

# le bandiere in regata

# Premesse

- Il CdR comunica con i regatanti esclusivamente tramite le bandiere del **CIS** o altri segnali visivi/sonori e non verbalmente (se non in casi previsti dalle IdR e per alcune flotte, tipo ORC, o regate d'altura)
- I segnali vengono issati a riva sul battello CdR o a terra sul Pennone dei Segnali a Terra (PST)
- L'AR (**Assistenza Regata**) comunica verbalmente con CdR ma DEVE conoscere quali sono i segnali esposti o quelli che essa stessa deve esporre, quando, come e con che suoni
- Dopo avere posato il campo, l'AR si posiziona dove richiesto/previsto dallo schema discusso e verificato con CdR
- Molto interessante il manuale pdf di World Sailing «Race Management Policies Fleet Racing» (si riferisce a Olimpiadi e campionati mondiali, ma contiene molte cose «di senso» per qualsiasi regata)

# Etichetta e NON SOLO!

## DURANTE (E PRIMA E DOPO) LA REGATA L'AR **NON DEVE**:

- commentare (via radio o ad alta voce facendosi sentire dai regatanti) le decisioni/comunicazioni del CdR
- rispondere a domande dei regatanti inerenti la conduzione della regata (tipo "ma sono OCS??"...risposta: "mi spiace non lo so e comunque non posso rispondere")
- comunicare ai regatanti cosa fare o non fare con riferimento a possibili penalità commesse o in procinto di essere commesse (informare il regatante che deve stare discosto, che ha precedenza, che deve autopenalizzarsi, che deve urlare "protesto" o avvertire il CdR di aver protestato, che ha toccato una boa, che non ha rispettato il percorso, ecc.)
- dare aiuto ai regatanti se non dietro loro esplicita richiesta (e chiarendogli che così facendo saranno squalificati) o vedi eccezioni reg. 41

# A terra – I Comunicati

- Entro un orario massimo -previsto nelle IdR- prima dell'avviso, il CdR può variare o integrare le IdR stesse esponendo vari tipi di comunicato che devono essere numerati progressivamente ed esposti all'ALBO DEI COMUNICATI, presso la base del CO (Comitato Organizzatore) e pubblicati sul portale
- Il CdR informa la flotta (ancora a terra) dell'esposizione del comunicato n.1 issando la lettera **LIMA** sul PST e accompagnandola con un suono. Il PST è posto solitamente presso la base del CO o in vicinanza della spiaggia o molo
- L'esposizione di ogni successivo comunicato viene accompagnata solo da un suono (la LIMA infatti è già "a riva")
- **AR DEVE CONOSCERE I COMUNICATI**

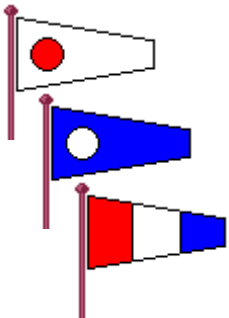
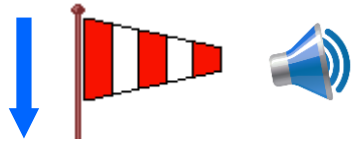
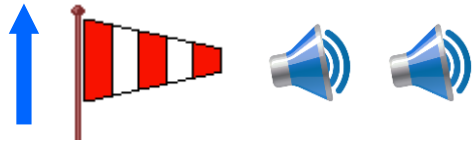


# A terra – Obbligo di Salvagente



- Il Bando o le istruzioni di Regata, possono prevedere che issando la **YANKEE** sul PST con un suono i regatanti debbano entrare in acqua con il salvagente indossato e lo indossino per tutto il giorno
- Se issata in acqua prima o assieme al segnale di avviso l'obbligo vale in regata e per quella prova (reg. 40.1 e 40.2)
- Per alcune classi (le giovanili) la YANKEE non ha significato perché il salvagente è sempre e comunque obbligatorio
- **AR deve richiamare immediatamente i concorrenti senza giubbotto (per questioni di sicurezza), segnarsi i numeri velici degli inadempienti e segnalarli al CdR (mute e tute stagne non sono considerati salvagente!)**

# Il Differimento a terra



- Il CdR può differire l'orario di esposizione del SEGNALE DI AVVISO previsto dalle IdR issando l'**INTELLIGENZA** (AP = ANSWER PENNANT) sul PST accompagnandola con due suoni
- Ciò significa che l'avviso non sarà dato prima di 45 minuti (o altra tempistica definita dalle IdR) dopo l'ammaino dell'intelligenza a terra, accompagnato da un suono
- Il pennello numerico sotto la AP significa «avviso non prima di 1-2-3 ecc. ore»
- **AR mantiene contatto con il CdR per sapere in anticipo quando muoversi**



# Entriamo in acqua

- CdR e AR entrano in acqua prima dei regatanti e si posizionano nei pressi della zona prevista per la posa della linea di partenza



- Ai regatanti in attesa a terra può essere proibito di entrare in acqua issando sul PST un segnale definito dalle IdR, con un suono (tipicamente si utilizza la **DELTA**)

- AR a terra **ATTENZIONE** a far rispettare la **DELTA**, specie alle giovanili

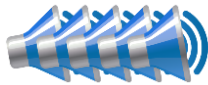


- Se dopo essere stato raggiunto in acqua dalla flotta il CdR decide di spostare significativamente la zona della partenza, isserà la **LIMA** con un suono: in questo caso il segnale ai regatanti è: "SEGUITEMI". Ovviamente è variato il significato del segnale rispetto alla sua esposizione a terra!

- AR segnala ai distratti che devono seguire il CdR

# CdR sulla linea di partenza

- Per segnalare alla flotta che il CdR è "in posizione", che la linea è stata posata e che ci si prepara quindi a dare l'avviso, verrà issata sul battello una bandiera **ARANCIONE**. Il WS Race Management Policy prevede inoltre l'issata con un suono almeno 4 minuti prima del segnale di avviso. Capita che alcuni CdR escano dal porto già con l'arancione a riva

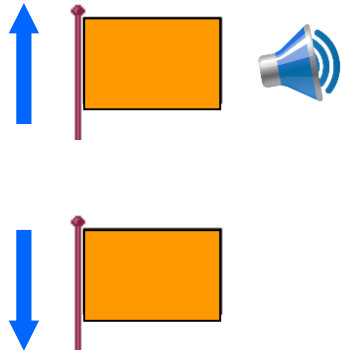


- La Policy WS prevede il suo ammaino senza suoni se la partenza della regata successiva non sarà data prontamente dopo quella precedente (max 5 minuti)

- La bandiera viene solitamente issata DOPO una serie di suoni come "gentilezza" per "richiamare" la flotta e avvertirli del prossimo inizio della sequenza di partenza

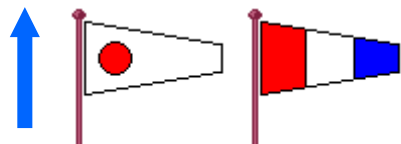
- Qualora presente, anche il CONTROSTARTER (barca o gommone alternativo alla boa di partenza che definisce la linea) isserà/ammainerà la bandiera arancione, in sincrono con il battello CdR

- **AR ATTENZIONE! Inizia la sequenza di partenza: tutti all'erta!**





## Prima dell'AVVISO – altri segnali(reg. 27.1)



- Prima dell'AVVISO il CdR può segnalare ad esempio il tipo di percorso scelto issando un segnale convenuto nelle IdR (tipicamente **PENNELLO 3** per percorso a triangolo, **PENNELLO 2** per percorso a bastone, ecc.)

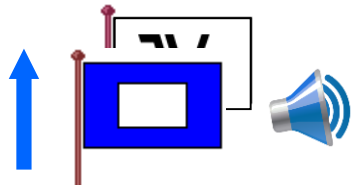


- Oppure, come già detto, prima o assieme al segnale di avviso (reg. 40) può obbligare i regatanti ad indossare il salvagente issando la **YANKEE** con un suono

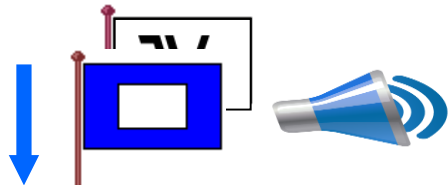
# Si parte (reg. 26)



- A -5 minuti dalla PARTENZA il CdR issuerà il segnale di **AVVISO** con un suono. Si tratta della **BANDIERA della CLASSE** in partenza o altra bandiera stabilita dalle IdR
- AR fa allontanare allenatori e classi non in partenza



- A -4 minuti il CdR issuerà anche il segnale **PREPARATORIO** (in questo esempio la bandiera **PAPA**) con un suono. Da questo momento, secondo il RR, le barche SONO IN REGATA e la boa di partenza (o il controstarter) non potranno più essere spostati (reg. 27.2)

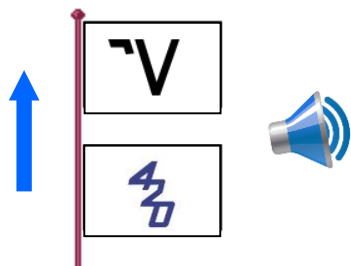


- A -1 minuto il CdR ammainerà il solo **PREPARATORIO**. In questo caso il suono sarà "lungo", per avvertire acusticamente la flotta dell'imminenza della partenza



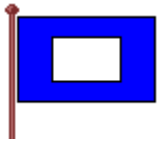
- Allo 0 il CdR ammainerà l'**AVVISO** con un suono

# Si parte in tanti

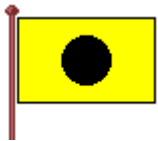


- Può succedere che più classi siano fatte partire contemporaneamente: in questo caso a -5 minuti con un suono sale il segnale di AVVISO, costituito da tutte le bandiere di classe che partono insieme, una sopra l'altra
- In alternativa può decidersi di utilizzare un avviso unico, ma ciò può porre problemi nel momento in cui si volessero apportare modifiche (differimento, annullamento, accorciamento, ecc.) alla regata per una sola delle classi, issando la bandiera di classe specifica SOTTO ad uno degli altri segnali (AP, NOVEMBER, SIERRA, ecc.) come vedremo più avanti

# I Preparatori



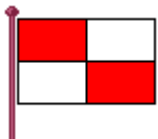
- Bandiera **PAPA**: i regatanti che nell'ultimo minuto si trovano "sul lato di percorso" devono "rientrare completamente nel lato di pre-partenza" e possono farlo attraversando la linea di partenza



- Bandiera **INDIA** (reg. 30.1): i regatanti che nell'ultimo minuto si trovano oltre la linea devono rientrare passando attraverso i prolungamenti della linea di partenza dal lato di percorso al lato di pre-partenza



- Bandiera **ZULU** (reg. 30.2): i regatanti che nell'ultimo minuto si trovano nel triangolo definito da linea di partenza e prima boa di percorso sono qualificati come "ZFP", ovvero penalizzati del 20% (**di fatto non più utilizzata**)



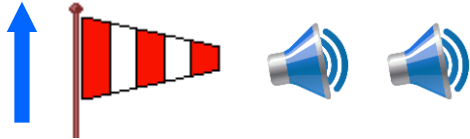
- Bandiera **UNIFORM** (reg. 30.3): i regatanti che nell'ultimo minuto si trovano nel triangolo definito da linea di partenza e prima boa di percorso sono squalificati "UFD", a meno che la prova sia fatta ripartire o ridisputata



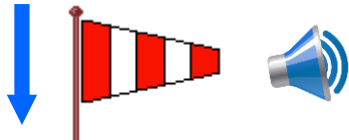
- Bandiera **NERA** (reg. 30.4): i regatanti che nell'ultimo minuto si trovano nel triangolo definito da linea di partenza e prima boa di percorso sono squalificati "BFD", anche se la prova sia fatta ripartire o ridisputata, a meno che sia interrotta o differita prima della partenza (**di fatto poco utilizzata**)

- AR contribuisce a individuare i concorrenti che rientrano correttamente secondo la regola del preparatorio in uso e quelli che non lo fanno e, se richiesta, lo comunica al CdR SOLO via telefono**

# Prima della partenza - il Differimento/1



- Qualora il CdR, già in acqua, fosse in ritardo per qualsiasi motivo o non ci fossero le condizioni per poter iniziare la sequenza di partenza, all'ora prevista dalle IdR per l'avviso isserà invece l'**INTELLIGENZA** (AP = Answer Pennant) accompagnata da due suoni. Questo differisce il segnale di avviso per un tempo indefinito

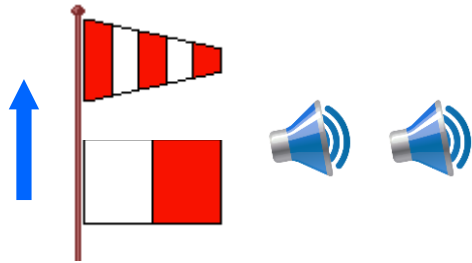


- Nel momento in cui tutto è invece nuovamente pronto, il CdR, con un suono, ammaina l'AP. Un minuto esatto dopo l'ammaino comincerà la sequenza di partenza issando l'avviso previsto. In sostanza quindi quando viene ammainata l'intelligenza mancano 6 minuti alla partenza

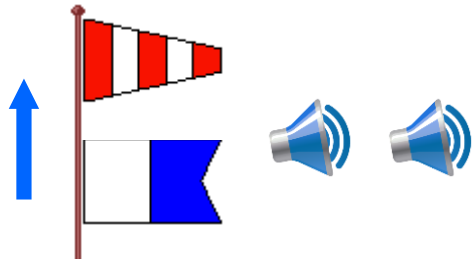
- ATTENZIONE: l'intelligenza può venir issata in qualsiasi momento PRIMA DELLA PARTENZA, anche a sequenza di partenza già iniziata (per un calo o salto di vento, un ormeggio perso, un errore di procedura, ecc.) che viene così interrotta e riprenderà (dai 6 minuti) con l'ammaino dell'AP

# Prima della partenza - il Differimento/2

- Se ne ravvisa l'esigenza, il CdR può differire la regata utilizzando altre due bandiere, poste sotto l'INTELLIGENZA



- In un caso si tratta della HOTEL: **INTELLIGENZA su HOTEL** significa che tutte le regate non partite sono differite e che i regatanti devono tornare a terra in attesa di ulteriori segnalazioni. Ad esempio utilizzata qualora sia previsto l'arrivo di un temporale. A terra sul PST sarà posta a riva la sola **AP**, da ammainare secondo istruzioni del CdR



- Se espone **INTELLIGENZA su ALFA** le regate non partite del giorno sono differite al giorno dopo, quindi per quel giorno non si regata più

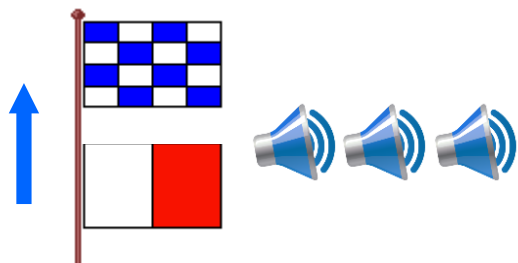
- In ogni caso qualsiasi tipo di DIFFERIMENTO **prima della partenza** cancella la penalizzazione per barche che abbiano eventualmente infranto la regola della bandiera ZULU o UNIFORM o NERA

- AR** nel rientrare a terra "rastrella" i distratti e verifica che nessun concorrente venga lasciato indietro

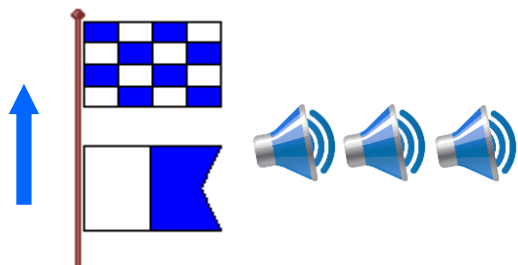


# Prima della partenza – l'Interruzione

- Se ne ravvisa l'esigenza, il CdR può **INTERROMPERE** la regata utilizzando le stesse due bandiere già viste, sotto la **NOVEMBER**, issandole con tre suoni



- Nel caso di **NOVEMBER su HOTEL** il significato è che tutte le regate non partite del giorno sono **INTERROTTE** e che verranno dati ulteriori segnali a terra

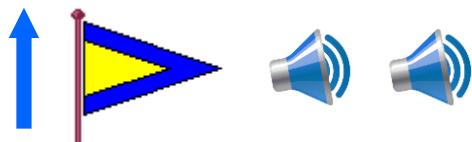


- Con **NOVEMBER su ALFA** tutte le regate non partite del giorno sono **INTERROTTE**, quindi per quel giorno non si regata più

- In ogni caso qualsiasi tipo di **INTERRUZIONE prima della partenza** cancella la penalizzazione per barche che abbiano eventualmente infranto la regola della bandiera ZULU o UNIFORM o NERA

- **AR** nel rientrare a terra "rastrella" i distratti e verifica che nessun concorrente venga lasciato indietro

# il Richiamo Generale



- Qualora al momento della partenza troppi regatanti si trovino oltre la linea, impedendo quindi al CdR la trascrizione dei numeri velici di chi sta infrangendo la regola di partenza, il CdR esporrà il **PRIMO RIPETITORE** con due suoni

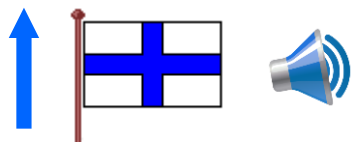
- **AR** (un solo gommone a ciò deputato) sventola la stessa bandiera attraversando il campo di regata sopravvento alla flotta, fischiando ripetutamente per richiamare i distratti e farli tornare nel lato di prepartenza

- Usare il primo ripetitore per ovviare invece a un errore del CdR è considerato inappropriato

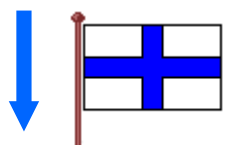


- Nel momento in cui tutto è nuovamente pronto, il CdR, con un suono, ammaina il **PRIMO RIPETITORE**. Un minuto esatto dopo l'ammaino inizierà nuovamente la sequenza di partenza issando l'avviso previsto. In sostanza quindi quando viene ammainato il primo ripetitore mancano 6 minuti alla partenza (come nel caso dell'AP)

# il Richiamo Individuale



- Qualora al momento della partenza uno o più regatanti si trovino oltre la linea e vengano identificati, immediatamente -ovvero max 3 o 4 secondi- dopo l'ammaino dell'avviso, il CdR esporrà la bandiera **X-RAY** con un suono e la manterrà a riva fino a che **TUTTI** coloro che hanno infranto la regola siano "rientrati" correttamente, ovvero con la modalità prevista dal preparatorio esposto in quella partenza



- La X-RAY verrà mantenuta issata per un massimo di 4 minuti o fino al prossimo avviso (se tempo inferiore) e poi ammainata senza suoni: chi non è rientrato per tempo o nel modo corretto sarà qualificato OCS

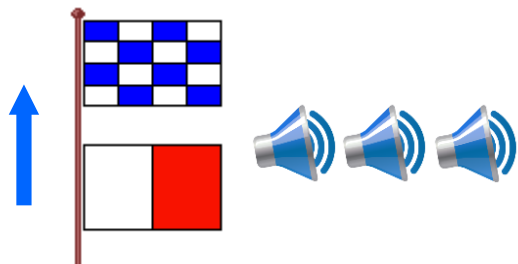
- **Il richiamo individuale viene utilizzato SOLO con PAPA o INDIA.** Mentre ZULU, UNIFORM e NERA non concedono appello: chi è fuori è fuori!

- Il suono al momento dell'issata del richiamo individuale è l'UNICO segnale acustico obbligatorio che il CdR DEVE emettere. Tutti gli altri suoni accompagnatori di issate e ammainate sono di fatto facoltativi, superati di fatto dall'importanza del segnale visivo (che non ha ritardi)

# Dopo la partenza – l'Interruzione

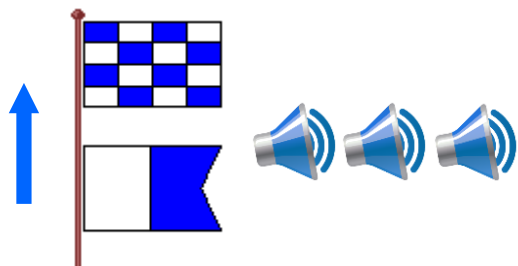


- Se ne ravvisa l'esigenza (reg. 32.1), il CdR può **INTERROMPERE** la regata già partita utilizzando la sola **NOVEMBER** o le due composizioni già viste per il "prima della partenza", sempre issandole con tre suoni.



- La sola NOVEMBER interrompe la regata in corso e i regatanti devono tornare verso la linea di partenza

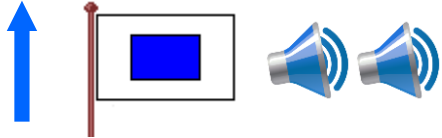
- Le altre due hanno lo stesso significato del "prima della partenza"



- In ogni caso qualsiasi tipo di **INTERRUZIONE dopo della partenza** cancella la penalizzazione per barche che abbiano eventualmente infranto la regola della bandiera ZULU o UNIFORM (non la NERA)

- **AR sventolerà la NOVEMBER passando di fronte alla flotta per avvertirla dell'interruzione**

# la Riduzione di Percorso (Shortening)



•Solitamente per un calo di vento, ma anche per qualsiasi altro ragionevole motivo, il CdR può disporre una riduzione di percorso (reg. 32.2) con la **SIERRA**

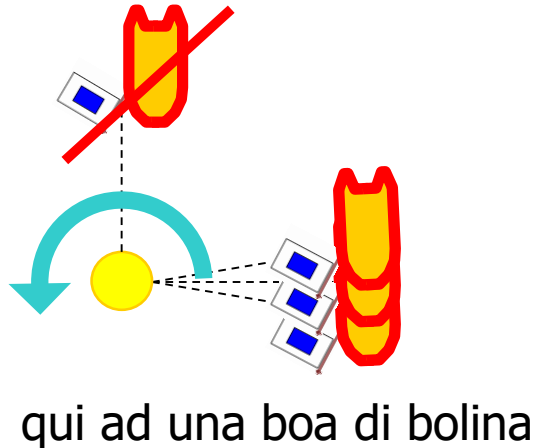
•AR raggiungerà una boa del percorso indicata dal CdR stesso e, all'avvicinarsi del primo regatante isserà la **SIERRA** con due suoni (fischietto) mantenendola in posizione fino a che l'ultimo regatante sia **ARRIVATO**

•Se la boa è "una boa da girare" l'asta su cui è montata la bandiera costituisce uno degli estremi della linea, per cui è importante che la posizione venga mantenuta affinché l'orientamento della linea stessa non subisca variazioni durante gli arrivi, facilitando questo o quel concorrente

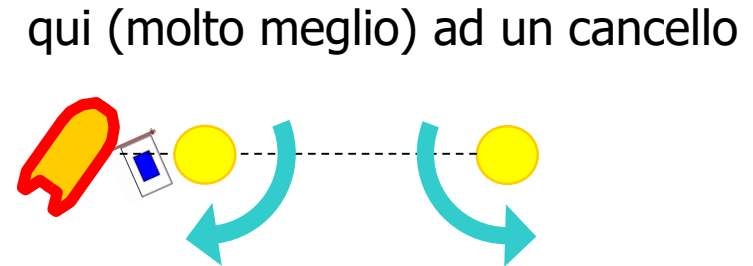
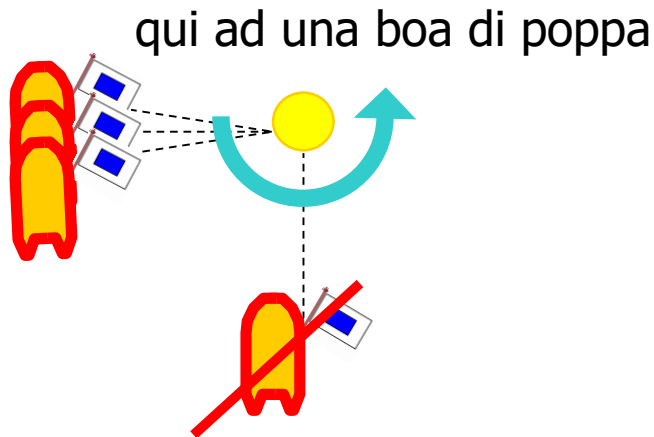
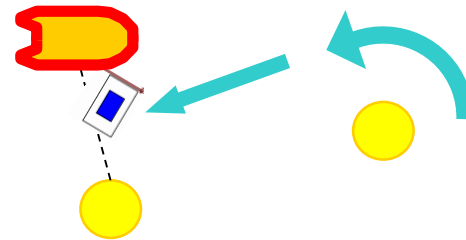
•Viceversa potrebbe trattarsi di una linea che le barche devono già attraversare obbligatoriamente ad ogni giro oppure di un "cancello": in quel caso il gommone sosterrà nei pressi di uno degli estremi della linea così definita, sempre con la SIERRA a riva

•Avrete quasi certamente a bordo un UdR: fate decidere a lui e obbedite!

# Dove posizionarsi con una SIERRA

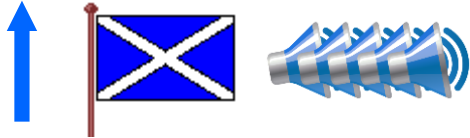


qui (molto meglio)  
ad uno stacchetto di bolina



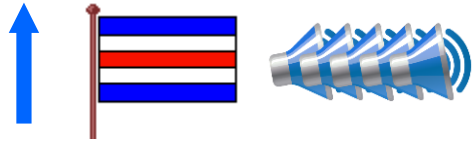


# la Boa Mancante (Missing Mark)

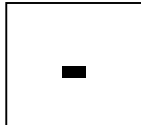
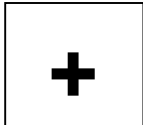


- Può succedere che una boa perda l'ormeggio. In questo caso, se ovviamente non è possibile predisporre un nuovo corpo morto in tempo utile, il CdR disporrà di issare la **MIKE**
- Un gommone dell'AR allontanerà il più rapidamente possibile la boa e UN ALTRO gommone isserà e manterrà issata la bandiera MIKE, fischiando ripetutamente all'avvicinarsi dei regatanti per segnalare che sta sostituendo la boa mancante. Se non c'è un altro gommone l'unico con la MIKE legherà a se stesso la boa
- Cercherà di mantenersi in posizione, possibilmente con l'aiuto di un GPS e con movimenti più lenti possibili, evitando assolutamente grosse correzioni mentre è "passato" da un folto gruppo di concorrenti...in questo caso meglio lasciarsi scarrocciare, "aiutando" così un poco i concorrenti in posizione meno favorevole.

# Cambio di Percorso (Changing)

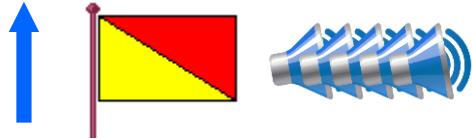


285°



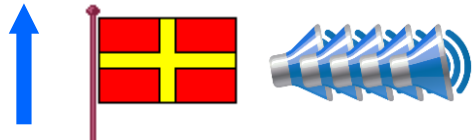
- A causa di salti di vento il CdR può decidere di cambiare la direzione di un lato del percorso o allungarlo o, ancora, accorciarlo usando la **CHARLIE**
- Alla bandiera sono affiancati un TRIANGOLO VERDE per una rotazione a dritta o un QUADRILATERO ROSSO per una rotazione a sinistra del lato, ovvero del vento
- Meglio ancora (in particolare per regate d'altura), si segnala il nuovo rilevamento bussola della boa
- Si può aggiungere un grosso PIU' per segnalare un allungamento del lato o un MENO per l'accorciamento
- Spesso nelle IdR si specifica che il cambio di percorso non è ammesso
- All'AR sarà richiesto di esporre, alla boa dopo la quale il percorso viene variato, la bandiera CHARLIE e gli altri segnali con suoni ripetuti al passaggio di ogni concorrente

# 42 Off, 42 Restored



- 42 OFF: alcune Classi, quando il vento supera certe intensità, possono “pompate”. Alcune possono farlo solo in certe andature. Il CdR quindi può issare la **OSCAR** direttamente insieme all’AVVISO se alla partenza il vento è oltre quel limite

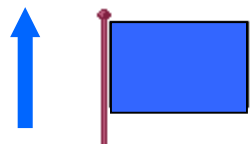
- Oppure può chiedere all’AR di misurare il vento ad una boa qualsiasi e se il limite è superato lasciare libero il pompaggio da quella boa in poi, naturalmente per le sole andature consentite (ma questo non è un problema dell’AR), facendo issare al gommone la **OSCAR** con suoni ripetuti al passaggio di ogni concorrente



- 42 RESTORED: quando il vento torna sotto l’intensità limite la 42 torna in vigore, il pompaggio è quindi vietato e per segnalarlo ai regatanti si isserà la **ROMEIO**

- Alla boa indicata dal CdR l’AR esporrà quindi la **ROMEIO**, sempre con suoni ripetuti per ogni concorrente

# CdR sulla linea di arrivo



- Per segnalare alla flotta che il CdR è "in posizione" sulla linea di arrivo, verrà issata sul battello arrivi una bandiera **BLU**, senza suoni, anche poco prima che la prima barca stia per arrivare.
- La bandiera va ammainata allo scadere del tempo consentito dopo l'arrivo del primo (tipicamente 15'). In questo caso le barche arrivate dopo l'ammaino saranno classificate DNF (did not finish = non arrivata)

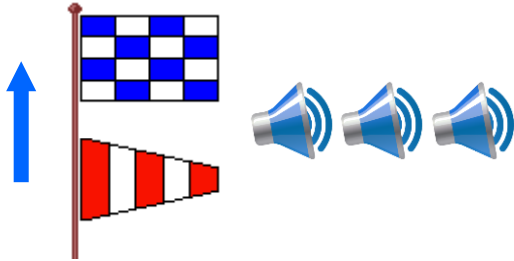
# Ricerca e soccorso



- In caso di necessità il CdR può issare la bandiera **VICTOR** con un suono: questo significa che **tutti** (gommoni assistenza, gommoni giuria e stazzatore se presenti e anche le barche regatanti) devono –se possibile, cioè se hanno una radio- mettersi in ascolto sul canale ufficiale previsto per ricevere istruzioni in merito a una possibile azione di ricerca e soccorso

# PERICOLO INCOMBENTE

•In caso di grave pericolo imminente (es. arrivo di una tempesta) il CdR può issare **NOVEMBER** su **INTELLIGENZA**. Questa combinazione non deve scatenare il panico ma segnala ai regatanti che è **IMPERATIVO** affrettarsi verso terra, anche non necessariamente tornando alla base del CO ma cercando il riparo più vicino possibile



**OVVIAMENTE INVECE L'AR RIMARRA' IN ACQUA FINO A CHE TUTTI I REGATANTI SIANO AL SICURO, EVENTUALMENTE RACCOGLIENDOLI ED ABBANDONANDO LE IMBARCAZIONI AL LORO DESTINO! (MARZO 2012, DOMASO). BENE INDICARE CHE L'EQUIPAGGIO DI UNA BARCA ABBANDONATA E' IN SALVO LEGANDO UN NASTRO BIANCO/ROSSO**

**E' IN UN'OCCASIONE COME QUESTA CHE SI NOTA LA DIFFERENZA TRA UN'AR MODELLO "ARMATA BRANCALEONE" ED UNA CON LE PALLE E PREPARATA**





**BUONANOTTE!**