Relazione

Lavoro di gruppo U.d.R. riuniti per l’aggiornamento, indetto dalla FIV, i giorni 12 e 13 marzo 2016 a Torre del Greco presso il Circolo Nautico T.G.

IL GRUPPO

Coordinatore Luciano Cosentino

COMPONENTI

Gianfranco Busatti, Rafael Caiazza, Roberto Di Miero, Vittorio Fardella, Alessandro Gambuli, Paolo La Penna, Luigi Massa, Gianfranco Sulis.

# ARGOMENTI DA TRATTARE

**Partenze e percorsi**

**Annullamento della regata**

**Gestione a terra della regata ovvero organizzazione.**

Tutte le discussioni sugli argomenti sono state ampie e con divergenze anche notevoli , in alcuni casi, sui metodi da usare.

Ma vediamo , sinteticamente, alcune discussioni.

Sulle partenze si è parlato molto sui metodi consigliati dalle linee guida e , cioè, sul tipo di bandiere da usare. Il gruppo è dell’avviso che, in prima battuta, la bandiera “P” può essere usata quando sulla linea sono massimo 40/45 imbarcazioni. D’altronde, le stesse classi (420, Optimist e Laser) consigliano la “U” fin dalla prima partenza. La bandiera Nera sarebbe bene non usarla se non in casi estremi.

Riepilogando la sequenza dovrebbe essere “P”, “U”, “Nera”.

Per quanto riguarda le azioni del comitato nel corso della partenza bisogna privilegiare l’utilizzo della “Intelligenza” a scapito del “Primo Ripetitore” , si ricorda, a questo proposito, che il pannelli “Intelligenza” può essere alzato fino ad un secondo prima del segnale di partenza. Resta sempre in vigore, specialmente in caso di numero esiguo di imbarcazioni, l’utilizzo della lettera “X” richiamo individuale, che , però deve essere esposto entro , al massimo 5 secondi dal segnale di partenza.

Se ci si accorge che molte barche sono partite in OCS o UFD (bandiera U ) e non si è sicuri di aver preso i numeri di tutti i concorrenti partiti in anticipo o , per meglio dire , della maggior parte dei concorrenti partiti in anticipo, è preferibile usare la lettera “N” per fermare la regata. Diciamo che la lettera “N” serve quando si ha qualche perplessità sulla regolarità della partenza e si vuole prendere qualche secondo in più per pensarci.

In parole chiare il primo ripetitore va usato con parsimonia!

# Per quanto riguarda i percorsi si è discusso poco perché , in linea di massima, sono scelti dalle classi. In ogni caso il classico percorso a bastone , con offset o senza, è il più semplice e ti consente di fare tutti gli spostamenti necessari, in caso di salto di vento. Sempre per semplificare il compito degli U.d.R. preposti agli arrivi, la boa di arrivo dovrebbe essere posizionata , per un arrivo al lasco con le barche provenienti dalla boa di partenza, sulla poppa della barca comitato (attenzione i posizionamento sulla prua , anche se più semplice, crea qualche problema per la lettura dei numeri).

# Ma come ci si deve comportare con i salti di vento? Dipende dalle classi.

# Di solito con 5° di salto non si fa nulla, con 10° si pensa , con 15° gradi si fa. Attenzione ci sono delle classi che mal sopportano anche un salto di soli 5° (Star, 470 per es.). Se il salto diventa consistente (40/60°) e la regata è iniziata da poco bisogna prendere in considerazione l’opportunità di annullare la regata.

A questo punto introduciamo l’altro argomento sull’annullamento della regata.

Annullamento

Quando annullare una regata? La domanda sembra facile ma è, invece, una delle decisioni più difficili per un U.d.R.

Naturalmente ci sono dei casi facili e dei casi difficili.

Che significa ciò? Significa che prima di annullare una regata si deve cercare di avere le maggiori informazioni possibili sulle condizioni del Campo di regata. Stiamo parlando, naturalmente, di annullamento di una regata già partita e con il vento in diminuzione. Cosa si deve fare? Si chiamano i posaboe, gli eventuali UdR della Giuria che sono in acqua e tutte le persone che sono in grado di dare notizie. Poi si deve decidere!

Che fare se la regata è in fine? Se un concorrente è molto avanti ed il resto della flotta è quasi sicuro che arriverà fuori tempo massimo? Ecco i dubbi che ci assalgono! La discussione è stata molto animata e la mia tesi (quella di annullare sempre ed in ogni caso anche se un solo concorrente potrebbe arrivare) non è stata accettata. Quasi tutti gli U.d.R. del gruppo sono stati dell’avviso di privilegiare quello bravo o fortunato che si trovava in testa.

In definitiva attenzione, valutare bene e poi decidere, tanto ci sarà sempre qualcuno contento e qualcuno scontento. Nella valutazione fateci entrare anche il numero di regate già fatte ed i giorni di regate rimanenti.

La federazione sul cosa fare non dà particolari indicazioni se non quelle generiche sopraesposte però dice, chiaramente, che il range di vento per una regata deve essere compreso tra 5 nodi e 25 nodi con possibilità fino a 30 nodi. Per tutte le classi? No Le regole di classe , spesso, stabiliscono limiti diversi (mi vengono in mente i Melges 22 nodi, i classe A 20 nodi etc.).

Strettamente legato a questo argomento è la riduzione di percorso. Non c’è una regola fissa se non quella generalizzata :”che le barche abbiano percorso almeno tre lati” e l’offset o stocchetto non è considerato lato.

In questo caso bisogna valutare quante regate si sono fatte quante ne rimangono da fare , cercare di non creare una batteria monca, regata necessaria per assegnare un campionato etc. Dopo tutte queste valutazioni bisogna tener conto che piuttosto che ridurre è meglio annullate la regata!

Ultimo argomento trattato è stato : Gestione a terra della regata ovvero organizzazione.

Su tale argomento la discussione è stata ampia e molto partecipata. Sono emerse tante idee, metodi, soluzioni ma su alcuni punti il gruppo è stato categorico. Si è anche discusso sulla presentazione di un lavoro fatto dall’Ing. Gianfranco Sulis che , tutti, abbiamo condiviso e che sarebbe utile che il Comitato di Zona, facendolo suo, lo utilizzasse da inviare ai Circoli in occasione dell’assegnazione delle regate.

Come dicevo la discussione è stata ampia proverò a sintetizzare:

La prima cosa da dire che ogni Circolo di dovrebbe dotare di una persona che svolga la funzione di tramite tra gli U.d.R. e l’organizzazione . Questa persona dovrebbe essere un U.d.,R. non impiegato nella regata o persona che conosca le esigenze degli U.d.R. ( all’uopo potrebbe essere utilizzata la nuova figura CRO e, ove mai non ci fosse , una persona anche al di fuori del Circolo ma che abbia le necessarie conoscenze in materia di organizzazione di una regata). Anche per individuare sempre questa figura la Zona dovrebbe allertare, per tempo il Circolo Organizzatore, a segnalare il referente che, come già detto, potrebbe anche essere una persona esterna . Questa figura chiave eviterebbe tanti spiacevoli equivoci.

Per organizzare una regata ci vogliono delle dotazioni dalle quali non si può prescindere e, per questo, si allega una chek-list sulla quale ogni circolo dovrebbe lavorare con attenzione.

Alla fine se le indicazioni del regolamento e della normativa in merito alle iscrizioni ad una regata , se quanto elencato nella chek-list è a disposizione, se i gommoni e le barche appoggio hanno il carburante, se le radio funzionano , se gli equipaggi dei gommoni sanno cosa fare , si può andare in acqua per la regata! Alt! Ancora due cose controllare l’ordinanza della capitaneria di porto e vedere se il vento c’è o si prevede che entro breve possa arrivare.

In quest’ultimo caso portare la flotta fuori e che vinca il migliore!

**Grazie per l’attenzione e buon lavoro successivo.**