sforzo per esporre questo segnale all'orario prescritto nei SIs.

Esso è accompagnato da un segnale sonoro.

## I SEGNALI PREPARATORI

Ci sono cinque segnali preparatori. È importante ricordare che l'imposizione di penalità sulla flotta mette tanta pressione sul Comitato di Regata quanto ne mette sulla flotta. Con una buona gestione della regata e un'attenta pianificazione, l'uso di segnali di penalità può essere notevolmente ridotto.

Il formato utilizzato per la regata può aiutare a ridurre la lunghezza della linea di partenza e il numero di barche a proporzioni più gestibili. Più grande è la flotta, più lunga è la linea e maggiore è l'uso di segnali di penalità. Una scadente gestione della linea, talvolta si traduce in un uso inadeguato di bandiere di penalità.

È buona norma ed equa per i concorrenti, non utilizzare una bandiera di penalità per il primo tentativo di partenza di una prova. Se i concorrenti non hanno fatto niente di male, allora perché dovrebbero essere penalizzati? Inoltre, se, a causa di una linea di partenza non giusta, una partenza viene rinviata o è stata oggetto di un richiamo generale, i concorrenti non ne avevano colpa e quindi non dovrebbe essere sottoposti ad una bandiera di penalità al successivo tentativo di partenza. Solo quando proprio i concorrenti sono la causa di un richiamo generale su una buona linea, allora dovrebbe essere usata una bandiera di penalità alla ripartenza.

I segnali preparatori sono accompagnati da un segnale sonoro alla 'esposizione' e un *lungo* segnale sonoro alla 'rimozione'. La rimozione del segnale preparatorio è un segnale di preparazione esecutiva che significa che qualunque segnale sia stato esposto come segnale preparatorio è ora attivato. La regola del caso si applica da questo punto fino al segnale di partenza.

### 1. Bandiera 'P' - nessuna penalità

Nel contesto delle regole, questo segnale è effettivamente il segnale di 'nessuna penalità'. Barche che sono OCS possono 'tuffarsi' indietro sulla linea di partenza.

Con una buona linea di partenza e una flotta di dimensioni ragionevoli, dovrebbe essere possibile utilizzare questa bandiera per la maggior parte delle partenze. Il RO dovrebbe sempre utilizzare la bandiera 'P' al primo tentativo di una partenza.

Bandiera X viene esposta dopo il segnale di partenza per le imbarcazioni che sono giudicate OCS.

## 2. Flag 'I' – Regola di rientro dagli estremi

L'area dove si applica la penalità è il lato di percorso della linea di partenza e le sue estensioni. Le barche che sono in questa zona nel minuto prima della partenza (dopo che la bandiera 'I' è stata rimossa) devono successivamente navigare dal lato di percorso al lato di pre partenza attraverso un prolungamento della linea, prima di partire.

Svantaggi:

- Si penalizza maggiormente una barca che è sul lato del percorso nel mezzo di una lunga linea di partenza rispetto a una barca alle due estremità. Ciò può causare l'ammucchiamento della flotta a entrambe le estremità lasciando spazio in mezzo alla linea di partenza.
- I RO devono esporre la bandiera 'X' dopo il segnale di partenza, se qualche barca è sul lato del percorso della linea di partenza o dei suoi prolungamenti o, essendo stata lì, non è riuscita a tornare al lato di pre-partenza della linea girando intorno agli estremi. Ciò può causare confusione - e il RO deve avere occhi anche dietro!
- Tutte le imbarcazioni che violano questa regola devono essere monitorati per verificare che in seguito partano correttamente. Questo è un compito oneroso e di solito richiede l'attenzione di più di una persona.
- Tale penalità può creare una situazione di pericolo con le barche che attraversano tutta la flotta sopraggiungente nel tentativo di tornare sul lato di pre/partenza della linea tramite le sue estremità.

La Bandiera 'X' viene visualizzata dopo il segnale di partenza per le imbarcazioni che sono giudicate OCS e / o hanno fallito di tornare al lato pre/partenza della linea girando intorno alle sue estremità.

## 3. Bandiera 'Z' - 20% penalizzazione sul punteggio

L'area di penalità è il triangolo formato dalla linea di partenza e la prima boa del percorso. Barche che sono in questa zona nel minuto prima della partenza (dopo che la bandiera 'Z' è stata rimossa) possono tornare nel lato di pre-partenza della linea di partenza riattraversandola, cioè 'tuffo' indietro. Se l'imbarcazione successivamente parte correttamente è soggetta ad una penalità di punteggio del 20% (delle barche iscritte, arrotondando al 0,5 superiore) altrimenti sarà segnata OCS.

Svantaggi:

- Se vi è un richiamo generale o abbandono *dopo* la partenza, la sanzione è mantenuta dalla barca anche se la gara viene fatta ripartire. Questo non in caso di differimento o abbandono *prima* della partenza. E' consigliabile che il RO opti per un differimento (AP) della partenza se la linea non è ortogonale al vento o equa, evitando così la probabilità di penalizzare un concorrente innocente.

Vantaggi:

- In caso di un richiamo generale, non vi è alcun obbligo di visualizzare i numeri velici delle barche penalizzate sulla barca comitato, così come è il caso quando si utilizza la bandiera nera.

Bandiera 'X' viene esposta dopo il segnale di partenza per le imbarcazioni che sono giudicate OCS in partenza, ma non per coloro i quali sono tornato indietro e poi partiti correttamente.

#### **4. Le bandiere 'I' e 'Z' – Regola del rientro dagli estremi + 20% penalizzazione sul punteggio**

L'area di penalità è il lato di percorso della linea di partenza o dei suoi prolungamenti. Le barche che sono in questa zona nel minuto prima della partenza (dopo che le bandiere 'I' + 'Z' sono state rimosse) devono ritornare sul lato di pre-partenza della linea girando attorno alle due estremità, ma in questo modo hanno anche una penalità sul punteggio del 20%.

Tutti gli inconvenienti di entrambe le bandiere I e Z .

La bandiera 'X' viene esposta dopo il segnale di partenza per le imbarcazioni che sono giudicate OCS e / o hanno fallito il ritorno al lato di pre-partenza della linea girando intorno alle sue estremità.

Questo segnale preparatorio è raramente utilizzato.

#### **5. La bandiera Nera - BFD (Black Flag Disqualified)**

L'area di penalità è il triangolo formato dalla linea di partenza e la prima boa del percorso. Barche che si trovano in questa zona nel minuto prima dell'inizio (dopo che la bandiera nera è stata rimossa) sono classificati, senza udienza, BFD (Black Flag Disqualified).

Svantaggi:

- Come con la bandiera 'Z', se vi è un richiamo generale o la prova viene annullata *dopo* la partenza, la penalità (BFD) è mantenuta dalla barca, anche se la prova viene fatta ripartire. Questo non è il caso con un differimento o l'abbandono *prima* della partenza. Così il RO è obbligato a rinviare (AP) la partenza se la linea non è ortogonale al vento o equa, evitando così il rischio di penalizzare un concorrente innocente.
- A differenza del caso di un richiamo generale o abbandono dopo la partenza con una bandiera 'Z', la penalità della bandiera nera dice che le barche sanzionate (BFD) non sono autorizzate a prendere parte alla successiva partenza e che i numeri velici di quelle barche *sono* esposti sulla barca comitato prima del Segnale di avviso della nuova partenza . Prima di pubblicare i numeri, gli ufficiali registratori dovrebbero controllare con attenzione che tutti i numeri velici chiamati come BFD appaiono sull'elenco iscritti (così sono numeri validi) altrimenti vengono cancellati dall'elenco visualizzato sulla barca comitato. Quindi lo sforzo di questa procedura, per quanto riguarda il comitato di regata interessato, è considerevole.

Si raccomanda che un differimento molto tardivo dovrebbe essere effettuato entro e non oltre 5 secondi prima della partenza, anche se alcuni RO hanno atteso fino a 2 secondi prima di esporre l'AP.

È molto importante che il RO sia consapevole che una volta effettuato il segnale di partenza se ci sono imbarcazioni OCS, queste devono essere BFD.

Il Richiamo individuale (Bandiera 'X'), non si applica ad una partenza con bandiera nera.

#### **6. Bandiera 'U' (UNIFORM)**

È essenzialmente la stessa cosa di una bandiera nera tranne che dopo un richiamo generale o abbandono dopo la partenza la penalità non è trattenuta dalla barca e la lavagna è pulita per quella gara.

## **UN MINUTO ALLA PARTENZA**

Il periodo di penalità ,se previsto, inizia in questo momento.

Per coprire gli eventi durante la sequenza di partenza, ogni persona che controlla la linea dovrebbe utilizzare un dispositivo di registrazione e registrare continuamente almeno 90 secondi prima del segnale di partenza e includere qualsiasi cosa di interesse anche dopo la partenza. In questo periodo si dovrebbe descrivere ciò che si vede, come se si stesse commentando una partita di calcio. In questo modo si dipinge un quadro dello stato del vento e del mare, della posizione delle barche relativamente alla linea di partenza, annotando i numeri della barca e le eventuali imbarcazioni che potrebbero essere troppo vicino alla linea. Un elemento importante è registrare la distanza, in lunghezze, delle barche che sono dietro la linea. Notare anche se si stanno distendendo in modo uniforme lungo la linea o se le barche tendono a raggrupparsi ad un'estremità. La segnalazione di bandiera 'X' o '1°ripetitore' sarà inclusa nella registrazione.

Sforzarsi sempre di registrare il cronometrista mentre esegue il conto alla rovescia per la partenza. I segnali acustici saranno anche essi registrati.

Al segnale di partenza il RO dovrebbe chiamare 'Linea libera' o in alternativa registrare le imbarcazioni che sono OCS. Quest'ultima registrazione è la registrazione più importante da effettuare. È difficile registrare i numeri velici immediatamente alla partenza, quindi avviare la registrazione delle imbarcazioni che potrebbero essere sopra la linea nei 2 , 3 secondi prima del segnale di partenza, o appena prima che attraversino la linea di partenza anticipatamente. In questo modo vi è un buon possibilità che ogni barca che è OCS sarà identificato correttamente.

Le registrazioni devono essere etichettate e non cancellate fin dopo la conclusione di tutto l'evento. Non si può mai sapere quando un comitato delle proteste potrebbe richiedere quel particolare elemento di prova.

## CONTROLLARE LA LINEA

Questo è più difficile di quanto sembri. Si consiglia di stare 1 metro dietro l'albero sulla direzione della linea.

Se uno yacht viene utilizzato come barca comitato avrà un albero alto. Per valutare con precisione la linea è consigliabile che il RO occupi una posizione a circa un metro di distanza dall'albero con il bordo anteriore dell'albero in linea con l'estremità del pinend. L'altra migliore posizione è per il RO di stare avanti l'albero con la spalla sinistra posta con forza contro l'albero.

Questo pone i suoi occhi circa 30 cm sul lato sopravento della linea di partenza. Pertanto, qualsiasi barca che ha avvistato sopra la linea è sicuramente fuori! Una terza posizione su uno yacht, è di guardare il pin –end con la testa saldamente appoggiata all'albero dietro di voi. Queste ultime due posizioni hanno il vantaggio che si ha una visuale libera di tutta la linea di partenza.

Un motoscafo solitamente ha un albero temporaneamente fissato al candeliere. In piedi ad un metro di distanza e traguardando sull'estremità del pin-end è quindi molto pratico. Poiché il palo di solito è molto più sottile dell'albero di uno yacht, questo non ostruisce la vista del RO nello stesso modo.

Quando una barca viene utilizzata come pin-end allora le posizioni sopra descritte si applicano anche all'altra estremità della linea.

Quando una boa viene utilizzata come pin-end, allora la persona che si occupa di traguardare la linea deve ancorare la barca sull'estensione della linea di partenza, allineando la boa con l'albero sulla barca comitato. Quando si ancora deve lasciare spazio sufficiente tra la barca e la boa in modo che una barca può passare tra l'estremità della barca controstarter e la boa quando la bandiera 'I' è stata esposta.

Avere sempre un secondo paio di occhi su ciascuna estremità della linea di partenza aiuterà nella corretta identificazione delle imbarcazioni.

Il RO deve prendere una decisione immediata al segnale di partenza. Ha una delle tre opzioni da scegliere:

1. E 'un buon partenza - ' Linea Libera '
2. Ci sono una o più imbarcazioni OCS chiaramente identificate - "Bandiera X, Richiamo individuale '
3. Ci sono troppe barche non identificate - '1° Ripetitore, Richiamo Generale '

Per assisterlo nel processo decisionale si richiedono informazioni da altri membri del Comitato di Regata che controllano la linea, in particolare Assistant Race Officer all'estremità del pin-end. In questa fase il RO non richiede i numeri velici della barca. Le informazioni di cui necessita sono:

1. Quante barche identificate?
2. Quante barche in totale oltre la linea?

Queste informazioni vengono trasmesse a lui come due numeri (ad esempio, 2 e 3, due barche identificate, tre barche over in totale). Il numero più piccolo può essere solo il numero di barche identificate, il più grande è il numero totale di barche oltre la linea. Questa informazione, aggiunta alle proprie osservazioni, permette di decidere al RO tra un Richiamo Individuale e un Richiamo Generale.

Mentre, la decisione finale è quella del RO, si raccomanda che lui e l'Assistente Race Officer sul pin-end siano d'accordo sul numero totale di barche *identificate* OCS (o BFD) e il numero totale considerate OCS (o BFD).

## **RICHIAMO INDIVIDUALE - BANDIERA 'X'**

Quando ci sono imbarcazioni chiaramente identificate OCS viene esposta la bandiera 'X' con un segnale sonoro non appena possibile dopo la partenza.

La giurisprudenza afferma che questo segnale sonoro e il segnale visivo devono essere fatti allo stesso tempo ed entro 5 secondi.

Quindi la raccomandazione a tutti i RO è quello di effettuare questo segnale entro 4 secondi dal segnale di partenza. Se si ritarda ad effettuare il segnale di un richiamo individuale, è meglio abbandonare la gara e ripartire, piuttosto che consentire a una barca OCS di partire ingiustamente e con la possibilità di avere riparazione concessa (quando segnato OCS) per un errore nella procedura del Comitato di Regata.

Bandiera 'X' rimane visualizzata fino a quando;

- Tutte le barche chiaramente identificate sono tornate sul lato di pre-partenza della linea di partenza o di una delle sue estensioni avendo rispettato la RRS 30.1 (regola della bandiera I), o
- Per 4 minuti dopo la partenza, o
- Fino al 1 minuto prima del segnale di partenza successivo.

Si rimuove senza segnale sonoro.

Il RO farà ogni sforzo per identificare tutte le barche OCS. Questo può essere molto difficile a volte, in particolare quando alcune imbarcazioni sono oscurate alla vista da imbarcazioni più vicine alle estremità della linea. Il RO non dovrebbe permettere alla prova di continuare se è convinto che alcune barche non identificate erano finite OCS. È prassi normale usare il numero velico della barca per l'identificazione. Questo subito provoca molti problemi per il RO quando:

- Numeri di 6 cifre (come nella classe Laser).
- il materiale della vela trasparente permette al numero sul retro di essere visto soprattutto con numeri digitalizzati dove un 5 e 2 su lati opposti della vela causano confusione.
- I numeri sono posti indietro nei pressi della balumina della vela.
- I terzaroli delle vele nascondono il numero.

Per ovviare a questo, l'esperto RO noterà sul suo registratore altri elementi di identificazione, come i colori dello scafo, la prua o gli indumenti dei regatanti.

Il RO avrà anche qualcuno che segua una barca con gli occhi fino a quando non è in grado di identificarla chiaramente. In molte regate importanti, viene assegnato per l'evento un numero di prua ed è fissato su entrambi i lati della prua dove può essere visto chiaramente.

In molte partenze ci possono essere una o più barche che non possono essere chiaramente identificate da entrambe le estremità della linea nel qual caso si segnala un richiamo generale.

È assolutamente indesiderabile segnalare un richiamo individuale e poi un richiamo generale.



## **RICHIAMO GENERALE – 1° RIPETITORE**

Un richiamo generale deve essere utilizzato quando il RO non è convinto che tutte le barche partite in anticipo siano state identificate. Esso sarà esposto con due segnali sonori.

Il RO deve sempre chiedersi che cosa ha causato il fatto che molte barche siano oltre la linea in partenza? Ci possono essere una varietà di ragioni, tra cui:

- un salto di vento che causa un'inaspettata ondata di barche a un'estremità della linea.
- una corrente di marea che spinge le barche sul lato di percorso della linea.
- una linea di partenza corta in cui le barche hanno difficoltà a trovare uno spazio. Questo crea di solito un mucchio nel mezzo della linea.
- una linea di partenza poco definita. Se gli alberi non sono abbastanza alti o le bandiere sugli alberi non sono grandi abbastanza i concorrenti hanno difficoltà a sapere dove si trova la linea di partenza.

In caso di problemi con la linea (lunghezza, o l'angolo al vento etc) utilizzare AP anziché Richiamo generale appena prima della partenza. In caso di un errore del Comitato di Regata scoperto *dopo* il segnale di partenza (ad es. i tempi), la gara dovrebbe essere abbandonato (usando N), piuttosto che segnalare un richiamo generale.

Le regole permettono l'uso del Richiamo Generale in questo caso. Ma è buona norma usare il richiamo generale quando il problema è stato causato dai concorrenti; quando il problema è nostro (del CdR) si espone AP se l'errore viene riconosciuto prima della partenza o abbandono (N) quando riconosciuto successivamente.

Con l'eccezione della penalità della bandiera nera, tutte le barche sono autorizzate a ripartire nella gara successiva dopo un Richiamo generale (ma alcuni possono avere comunque una penalità del 20% se è stata esposta la bandiera 'Z'). Il RO dovrebbe essere molto diffidente a consentire che una partenza avvenga su una linea cattiva in cui è probabile che un gran numero di barche siano oltre la linea e seguito da un richiamo generale, specialmente quando è stata utilizzata una bandiera di penalità come segnale preparatorio. Come detto sopra, un buon RO utilizzerà un segnale di rinvio anche molto tardivo in queste circostanze.

BANDIERA '1° Ripetitore' rimane esposta fino a un minuto prima del segnale successivo, di solito il segnale di avviso per una ripartenza della prova (o può essere cambiato con uno dei segnali di differimento). Se non c'è variazione del percorso o qualsiasi altro ritardo, il RO deve preparare un nuovo segnale di avviso non appena la flotta è tornata nella zona di partenza. Per facilitare questo, molti RO avranno a disposizione una barca veloce che attraversa la flotta esponendo la bandiera '1° Ripetitore' per fare in modo che tutta la flotta ritorni alla zona di partenza il più rapidamente possibile.

Quando il Comitato di Regata è pronto e la flotta è tornata nella zona di partenza, la bandiera '1° Rip' può essere rimossa con un segnale sonoro. Il nuovo segnale di avviso viene esposto un minuto dopo iniziando la nuova sequenza di partenza.

## **DURANTE LA REGATA**

### **CONTROLLO DELLA REGATA DOPO LA PARTENZA**

Una volta che la flotta è in regata sul primo lato, il RO rivolge la propria attenzione ad altre questioni.

Ci sono diverse situazioni che si possono sviluppare durante la regata e possono rischiare di rovinarla. Con un'attenta osservazione e le informazioni provenienti dalle barche posaboe, che sono intorno all'area di percorso, il buon RO sarà in grado di anticipare eventuali problemi prima che raggiungano una fase critica. Alcuni problemi che possono rovinare quella che è partita come una buona prova sono:

- crollo della velocità del vento rendendo il tempo limite impossibile da raggiungere e quindi il rischio di perdere la prova.
- aumento della velocità del vento con conseguente pericolo per la sicurezza, trasformando la regata in un percorso di sopravvivenza.
- cambio di direzione del vento. Questo può richiedere che si effettui un cambio di percorso su di un nuovo vento.
- boe in movimento (forse a causa di ancoraggi che non tengono su una marea montante).

Altre funzioni comprendono la registrazione della posizione delle barche durante lo svolgimento della prova. In molti eventi questo compito è effettuato ad ogni giro di boa. Esistono varie tecniche che il RO può utilizzare per garantire che la prova raggiunga una soddisfacente conclusione, tra cui:

- abbreviare il percorso - S.
- regolare il percorso in nuova lunghezza e/o nuova direzione del vento - C.
- sostituire una boa mancante - M.
- abbandonare la prova - questa è l'ultima spiaggia! - N

Un attento monitoraggio e una rapidità decisionale possono migliorare o salvare molte regate.

Inoltre, alcune classi permettono alla Regola 42 di essere attivata o disattivata a seconda della velocità del vento. Questo deve essere segnalato ai concorrenti e alla giuria in acqua.



## **CAMBIARE IL PERCORSO**

I salti di vento sono una parte delle regate che i concorrenti gradiscono. Tuttavia, se uno spostamento del vento diventa permanente e interessa un'intero lato o più, il percorso può

diventare troppo unilaterale e si renderà necessario l'effettuazione di un cambio di percorso. Alcune configurazioni di percorso lo rendono difficile; gare brevi possono renderlo impossibile.

Come linea guida:

### **Cambiamento di direzione del vento**

- Con un salto di vento di  $10^\circ$  o meno il percorso non dovrebbe essere cambiato a meno che non sia necessario regolarlo per la corrente o per provvedere un orientamento ortogonale.
- Tra i  $10^\circ$  e i  $15^\circ$  occorre prendere in considerazione la regolazione del percorso per il nuovo vento a condizione che il RO sia convinto che il cambiamento sarà permanente.
- Con un salto di vento di oltre  $15^\circ$  il percorso deve essere regolato al nuovo vento.
- Con un salto di vento superiore a  $45^\circ$ , il RO deve considerare la stabilità del salto e la sua influenza sulla gara e pensare anche ad un annullamento.
- Frequenti e violenti salti di vento: in queste circostanze, il Comitato di Regata può non essere in grado di regolare il percorso sufficientemente o rapidamente per mantenere il percorso nello standard richiesto. La gara dovrebbe essere abbandonata.
- Variazioni della corrente o una differenza dell'angolo della corrente rispetto al vento può giustificare modifiche al di fuori di queste linee guida.

### **Variazione di velocità del vento**

- Una modifica della lunghezza di un lato è opportuno per garantire che i limiti di tempo e / o i tempi target siano soddisfatti.
- Variazioni della lunghezza dei lati non devono tradursi in meno del 30% o più del 150% della lunghezza originale del lato.
- Non fare troppi cambiamenti in lunghezza solo per ottenere il tempo target.
- Le variazioni di corrente possono giustificare modifiche al di fuori di queste stesse linee guida.

### **Cambiare il successivo lato del percorso per direzione del vento**

Ciò richiede l'esposizione della bandiera 'C' da esporre con un segnale sonoro ripetitivo con.

- I gradi bussola della nuova posizione della boa successiva.
- Un rettangolo rosso quando la nuova boa è a sinistra della boa originale.
- Un triangolo verde quando la nuova boa è a dritta della boa originale originale.

## **Cambiare il successivo lato del percorso per la velocità del vento**

Ciò richiede l'esposizione della bandiera 'C', da esporre con un segnale sonoro ripetitivo con:

- Un segno più quando il lato è stato significativamente aumentato in lunghezza
- Un segno meno quando il lato è stato notevolmente diminuito di lunghezza

Non di rado il percorso deve essere cambiato per entrambi, angolo del vento e velocità; nel qual caso i segnali sopra sono opportunamente combinati. La nuova boa non è necessario che sia in posizione quando viene esposto questo segnale. Deve essere fatto ogni sforzo per mantenere la corretta configurazione del percorso.

Ci sono due metodi utilizzati per ottenere un cambiamento nella posizione della boa successiva:

1. Quando le risorse sono scarse, può essere necessario salpare la boa originale e spostarla in una nuova posizione. Questo può essere un processo lento e impossibile se la coda della flotta deve ancora girare la boa da spostare ma le barche di testa sono pronte a veleggiare lungo il 'nuovo' lato.
2. Viene posata una nuova boa nella nuova posizione e poi viene rimossa la vecchia. Per distinguere la nuova boa dalla vecchia, la nuova boa sarà di un colore diverso o avrà altre caratteristiche che la distinguono.

Idonee SIs possono essere trovate nella guida SIs (RRS Appendice L).

## **Posizione della Barca per segnalare un Cambio di Boa**

Utilizzare una barca di segnalazione per formare un cancello sul lato di arrivo dalla boa precedente. Deve essere sopra la lay-line delle barche che si avvicinano, così 90° o sopra la boa che precede la boa che deve essere spostata.

Il segnale deve essere fatto per ogni barca che passa attraverso il cancello in modo che riceva il segnale prima di cominciare il nuovo lato.

Le posizioni suggerite per il segnale da effettuare su un percorso a trapezio sono:

## **BOA MANCANTE**

I motivi per cui le boe vanno alla deriva sono le ancore non correttamente posate, o le cime di ancoraggio troppo corte con una marea montante.

L'azione del Comitato di Regata dipenderà delle circostanze particolari al momento in cui la boa si allontana dalla sua posizione. Se c'è tempo la boa dovrebbe essere 'catturata' e rimorchiata in posizione corretta con una cima di ancoraggio in più.

Tuttavia, ci sono momenti in cui è richiesta la sostituzione della boa.

Tutti i buoni team di gestione della regata avranno boe di scorta in mare pronte per essere utilizzate. Se non è possibile fare questo, un'imbarcazione deve essere ancorata nella posizione della boa esponendo la bandiera 'M' e fare un segnale sonoro ripetitivo. Questa barca è quindi in sostituzione della boa andrà girata come se fosse una boa.

L'ultima risorsa è quella di abbandonare la prova. Se la prova diventa irregolare, perché l'aver spostato la boa mentre la flotta stava ancora girando attorno ad essa ha fatto percorrere ad alcune barche una maggiore distanza rispetto ad altre, allora l'unica azione è quella di abbandonare la prova.

## **RIDUZIONE DI PERCORSO - BANDIERA 'S'**

Quando viene visualizzato questo segnale, con due segnali sonori, il percorso viene accorciato. Ciò significa che il percorso che è stato esposto al segnale di avviso ha uno o più lati tagliati.

### **Esposizione del segnale**

La barca che è prima durante una prova si aspetta di compiere il percorso come visualizzato al segnale di avviso. Questa navigherà tatticamente con questo obiettivo in mente. Quando il percorso è ridotto rimuovendo uno o più lati, la tattica impiegata da ogni barca concorrente può cambiare.

Per questo motivo, la decisione non deve essere presa alla leggera e quando fatto, è importante che il segnale sia visto e sentito il più presto possibile, anche se potrebbe essere una considerevole distanza sopravento rispetto alla posizione della flotta. Se possibile, esporre il segnale appena la barca in testa comincia il lato del percorso da accorciare (sebbene la RRS prevede che la riduzione possa essere segnalata anche all'ultimo momento, purchè ciò avvenga prima che la prima barca tagli l'arrivo).

### **Riduzione del Percorso - Linea di Arrivo**

Questa è:

- Ad una boa da girare, tra la boa ed un palo che esponga la bandiera 'S'
- Ad una linea che le imbarcazioni devono attraversare alla fine di ogni giro.
- Ad un cancello, tra le boe del cancello.

Alcuni eventi non consentono di utilizzare questo segnale (se lo stabiliscono le SIs.) Per effettuare un accorciamento di un percorso non è necessaria alcuna SIs specifica poiché questo è già contemplato nel RRS (RRS 32).

Accorciare un lato piuttosto che ridurre il percorso, perfino il lato finale, è consentito mediante l'utilizzo di un segno meno come specificato nella regola 33 (soluzione migliore)

## **ANNULLAMENTO**

Bisogna fare attenzione a questi segnali, perché quando vengono esposti da soli si applicano a tutte le classi. Può essere necessario qualificarli con una bandiera di classe.

### **Tutte le regate sono annullate - Rientro in Area di partenza**

(Bandiera 'N' accompagnata da tre segnali sonori)

Quando viene esposta da sola, bandiera 'N' può *soltanto* essere utilizzato dopo la partenza.

Ciò significa che la gara viene abbandonata, i concorrenti devono tornare alla zona di partenza e una nuova partenza sarà effettuata appena possibile.

La rimozione è accompagnata da un segnale sonoro e seguito un minuto più tardi dal segnale di avviso della nuova partenza.

### **Tutte le regate sono annullate - Ulteriori segnali a terra**

(Bandiere "N su H " accompagnate da tre segnali sonori)

Può essere visualizzato in qualsiasi momento - prima o dopo la partenza.

### **Tutte le regate sono annullate – Non più Regate Oggi**

(Bandiere "N su A ' accompagnate da tre segnali sonori)

Può essere visualizzato in qualsiasi momento - prima o dopo la partenza.

## **L'ultima risorsa**

Quando si utilizza bandiera 'N' (o 'N / H' o 'N / A') dopo la partenza, quella prova viene fermata. Questo prospetta al RO molti problemi, perché, immediatamente all'inizio della prova, una barca stabilirà molto rapidamente un vantaggio sui suoi avversari e, allo stesso modo, qualcuno diventerà molto rapidamente l'ultima barca della flotta.

Quando la prova viene fermata da questo segnale, il leader non sarà molto felice, mentre la barca in coda alla flotta probabilmente accoglierà molto bene la decisione. Si tratta di una 'no-win situation' per il RO.

E' molto importante studiare la regola (RRS 32) che autorizza l'uso del segnale di abbandono. Questo regola elenca cinque motivi per l'abbandono:

1. un errore nella procedura di partenza (questo include un segnale invalido per un Richiamo individuale).
2. cattivo tempo.
3. vento insufficiente.
4. una boa che è mancante o fuori posizione.

5. qualsiasi ragione che riguardi direttamente la sicurezza o la correttezza della gara.

Si raccomanda vivamente di seguire i seguenti criteri quando s'intende fare uso di questo Segnale:

1. Nella prima metà del primo lato, abbandono in caso di un importante salto di vento (più di 25°) o di improvviso calo di vento. Dopo di che, lasciare continuare la prova e cambiare il percorso.

2. Crollo di vento. È opportuno abbandonare la prova quando la situazione è tale che la barca di testa sarebbe impossibilitata a raggiungere Boa 1 entro il tempo limite per la 1° boa o completare il percorso entro il tempo limite, anche se un nuovo vento dovesse arrivare. Deve essere considerata la possibilità che un nuovo vento arrivi.

Più la prova va avanti e più improbabile e inopportuno è abbandonare la prova.

3. Aumento della velocità del vento; pericolo per la sicurezza. Quando c'è un pericolo per la vita, la prova dovrebbe essere abbandonata immediatamente. Il numero di barche disponibili per il salvataggio (non normalmente coinvolti nel soccorso) dovrebbe essere considerato. La decisione dovrebbe essere anche basata sulla velocità del vento superiore ai limiti previsti nelle regole di classe o precedentemente concordate con la classe e l'autorità organizzatrice.

4. Evento insolito che rende la gara scorretta. Questo può accadere quando c'è qualche influenza esterna che ha un effetto negativo sulla correttezza della gara.

5. Frequenti e violenti salti di vento. In queste circostanze il Comitato di Regata può non essere in grado di aggiustare il percorso sufficientemente o in maniera rapida tale da mantenere un percorso sullo standard richiesto. La gara dovrebbe essere annullata.

Per gli eventi di Windsurf: se il pompaggio diventa il principale metodo di propulsione, la gara deve essere abbandonata.

## **L'ARRIVO**

### **POSIZIONE DELLA LINEA DI ARRIVO**

La linea di arrivo dovrebbe essere posata prima che la prima barca cominci il lato finale. La posizione dell'arrivo è in funzione del percorso e può essere critica e può influire sull'efficienza della gestione di una regata quando si debba disputare più di una prova back-to-back. Può influire sulla capacità di leggere i numeri velici o altri mezzi di identificazione.

### **Sopravento - alla fine di una bolina**

La bolina finale può essere estesa posizionando la boa di arrivo ad una certa distanza sopravvento alla Boa 1. Questo era il luogo tradizionale del Comitato di Regata per posizionare l'arrivo, posandolo circa 50 a 70 metri sopravvento a boa 1. Questo lascia la boa 1 vicino alle imbarcazioni in arrivo. La boa 1, non è considerata boa di percorso per le barche che percorrono il lato finale fino all'arrivo.

**Questo tipo di arrivo facilita il giudice che rileva il numero della barca rispetto alla linea.** Solitamente i numeri sono chiaramente visibili sulla vela.

Lo svantaggio di questa posizione relativa al percorso è che le barche devono poi tornare indietro all'area di partenza per la successiva prova. Questo richiede tempo e rallenta il processo di partenza della prova successiva.

### **Sottovento – un arrivo in poppa**

Questo è probabilmente la più difficile situazione in cui registrare le barche sulla linea di arrivo. Il numero della randa è spesso difficile da vedere. I numeri visualizzati sullo spinnaker sono a volte assenti ma, quando presenti, utili all'identificazione. Può essere utile avere una barca sottovento alla linea di arrivo rivolta verso il percorso, per individuare le imbarcazioni. Il problema si può risolvere con numeri di prua ben visibili, quando è possibile.

Quando la regata è di tipo back-to-back, questa posizione permette al Comitato di Regata di iniziare rapidamente le procedure per una nuova prova.

### **Arrivo al traverso**

Uno sviluppo recente ha visto la linea di arrivo piazzata vicino alla prua della barca comitato in modo che l'ultimo lato del percorso sia un breve traverso dalla boa di poppa fino all'arrivo. Questo ha il vantaggio che la flotta arriva in prossimità della linea di partenza pronta per ripartire, mentre i numeri velici sono più facili da leggere che in un arrivo di poppa.

Su un percorso a trapezio la distanza dalla boa 3 (3p) all'arrivo non dovrebbe essere più di 0.2Nm.

## **POSARE LA LINEA DI ARRIVO**

La linea di arrivo non viene posata fino a quando la prova è in corso di svolgimento, ma deve essere posata prima che la barca di testa cominci il lato finale.

Una linea di arrivo alla fine del lato sopravvento deve essere posata in modo che sia a 90° rispetto alla direzione del vento. Su tutti gli altri lati del percorso, l'arrivo è fissato a 90° rispetto alla direzione di provenienza dall'ultima boa del percorso.

La linea di arrivo deve essere lunga da 50 a 60 metri per la maggior parte delle flotte, ma sicuramente un po' più lunga per i grandi cabinati a vela.

## **Linea di arrivo in un percorso ridotto**

Le stesse regole valgono per la posa di una linea di arrivo in un percorso ridotto, la differenza è che, in molti casi, la linea di arrivo di un percorso accorciato utilizza una boa da girare come pin-end. Per ridurre la confusione tra i concorrenti la barca arrivi dovrebbe essere messa a 90° rispetto alla direzione di provenienza dalla precedente boa (o il vento su un lato di bolina) e sul lato della boa del percorso accorciato tale che le barche attraversino la linea di arrivo come se dovessero continuare la prova e girare la boa. Quando l'arrivo è in mezzo ad un cancello la barca arrivi deve poi essere posizionata all'esterno del cancello, in modo che una persona traguardando può allinearsi al cancello per determinare l'arrivo.

## **LA BANDIERA BLU**

Quando esposta all'arrivo di una prova, la bandiera blu indica ai concorrenti che la barca comitato che registra gli arrivi è in 'posizione' per l'arrivo. Non definisce la linea del arrivo. Per esserlo dovrebbe essere descritto separatamente nel SIs.

La bandiera blu deve essere esposta senza un segnale acustico, quando la prima barca comincia l'ultimo lato verso l'arrivo. Ciò è particolarmente utile per i concorrenti quando vi sono più di due giri di percorso da compiere. Li aiuta a tenere traccia del numero di giri che hanno fatto.

Rimuovere la bandiera blu, senza un suono o alla scadenza del tempo limite, o 1 minuto dopo l'arrivo dell'ultima barca, a seconda dei casi.

## **ARRIVO**

La definizione di arrivo dovrebbe essere chiaramente compreso dal RO guardando la linea di arrivo. Una volta che una parte di una barca, scafo, equipaggio o attrezzatura nella sua posizione normale attraversa la linea di arrivo provenendo dal lato di percorso, quella è la sua posizione o tempo finale. Non è necessario che tutta la barca attraversi la linea. Tuttavia, una barca non ha finito se dopo aver attraversato la linea di arrivo, corregge un errore, sotto RRS 28.2 (regola del filo di lana).

Se una barca ancora in regata colpisce una boa di arrivo deve quindi completare il giro di penalità e deve ritornare completamente sul lato di percorso della linea di arrivo prima di attraversare la linea per la seconda volta - è solo allora che è arrivata correttamente.

Lo stesso dicasi per una barca che viola una regola della Parte 2, mentre ancora in regata.

Una barca smette di regatare quando ha finito e ha liberato la linea di arrivo e le sue boe. Si può liberare la linea navigando avanti fino a quando il suo specchio di poppa è libero o indietro sul lato di percorso della linea. Immediatamente dopo che la sua prua scende sotto la linea di arrivo, la linea è libera. Tuttavia è ancora soggetta alle RRS perché deve tenersi discosta dalle altre barche che sono ancora in regata.



## REGISTRAZIONE DELL'ARRIVO

È essenziale avere una registrazione accurata di tutte le barche che attraversano la linea di arrivo. Quando una barca passa al di fuori della linea di arrivo, ma attraversa le estensioni, dovrebbe essere tenuto nota di quale posizione avrebbe se avesse tagliato la linea di arrivo. Questo solo nel caso in cui vi è una richiesta di riparazione.

Le squadre di registrazione dovrebbero essere costituite da due o tre persone.

Per le regate senza handicap quando il tempo di arrivo è irrilevante (a parte il primo e l'ultimo concorrente) una persona guarda la linea di arrivo e chiama i numeri delle barche che l'attraversano mentre la seconda persona registra questi numeri nell'ordine chiamato. Per le regate ad handicap il tempo finale è importante così una persona guarda la linea e chiama i numeri velici, mentre gli altri due registrano sia il numero velico che il tempo di arrivo. Se le barche attraversano la linea vicine allora una persona si concentra sui numeri velici, mentre l'altra si concentra sui tempi di arrivo - i due record vengono poi accoppiati.

Colui che chiama la linea registra anche su un registratore.

È molto importante che tutte le imbarcazioni siano registrate, quando attraversano la linea, in particolare:

1. Se una classe si divide in flotte - non provare a vedere a quale flotta la barca appartiene. Se le flotte sono mescolate sarà difficile registrarle separatamente.

I Programmi per le classifiche sono in grado di risolvere questo problema.

2. Se una barca attraversa la linea più di una volta - questa barca potrebbe aver preso una penalità per aver urtato una boa di arrivo e poi aver di nuovo attraversato l'arrivo. Entrambe le posizioni devono essere registrate e la decisione su quale sia la posizione finale della barca sarà presa in seguito.

Avere sempre più di una squadra di registrazione. Il secondo gruppo deve essere indipendente dal primo e si posiziona con un angolo leggermente diverso alla linea di arrivo. Questo fornirà un buon controllo sulla precisione del lettore principale (la persona che chiama la linea). Se c'è un arrivo ravvicinato, allora questa squadra può aver registrato barche in un ordine diverso da quello della squadra principale di registrazione. È la posizione della squadra principale di registrazione che viene presa come posizione reale delle barche in classifica.

Per una registrazione accurata è indispensabile l'uso di un apparecchio di registrazione. I moderni registratori digitali marcano anche il tempo della registrazione in modo che i tempi di arrivo possono essere risolti a posteriori, se necessario. Permettono anche di collocare ogni gara nella propria cartella rendendo più facile trovare la registrazione.

Una barca che è noto essere OCS non può innescare il tempo limite di arrivo per l'ultimo concorrente. Il suo tempo e la posizione dovrebbe essere registrati, ma solo la prima barca partita correttamente è quella che innesca il limite di tempo, anche se questo barca può attraversare l'arrivo in 3<sup>o</sup> o 4<sup>o</sup> posizione.

Una barca che salta una boa di percorso, colpisce una boa, etc. non può essere classificata DSQ dal Comitato di Regata. Il suo tempo e posizione devono essere registrati e, se convinti che si è verificata un'infrazione al RRS, il Comitato di Regata dovrebbe presentare una protesta.

Ricordate che a differenza della partenza che può essere fatta più e più volte, il Comitato di Regata ha solo una possibilità di registrare l'arrivo! Quindi è meglio registrare *ogni* barca che attraversa la linea di arrivo e le sue estensioni, prendendo nota di casi particolari.

Registrare i tempi di arrivo della prima e ultima barca.

### **Segnali sonori all'arrivo**

L'istante in cui la prima barca che è partita correttamente arriva si suona un segnale chiaramente riconoscibile in modo che gli altri concorrenti abbiano un riferimento di tempo del primo arrivato. Questa volta deve essere registrato (l'ora, minuti e secondi) e determinare il tempo limite. Va ricordato, tuttavia, che una barca OCS che è stata la prima a tagliare la linea d'arrivo può richiedere riparazione e essere reintegrata in classifica, quindi influenzare il tempo limite.

Nessun altro segnale sonoro dovrebbero essere fatto. Nel RRS non vi è alcun riferimento che sia necessario alcun segnale sonoro, quando arriva una barca. Fare un segnale sonoro per ogni barca è fastidioso quando il RO sta registrando le posizioni di arrivo su un registratore.



## **COMPITI POST REGATA**

### **CONTEGGIO DI TUTTE LE BARCHE**

In collaborazione con le barche posaboe, barche del servizio di sicurezza e la Segreteria Regate, il RO si accerta che tutti i concorrenti e le barche RC siano contate. Soprattutto in condizioni difficili il "tutto OK" non è dato fino a quando tutti i concorrenti e le barche RC sono a terra, ormeggiate o almeno in acque protette.

Il sistema di conteggio (tally system), se utilizzato, deve essere attentamente controllato per assicurarsi che tutte le norme siano state rispettate.

### **PUNTEGGIO**

Tutte le imbarcazioni che sono iscritte alla regata e navigavano nelle vicinanze della linea di partenza sono classificati come partenti. Ogni barca dovrebbe apparire sulla lista di arrivo o con una posizione in regata o con uno degli acronimi utilizzati per designare il proprio punteggio, ad esempio, OCS o BFD. Appendice A si occupa di punteggio.

E' responsabilità del Comitato di Regata fare la classifica della regata e così il RO deve almeno controllare il punteggio e firmare la scheda dei risultati. Questo può essere delegato a un membro anziano del comitato. Nel caso di un concorrente che chiede chiarimenti sulla classifica (quando è ritenuta errata) il RO deve controllare i suoi documenti e se c'è un errore i risultati devono essere corretti.

1. Il sistema Low Points è il sistema predefinito e questo include uno scarto all'interno di una serie di gare.
2. Se una barca arriva entro il tempo limite, ma poi si ritira o è DSQ, la prova è ancora valida per tutte le altre imbarcazioni arrivate.
3. Il Comitato di Regata può segnare solo:
  - a. Arrivati - vengono assegnati un numero adeguato di punti secondo la loro posizione
  - b. Barche che non sono partite - DNC & DNS
  - c. OCS
  - d. Non ha rispettato RRS 30.2 (una o più sanzioni del 20% separatamente applicate alla sua posizione di arrivo) - ZFP
  - e. Non ha rispettato RRS 30.3 - BFD
  - f. Non arrivato - DNF
  - g. Prende una penalità sul punteggio in RRS 44.3 - SCP
  - h. Barche che si ritirano - RET
4. Solo il Comitato per le Proteste può assumere altre azioni sul punteggio che peggiorano il punteggio di una barca. L'implicazione di questo è che il Comitato di Regata non può assegnare un DSQ ad una barca per qualsiasi motivo. Esso può protestare solo la barca se ritiene che abbia violato una regola (ad es, non compiendo il percorso o che ha toccato una boa senza fare una penalità).
5. parità in una serie è risolta da un processo di conteggio all' indietro. Se ciò non riesce a separare le barche il risultato dell'ultima gara è il fattore decisivo.
6. Per una prova DNC, DNS, OCS, BFD, DNF, RET, DSQ sono assegnati tanti punti quanto è il numero delle barche iscritte alla serie +1.
7. Per una serie più lunga di una regata, come spesso accade nei club per un periodo di alcune settimane, DNS, OCS, BFD, DNF, RET, DSQ sono segnati tutti i punti per il numero di imbarcazioni che sono andate nella zona partenza +1 (quindi non gli iscritti). DNC viene assegnato il numero di barche iscritte alla serie +1. Anche ZFP è calcolato sul numero di barche iscritte.

## **SERVIZIO RISULTATI**

I risultati dovrebbero essere trasmessi a terra il più presto possibile dagli UdR a bordo della barca comitato. Questo può anche avvenire prima che siano state completamente controllate con accuratezza, poichè questo può essere fatto anche dopo, apportando eventuali correzioni. Una volta elaborate, una copia dei risultati provvisori dovrebbero essere affissi sulla bacheca ufficiale in modo che siano disponibili non appena i concorrenti arrivano a terra. I risultati provvisori rimangono tali fino a quando tutte le proteste e le richieste di riparazione sono state evase. Anche allora, possono essere apportate ulteriori correzioni per i risultati fino alla fine del regata, e, in alcuni casi, anche dopo.

## **TEMPO DELLE PROTESTE**

Il segretario del Comitato delle Proteste richiederà il tempo entro il quale le proteste devono essere presentate. Questo dipenderà da ciò che è scritto nelle SIs. Tale termine deve essere pubblicato sul tabellone ufficiale.

## **UDIENZE DELLE RICHIESTE DI RIPARAZIONE**

Se è possibile, provare a correggere il motivo della richiesta di riparazione prima di raggiungere la sala delle protesta, se c'è un errore da parte del Comitato. Consentire ai concorrenti di ascoltare i nastri in qualsiasi momento prima dell'udienza - molti saranno del tutto soddisfatti che si sbagliano e ritireranno la richiesta di riparazione.

Prepararsi a fondo per una richiesta di riparazione. Prima di entrare nella sala delle proteste, preparare le proprie evidenze in rigoroso ordine cronologico, con i nastri che ci si aspetta di utilizzare nuovamente avvolti per iniziare l'ascolto al momento giusto.

Indicare sempre le procedure adottate e quello che è successo.

Essere realisti nelle evidenze. Essere sempre positivo nell'esposizione al Comitato per le Proteste o Giuria Internazionale. Il fatto che si stanno presentando elementi di fatto ci dovrebbe evitare di essere trascinati in argomentazioni.

## **PROTESTE DEL COMITATO DI REGATA**

Dal momento che la responsabilità primaria per protestare violazioni delle norme spetta ai concorrenti, il Comitato di Regata normalmente non protesta un concorrente. Tuttavia, il Comitato di Regata è tenuto a protestare una barca quando riceve un report da uno stazzatore dell'evento per un infrazione relativa alla stazza. Al di fuori di questo, è ritenuto "best practice" protestare una barca solo per una palese violazione delle norme che pregiudica l'equità di una gara, come la mancata adozione di una penalità dopo un consapevole tocco di boa o, non aver compiuto il percorso. Il Comitato di Regata dovrebbe anche normalmente protestare un concorrente per una violazione ai principi di sportività.