

la posa delle boe



ASSISTENZA REGATA: non solo "posa-boe"!

- Arriva TUTTA e MOLTO per tempo al mattino (ben prima del CdR) per predisporre l'occorrente
- Partecipa (almeno il responsabile) ai briefing specifici e a quelli dei regatanti
- Scende sul campo di regata con il CdR, a meno di istruzioni diverse
- Posa/riposiziona il campo
- Assiste/informa il Comitato di regata e ne esegue le richieste
- Può diventare elemento fondamentale della regata (es. riduzione del percorso)
- Assiste i regatanti in caso di emergenze ed eventi straordinari
- Ritira le boe e "scopa" il campo
- E' il principale biglietto da visita del circolo per l'organizzazione delle regate!!! (vedi modulo FIV "Relazione del Presidente CdR")

Requisiti dell'assistenza regata

- Chi è in assistenza in acqua deve avere tessera FIV ed essere in regola con visita medica
- Nominare un referente responsabile con cui il CdR si rapporta
- Identificarsi col numero gommone (e non con il nome) possibilmente abbinato al numero boa (es. «bolina 1», «boa 2 stacchetto»...)
- Formare equipaggi di 2 persone: di meno è pericoloso, di più appesantisce inutilmente il mezzo riducendone la manovrabilità e la velocità
- Rendersi responsabili dell'affidabilità del mezzo e della completezza delle dotazioni
- Avere conoscenza delle regole RRS fondamentali
- Avere ottima conoscenza delle bandiere del CIS utilizzate in regata

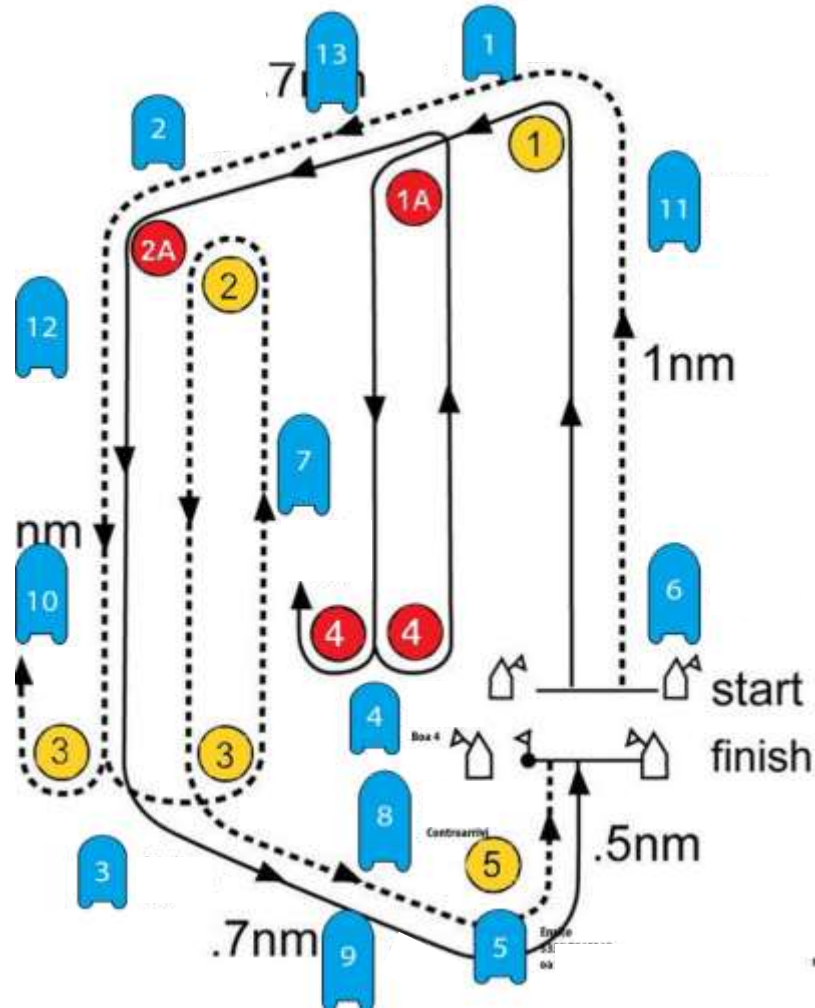
Gli attori in campo

- CO è il Comitato Organizzatore, ovvero tipicamente il circolo che organizza la regata che fornisce almeno il numero minimo di gommoni necessari per l'assistenza, come previsto dalla **NORMATIVA** specifica
- Gli UdR sulla «barca comitato» costituiscono il CdR, ovvero il **COMITATO** di **REGATA**, con un **PRESIDENTE** del **COMITATO** coadiuvato dal **1° COMPONENTE**, **2° COMPONENTE** ecc.: emanano/modificano le **IdR**, danno partenze con le bandiere **C.I.S.**, rilevano arrivi e stilano classifiche
- Altri UdR possono formare il **CpP**, ovvero il **COMITATO** per le **PROTESTE** e solitamente svolgono anche compiti di **GIURIA** in acqua seguendo i concorrenti con gommoni (lettera "J" per "Jury") e comminando sanzioni per infrazioni alla regola 42. Anche per il **CpP** c'è un presidente e vari componenti
- Nelle grandi manifestazioni, in acqua può esserci anche un gommone con a bordo uno **STAZZATORE** (lettera "M" per "Measurer")
- Nella maggioranza delle regate si parla di "**COMITATO UNICO**", ovvero **CdR** e **CpP** coincidono e non ci sono UdR in acqua a controllare la 42
- I gommoni degli allenatori possono "**ACCREDITARSI**" e fornire quindi assistenza alla regata, ma devono tenersi fuori dal campo e intervenire solo se richiesti dal **CdR**, dal **CpP** o dall'assistenza ufficiale

Prima di cominciare

- Molte delle note che seguono si basano sul fatto che la posa dei nostri campi di regata sul Lario avviene in acque profonde o profondissime (150m di fronte a Colico e nel ramo lecchese, 300m a Bellano, fino a 400m nel ramo comasco). Si veda la carta nautica edita dall'Autorità di Bacino <http://www.autoritabacinolario.it>
- E' importante conoscere e studiare PRIMA la disposizione del campo e la propria posizione
- E' fondamentale studiare le IdR ed eventuali comunicati del CdR
- Il responsabile dell'assistenza prepara e consegna al Presidente del CdR uno schema del campo con il posizionamento dei gommoni, i nomi, i cellulari e elenco delle dotazioni a bordo (modulo FIV + modulo GEASNBC)
- Fondamentale infine un briefing dell'assistenza con il CdR (che comunica le sue richieste: es. se vuole i passaggi dei primi, il conteggio in boa, ecc.) prima dell'inizio della manifestazione. A sua volta, in questo frangente, l'assistenza può fare le sue richieste/proposte

Lo schema può essere complesso...



Dotazioni personali

- Capita che la giornata di luglio, sole e calma piatta, si trasformi in un incubo da 40 nodi e grandine, quindi è **FONDAMENTALE** portarsi a bordo maglione/cerata/stivali e quanto altro per ripararsi dal freddo e dalla pioggia: **l'assistenza NON PUO' rientrare per coprirsi ma DEVE rimanere sul campo ad assistere i regatanti e il CdR!!!**
- Al contrario, per il caldo, non dimenticare: acqua, cappellino, occhiali da sole, creme solari,ecc.!
- Mentre si è in acqua è **OBBLIGATORIO** indossare il salvagente costantemente

Dotazioni del gommone

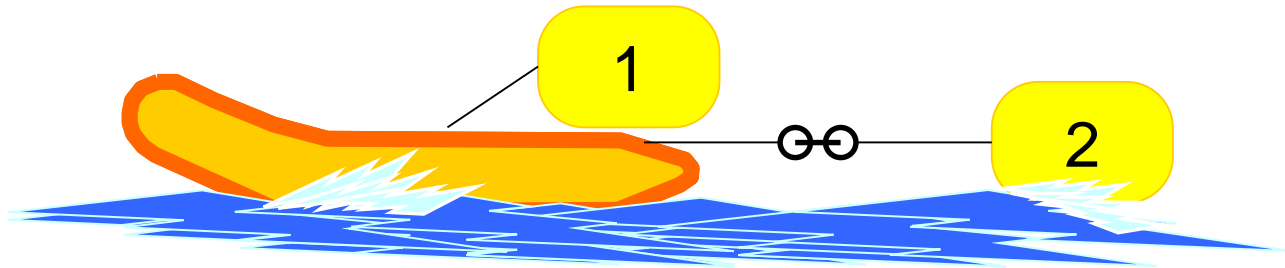
- Riferirsi alla prima parte del corso gommone (+doppia radio)
- Aggiungere cime di traino (meglio galleggianti)
- Schema campo
- Copia IdR e elenco iscritti
- Sacca bandiere CIS
- GPS (o app Saildroid)
- Anemometro
- Bussola da rilevamento + filo lana
- Fischietto
- Lavagnetta/fogli + matita (registratore? Anche su cellulare...)
- Boe + pesi boa + cavetto + corpi morti + cavetto scorta + corpi morti scorta + gavitelli

Comunicazioni

- Si usa la radio (sempre portarsi ANCHE cellulare...carico!), che va tenuta SEMPRE accesa e SEMPRE a portata di mano (ideale lo "spallaccio")
- Avere accortezza di premere il tasto e attendere un secondo prima di parlare per non tagliare la prima parte di comunicazione
- Una volta iniziata la manifestazione le comunicazioni devono essere solo ufficiali (non chiamare la base per farsi portare il caffè dal gommone libero!!!). Inoltre eventuali "magagne" INTRA-ASSISTENZA si risolvono AL TELEFONO!
- La chiamata deve rispettare questo schema "chiamato chiamato da chiamante" (es. il gommone 1 chiama il CdR: "comitato comitato da gommone 1 bolina")
- Si risponde "avanti chiamante da chiamato" (es. "avanti gommone 1 da comitato")
- Terminare ogni comunicazione con "...cambio", con "...interrogativo" se si tratta di una domanda o con "chiudo" se non sono necessarie altre comunicazioni ("la boa 1 è a fondo interrogativo?" – "affermativo boa 1 a fondo cambio" – "ricevuto grazie chiudo")
- Utilizzare "affermativo" al posto di "sì" e "negativo" al posto di "no"
- Preferibile non usare nomi propri nelle comunicazioni
- Prestabilire un canale riservato (segreto) per comunicazioni particolari con il CdR che i concorrenti non devono sentire (vento che salta, boa che ara, barca che tocca boa, diamo buono in boa, ecc..) o meglio ancora usare il cellulare

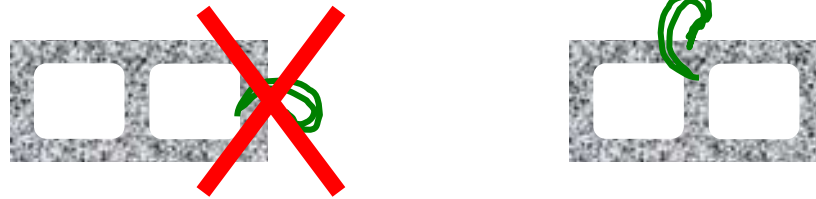
Trasporto della boa

1. Meglio a bordo del gommone
2. Se la traino in acqua **LIMITARE** velocità e **USARE** la girella



Preparazione corpo morto

1. Se usiamo sacchi iuta meglio 2 per boa, legati distanziati di qualche metro (eccezionalmente 2+1 se vento molto forte >20 nodi)
2. Se dobbiamo usare il bolognino preparare anello TRASVERSALE con filo di ferro, NON con canapa! Solitamente sufficiente 1 bolognino a boa



3. Legare cavetto a corpo morto con abbondanza di mezzi colli

Perché i sacchi di juta (e come)

- Sono deperibili (lasciamo sul fondo roba organica)
- Si maneggiano più facilmente
- Possiamo «crearli» al bisogno e vuoti occupano pochissimo spazio
- Pieni occupano meno spazio dei bolognini e se ne possono caricare di più
- Non rovinano scafo e tubolari dei gommoni
- Non spaccano i piedi e non feriscono le gambe!
- Costano meno dei bolognini
- Meglio riempirli poco (meno di metà) e lasciare del «vuoto» prima della legatura: pesano comunque a sufficienza e su fondo inclinato rotolano meno facilmente che se riempiti «a pallone»

Posizionamento corpo morto

1. Raggiungere punto stabilito per posa boa e marcare il waypoint sul GPS + impostare il GOTO a quel punto (oppure prendere allineamenti tramite punti cospicui a terra)
2. Risalire 50-100m sopravento per compensare lo scarroccio durante la calata (+ vento e + fondo = + scarroccio, quindi aumentare la distanza)
3. **METTERSI I GUANTI E CONTROLLARE CHE IL CAVETTO SIA LIBERO, CHE NON PASSI INTORNO A COSE E PERSONE. NIENTE OGGETTI LEGATI AL COLLO! SOLO ALLORA COMINCIARE A CALARE**
4. Lasciar scivolare in acqua il corpo morto da un punto comodo dei tubolari ma poi spostare cavetto a prua, trattenendolo con minima tensione (usare i guanti!) durante la discesa e aiutando quindi a mantenere prua al vento. EVITARE che il cavetto scorra sui tubolari del gommone
5. Dosando motore e sterzo contrastare parzialmente lo scarroccio mantenendo prua al vento. ATTENZIONE COMUNQUE CHE IL CAVETTO NON FINISCA NELL'ELICA
6. Quando il peso è a fondo trattenere saldamente il cavetto e verificare posizione GPS o allineamento. Continuando a trattenere: la posizione arretrerà sia per il bando che per l'elasticità del cavetto. Quando ragionevolmente in tensione e in posizione procedere al collegamento boa
7. Meglio posizionare boa sopravento che sottovento alla posizione finale: è molto più semplice/veloce il lascare/aggiungere cavetto che recuperarlo e accorciare

Grafico posizionamento corpo morto

vento



3 - ok calare!

2 - procedere sopravvento

4 - «*sono a fondo!*»

1 - mark waypoint GPS

**ATTENZIONE
AL CAVETTO
INTORNO AL
COLLO, ALLE
MANI, AI
PIEDI ecc.**

5 - «*boa in posizione!*»

**Meglio fermarsi PRIMA del
waypoint:**

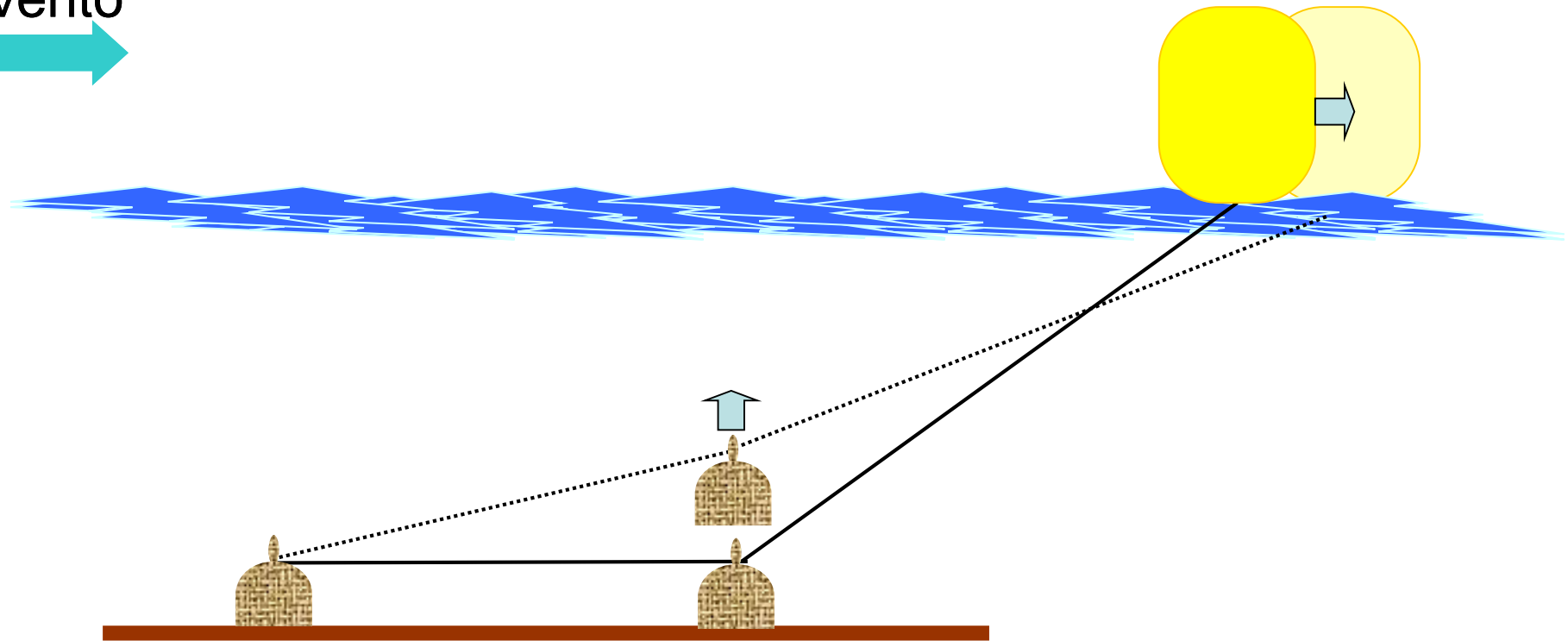
**a) è più facile allungare che
accorciare!**

**b) il cavetto è elastico e
tende ad allungarsi**

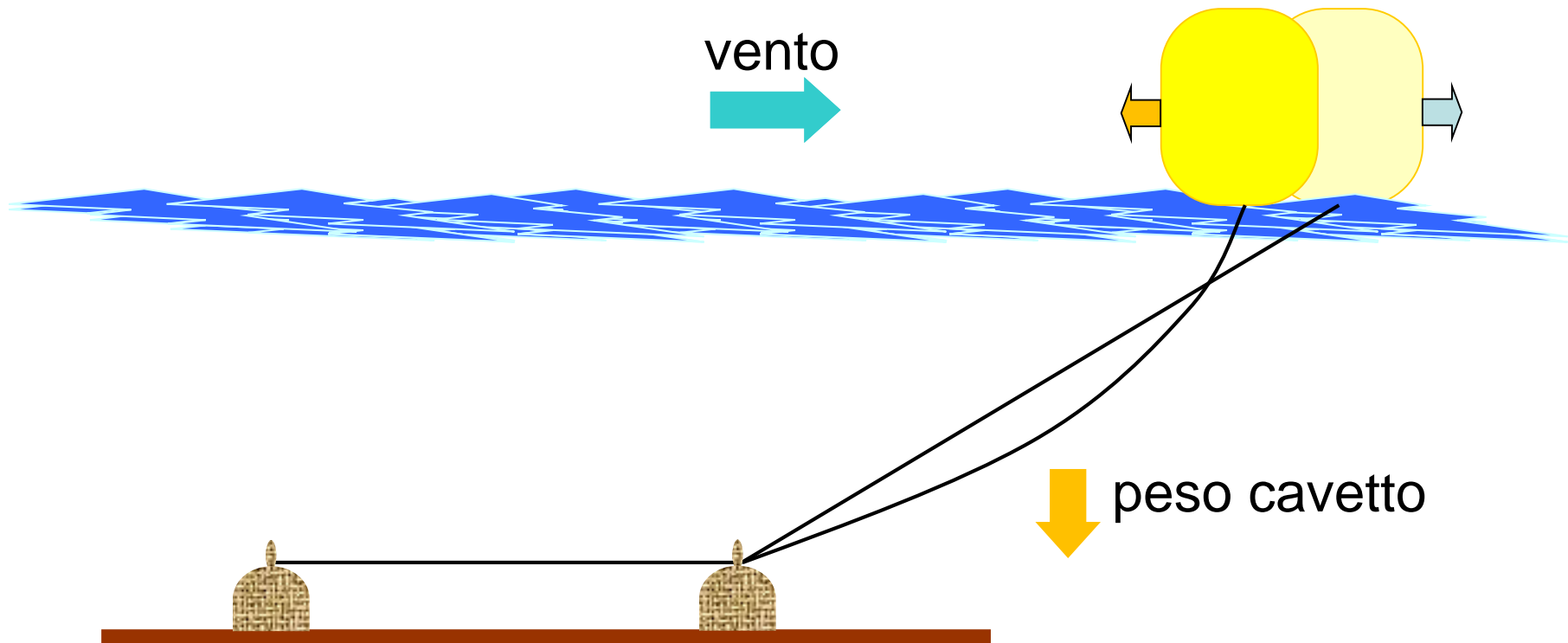
**c) col gommone scarrocciate
senza accorgervi**

Effetto del secondo corpo morto a distanza (appennellamento)

vento
→



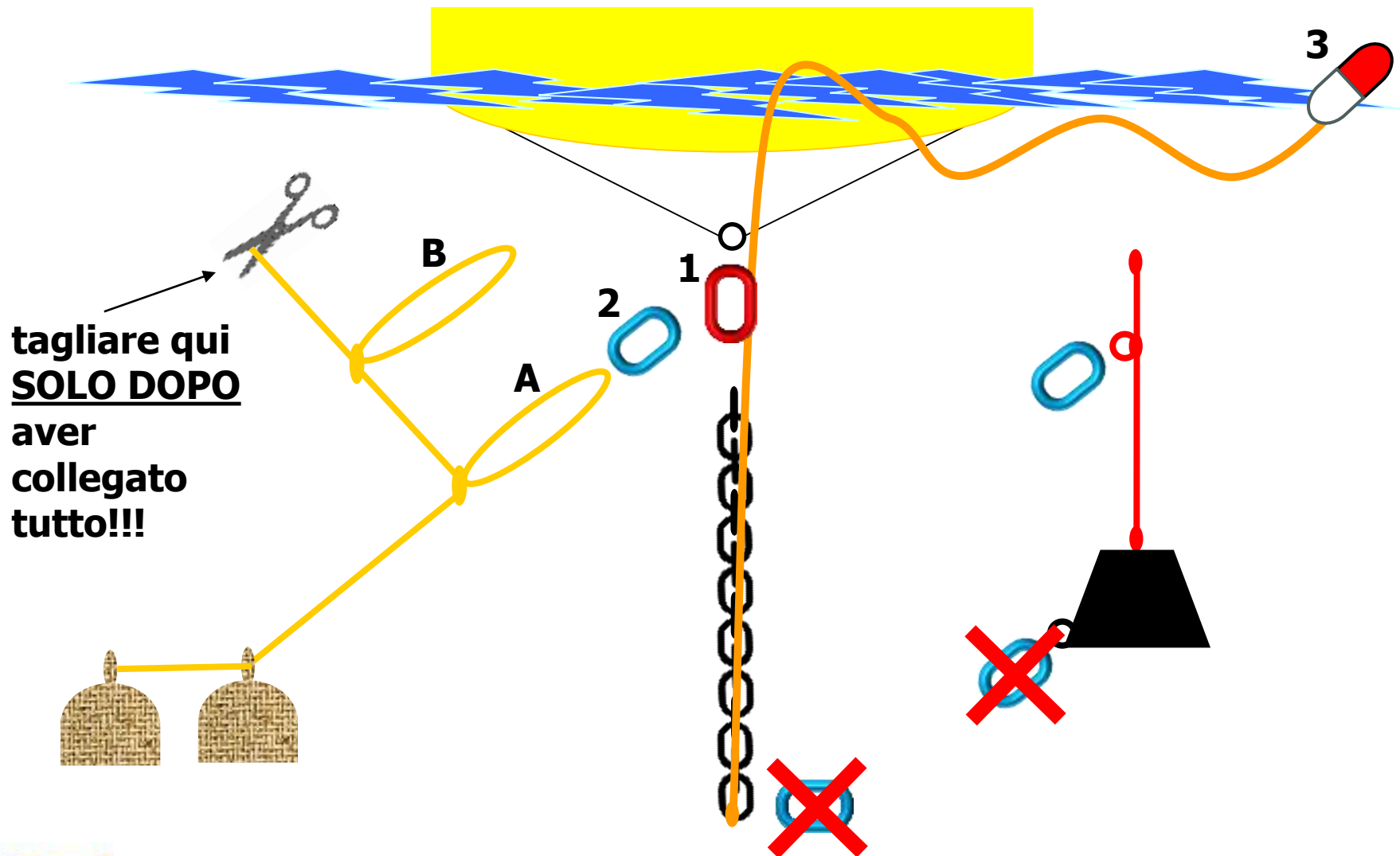
Effetto del vento e del peso/elasticità del cavetto



Posizionare la boa

1. Quando il corpo morto è in posizione dare volta al cavetto sul gommone o farlo trattenere a equipaggio (se il vento è forte mantenere posizione con motore per non trascinare sottovento il corpo morto a causa dello scarroccio del gommone)
2. Eseguire nodo ad anello (A) su cavetto
3. Far scorrere un paio di metri di cavetto ed eseguire altro anello (B) (che servirà per eventuale allungamento)
4. Collegare catena a boa con moschettone (1)
5. Infilare anello (A) su moschettone (2)
6. Collegare moschettone (2) a (1) (NON IN FONDO ALLA CATENA)
7. Tagliare cavetto (OKKIO a DOVE tagliate) DOPO tutti i collegamenti
8. Calare catena in acqua
9. Assicurarsi che boa assuma posizione verticale
10. Per recuperare la boa utilizzare l'apposita cima galleggiante (3)

Preparare l'ormeggio boa

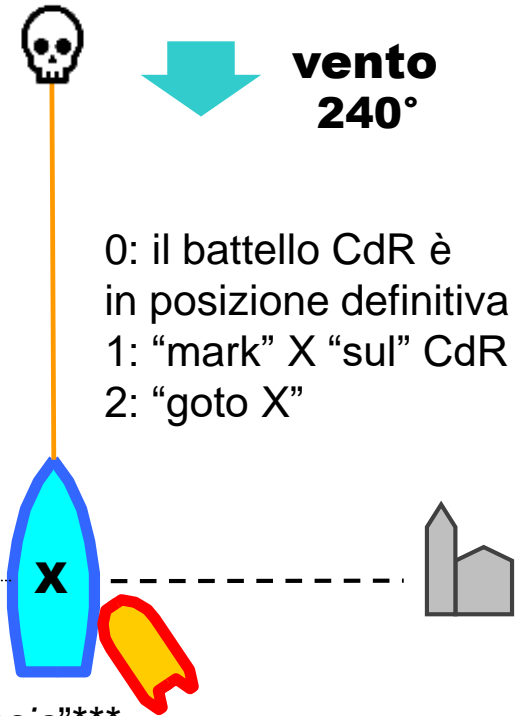


“Allungare” una boa

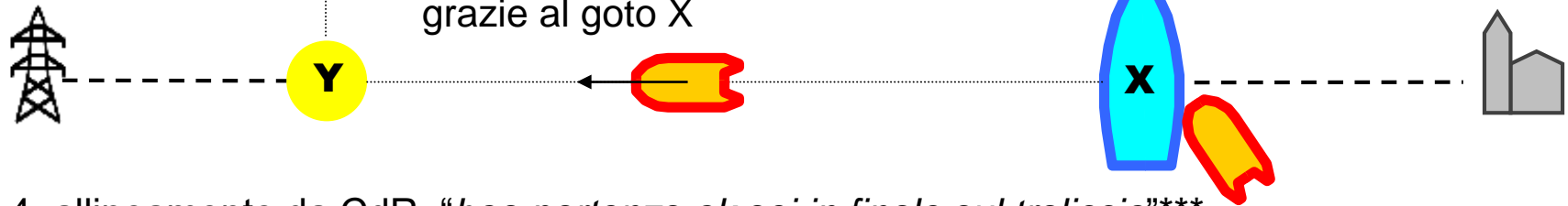
1. Mettere a bordo catena lasciandola attaccata a boa e risalire il vento di una ventina di metri per scaricare la tensione del cavetto
2. Nel frattempo annodare (sempre con mezzi colli) il nuovo cavetto di prolunga all’anello (B)
3. Solo adesso sganciare anello (A) da moschettone 1
4. Scarrocciando lasciare il nuovo cavetto fino alla posizione voluta (mantenere contatto con CdR che dirige le operazioni)
5. Giunti alla lunghezza voluta posizionare la boa secondo la sequenza già vista

Posa partenza: "mark" + "goto" GPS

- 7: procedi sopravento (per 240°) e posiziona corpo morto
- 8: scendi e posa in Y
- 9: il CdR semmai aggiusta linea salendo o scendendo #



3: allontanamento guidato da CdR lungo linea di partenza ("sali!", "scendi!"). Tu comunicagli lettura distanza finale X-Y richiesta grazie al goto X



- 4: allineamento da CdR: *"boa partenza ok sei in finale sul traliccio"****
- 5: "mark" Y sul «finale boa»
- 6: "goto Y", così saprai a che distanza sei dal punto mentre sali sopravento

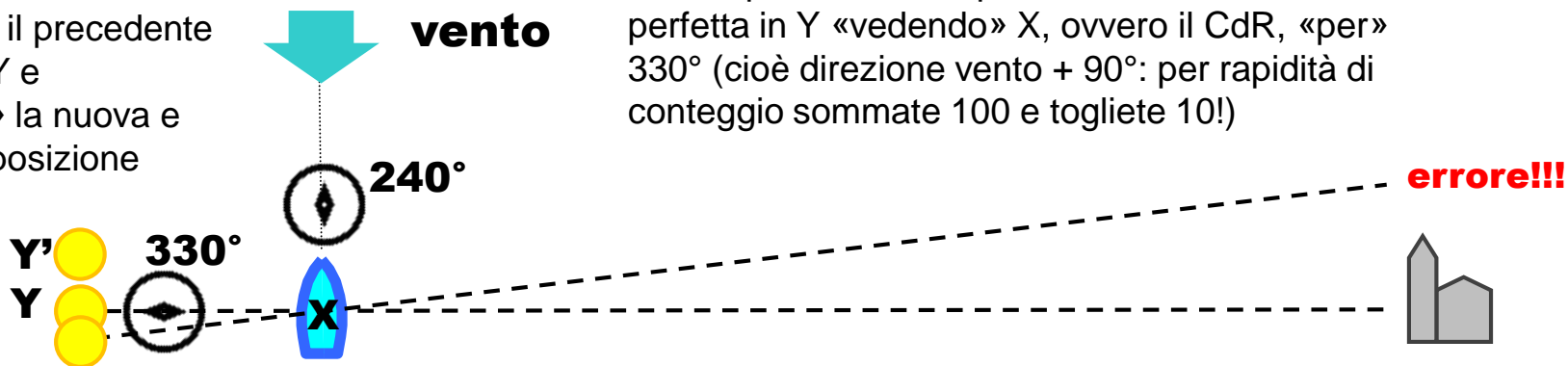
*** MA VOI INVECE TRAGUARDATE LA CHIESA ALLE SPALLE DEL CDR!!!

per «dare buono» in boa o in comitato

Posa partenza: qualche trucco

meglio posare la boa in Y', ovvero un po' prima di arrivare a Y, perché lo scarroccio incontrollato e l'elasticità del cavetto quasi sempre fanno perdere qualche ulteriore metro (e semmai si può sempre allungare!)

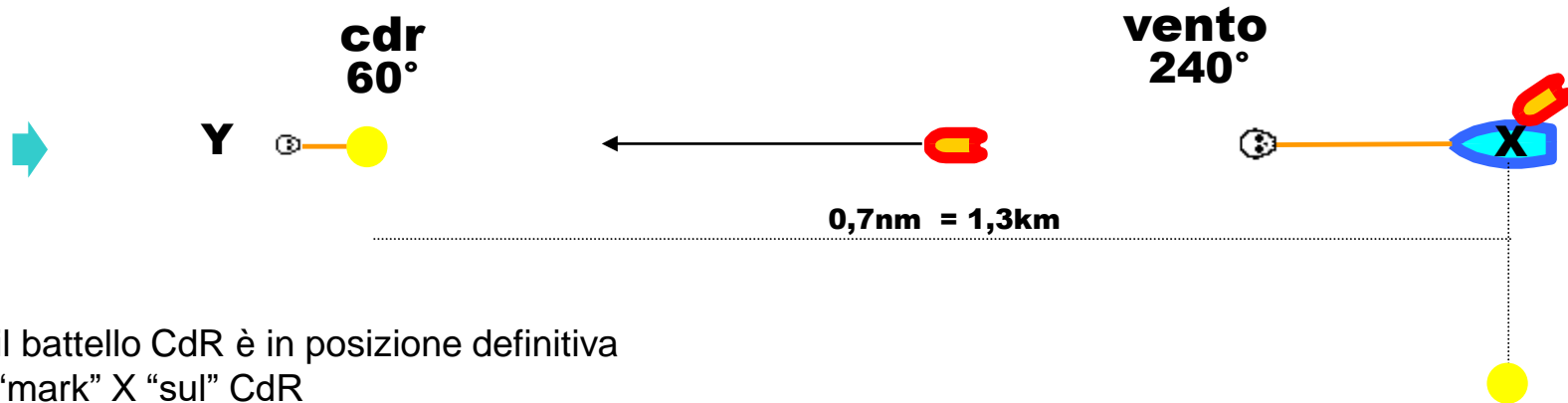
quando la boa è posata e soddisfa il CdR cancellate il precedente waypoint Y e «markate» la nuova e definitiva posizione



se il CdR «vede» (con la bussola da rilevamento) il vento «per» -ad esempio- 240°, voi avrete una linea perfetta in Y «vedendo» X, ovvero il CdR, «per» 330° (cioè direzione vento + 90°: per rapidità di conteggio sommate 100 e togliete 10!)

la grande distanza del punto cospicuo usato per l'allineamento (la chiesa) rispetto alla larghezza della linea di partenza, fa sì che piccoli spostamenti di Y evidenzino considerevoli «spostamenti» della chiesa, permettendovi di aggiustare la posizione con precisione

Posa bolina: "mark" + "goto" GPS



0: il battello CdR è in posizione definitiva

1: "mark" X "sul" CdR

2: "goto X"

3: partite in direzione del vento (quindi seguite rotta 240°, mentre il goto vi indicherà la rotta esattamente contraria cioè 60°... il calcolo è $240+180=420$, ma il valore supera 360 quindi togliete questo valore ottenendo $420-360=60$) fino alla distanza voluta dal CdR (tipicamente espressa in miglia nautiche: es. $0,7nm = 0,7 \cdot 1852m/nm = 1296m$) che otterrete grazie al goto X.

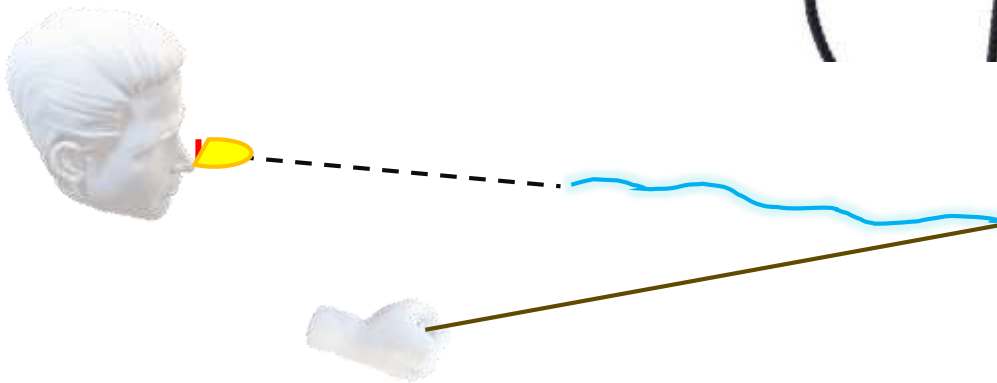
4: raggiunta la distanza verificate l'allineamento al CdR con la bussola da rilevamento (come detto il rilevamento dev'essere 60°)

5: comunicate direzione e intensità vento al CdR: se la direzione del vento è molto diversa non importa: è responsabilità del CdR decidere se spostare la boa di bolina conseguentemente oppure no

6: quando ottenete l'OK per la posa procedete come già visto: «mark» Y, posate corpo morto e boa e, quando tutto è pronto, markate nuovamente la posizione definitiva della boa e cancellate il waypoint Y precedente

Bussola da rilevamento

si avvicina all'occhio, si punta verso la direzione voluta (es. filo di lana allineato al vento o punto cospicuo) facendo collimare la linea rossa e si legge il rilevamento in gradi



GPS



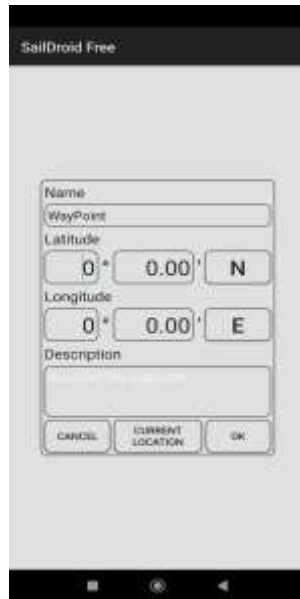
SAILDROID



MARK
(current location)

GOTO
Distanza da waypoint

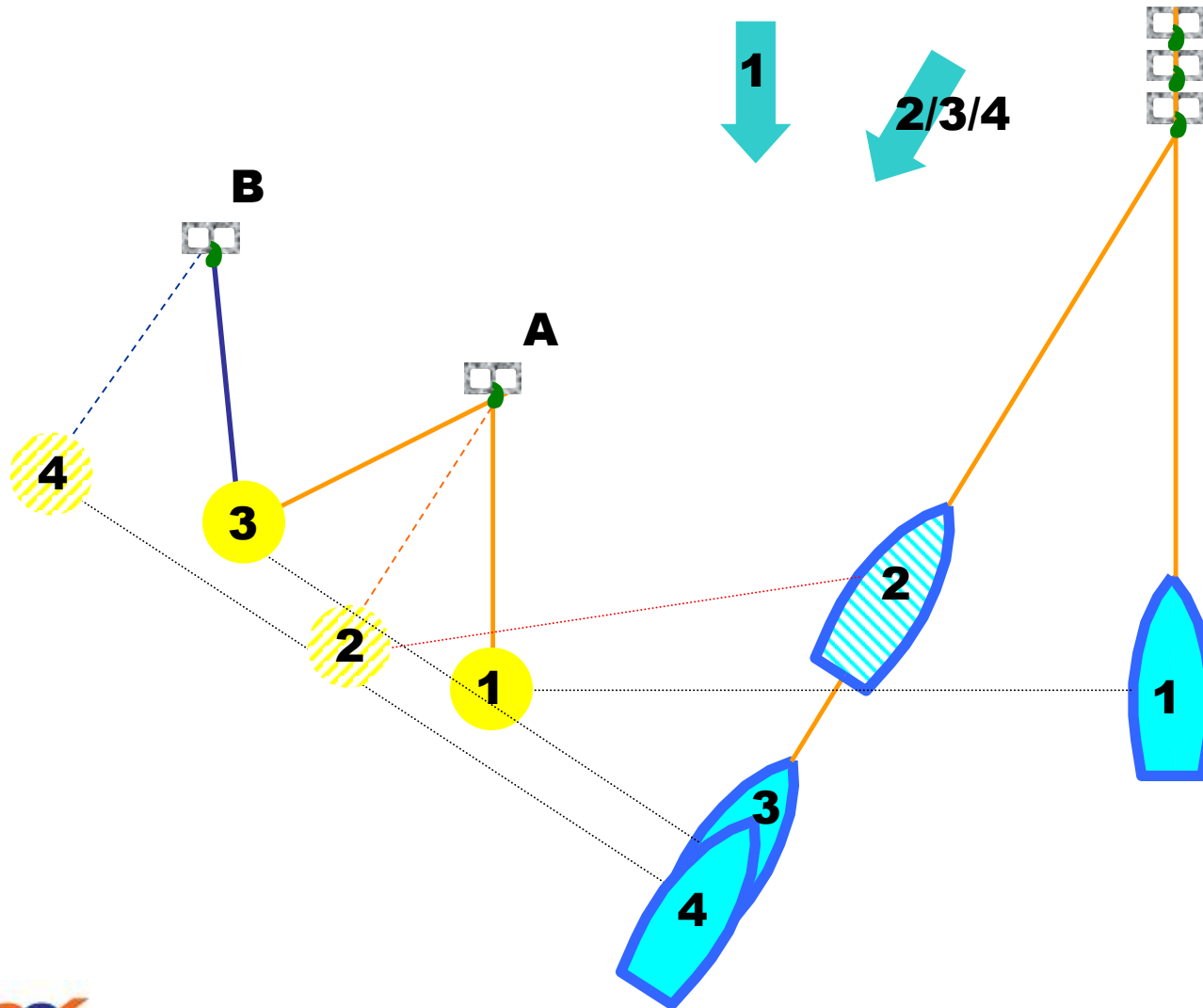
Rotta da seguire per raggiungere il waypoint (equivale a rilevamento)



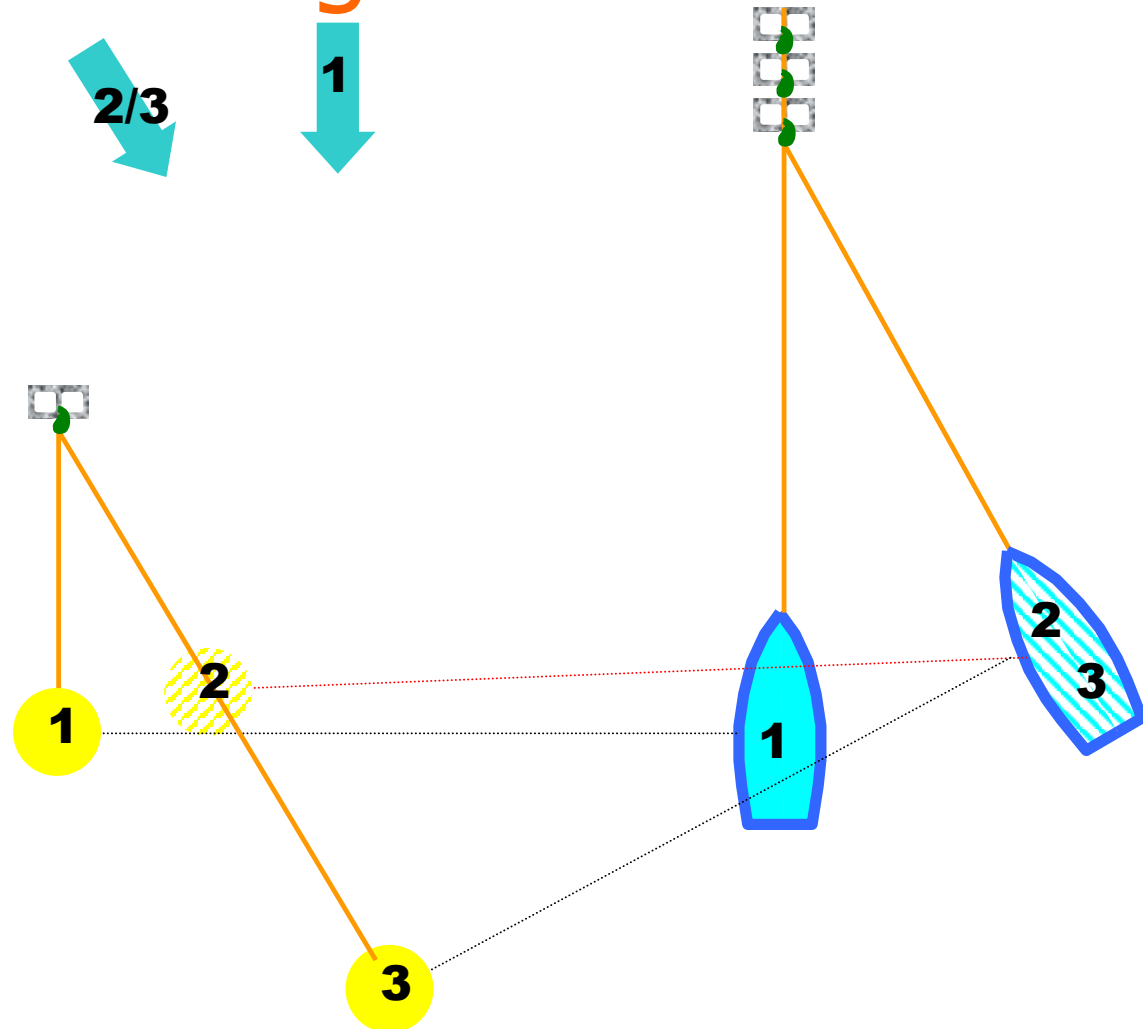
Linea di partenza e rotazioni

- Per una rotazione a **destra** del vento, a causa delle diverse lunghezze degli ormeggi, la linea (1-1) diventa (2-2), più corta e soprattutto non più perpendicolare al vento. Invece che rifare l'ormeggio (A) può essere utile posizionare un secondo corpo morto (B) a sinistra e sopravento per poi "tonneggiare" la boa (o il controstarter) per ripristinare larghezza e perpendicolarità (3-3)
- L'operazione (afforcamento) consente anche di aumentare la stabilità dell'ormeggio: (A) e (B) che bloccano la posizione (3)
- Eventualmente il cavetto (A-3) può essere reciso (posizionando un gavitello per poterlo semmai riutilizzare) e la boa si porta in (4), mentre il CdR allunga il suo ormeggio sulla linea (4-4)
- Per una rotazione a **sinistra** invece la boa da (1) "apre" ed è sufficiente allungare il suo ormeggio da (2) a (3) (oppure posizionarne un secondo e "salvare" il primo con un gavitello, per eventuali riutilizzo). Il CdR virtualmente può non toccare il suo ormeggio. La partenza (3-3) sarà probabilmente più larga di (1-1), ma poco importa: meglio che stretta!

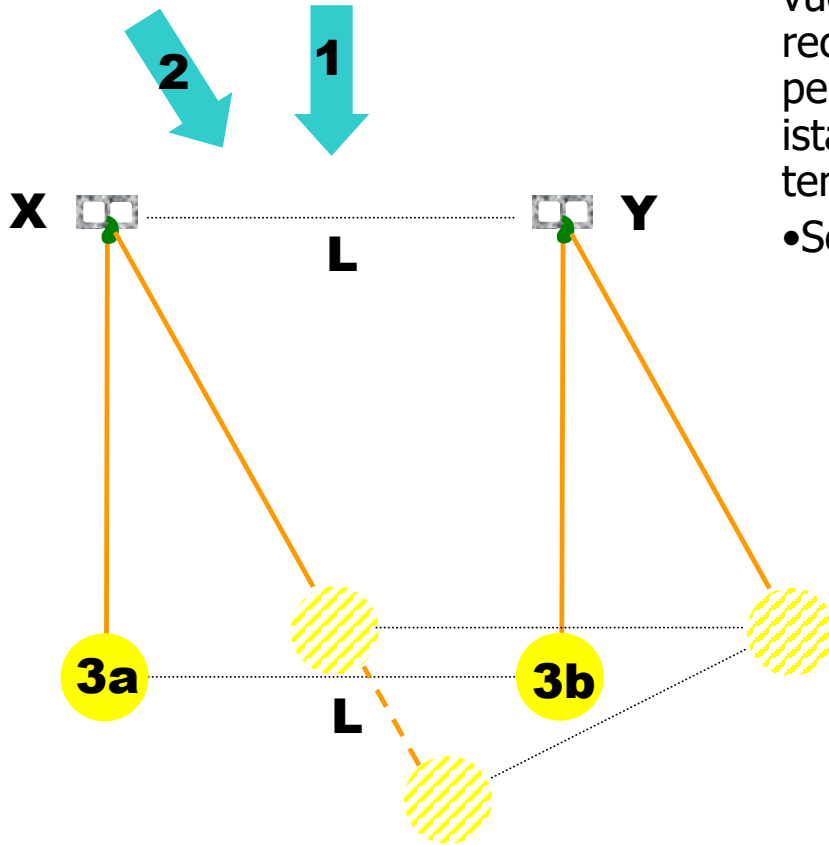
Schema rotazione a destra e afforcamento



Schema rotazione sinistra e allungamento



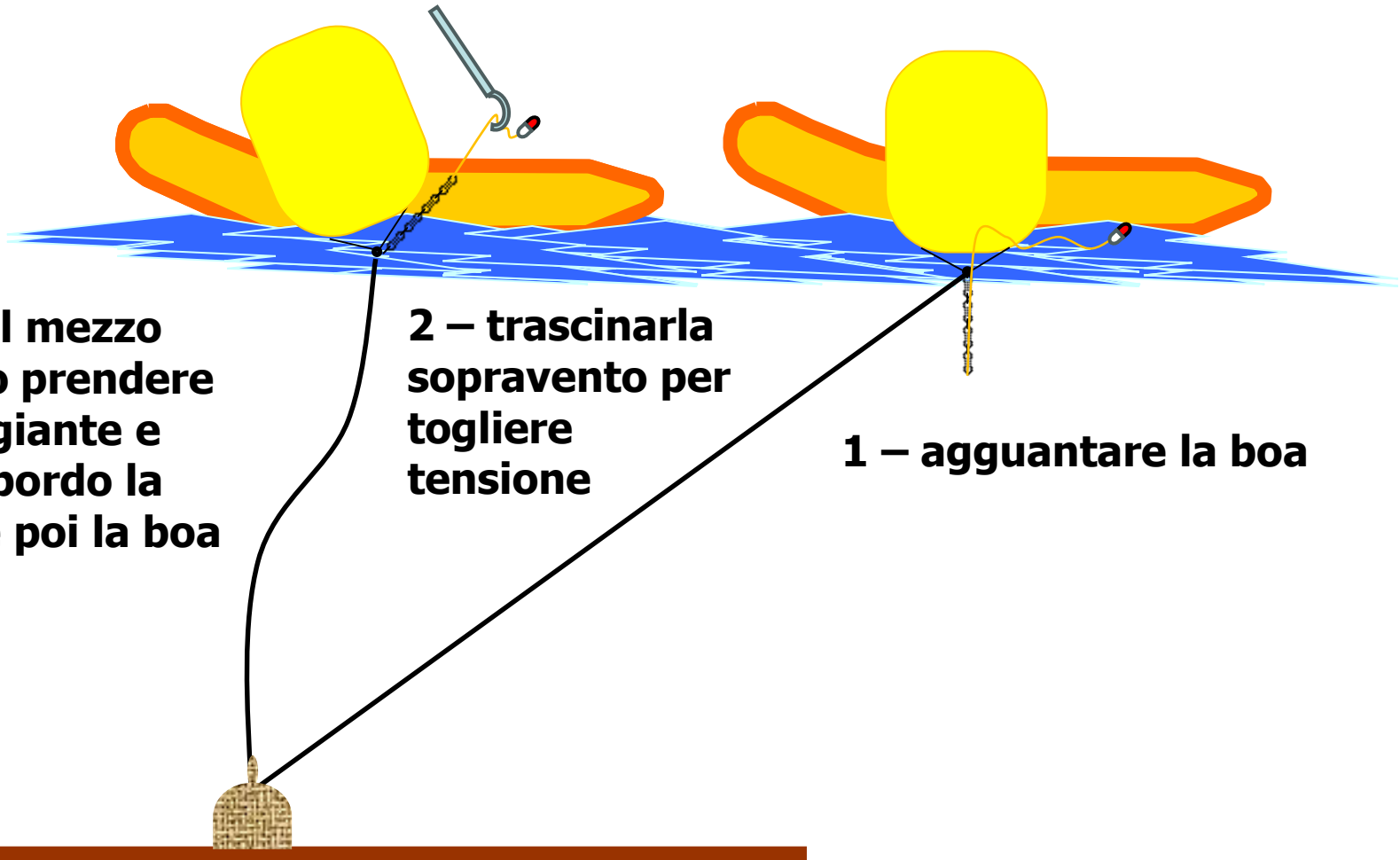
Il cancello



- Ideale posare con due gommoni in sincrono: ci vuole solo coordinazione per mantenersi reciprocamente alle estremità di una linea perpendicolare al vento e lanciare nello stesso istante con corpi morti uguali, ottenendo stesso tempo di discesa e stessa lunghezza di cavetto!
- Se con un gommone solo è più complicato:
 - segnare waypoint X di lancio corpo morto e avviare gotoX
 - posata la 3a si torna a X e da lì si calcola rotta per navigare a 90° rispetto al vento verso Y per una larghezza L pari a quella del cancello (occhio allo scarroccio!!!)
 - raggiunta Y si lancia subito corpo morto per seconda boa
 - X e Y essendo piuttosto vicini (50-100m) i tempi di discesa dei corpi, il fondale e il vento dovrebbero essere condizioni quasi identiche per entrambi i lanci
- Se il vento ruota si allunga la boa che sta dalla parte da cui è avvenuta la rotazione

Il recupero della boa

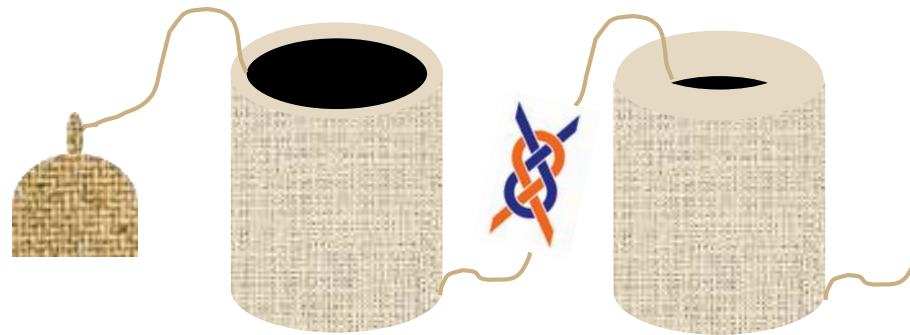
vento
→



Dettagli importanti

- Chiudere sacchi iuta con nodo parlato e lasciare un occhiello di almeno 50 cm
- Sul cavetto NON usare gasse ma mezzi colli: la gassa può oscillare e deteriorare la canapa fino a rompersi
- Attenzione: chiudere/rinfoderare **sempre** il coltello subito dopo l'uso!!! Meglio usare cutter ad uncino
- Prima di calare il corpo morto verificare quantità cavetto disponibile e semmai giuntare «coda» (esterna a bobina) con «testa» di quello nuovo (che spunta dal centro della bobina!)
- Evitare che le bobine si bagnino (secchiello con coperchio)

Giunzione testa-coda cavetto



le ROBOE





BUONANOTTE!