

prepararsi alla regata

15 febbraio ore 19.45

con Mattia Lonardi

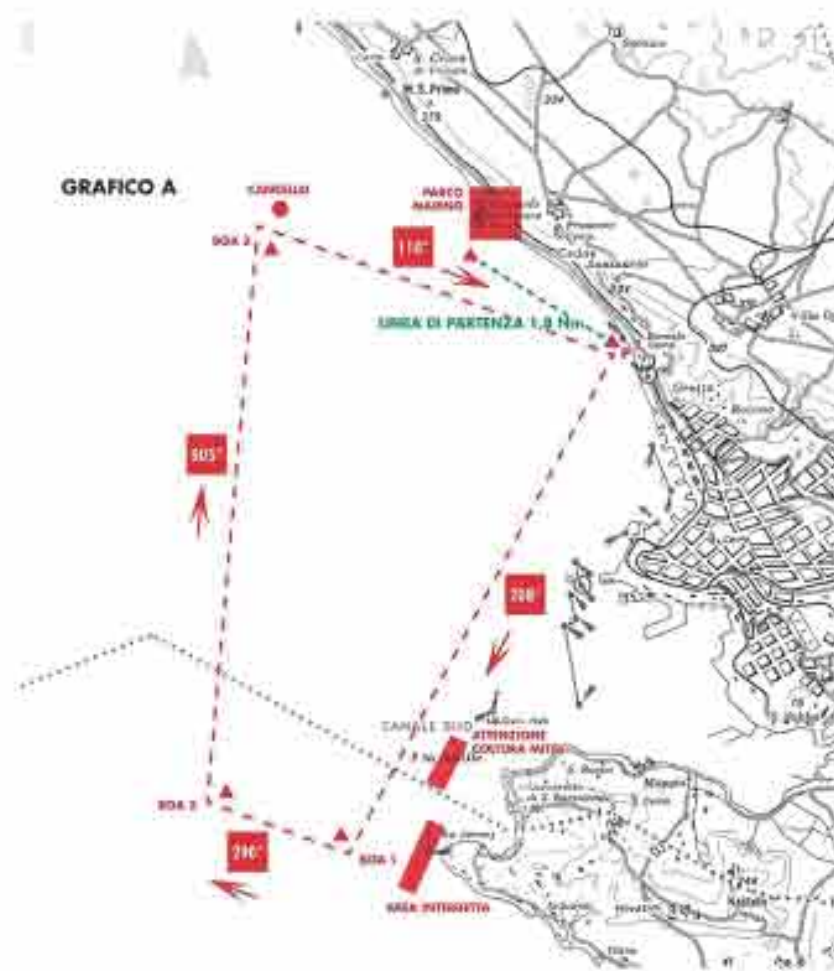


REGATA

LA REGATA

è una competizione tra imbarcazioni che consiste nel completare una o più volte un percorso prestabilito, determinato da diverse boe situate in vari punti del campo di regata.

E' contraddistinta da una partenza e da un arrivo costituiti da una linea immaginaria tra due punti fissi (imbarcazioni o boe)



REGATA

3 TIPOLOGIE DI REGATA:

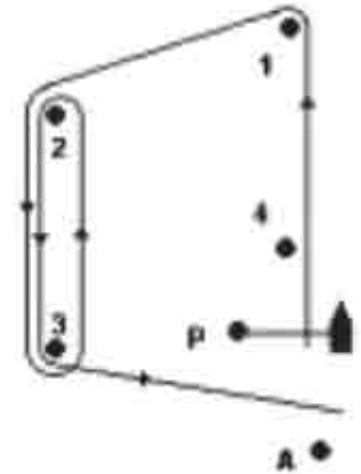
- REGATA DI FLOTTA A PROVE
Specifica per monotipi e derive
- REGATA IN TEMPO REALE
Match race, regata per monotipi, level class
- REGATA IN TEMPI COMPENSATI
Classi varie

REGATA

REGATA DI FLOTTA A PROVE

Specifica per DERIVE e MONOTIPI

- E' una manifestazione organizzata su più prove in uno o più giorni di regata.
- Vince chi conquista il minor numero di punti nella somma delle prove.
- Utilizza il punteggio minimo – 1° = 1 punto, 2° = 2 punti, ecc...
- In base al numero di prove disputate ci possono essere degli scarti a seconda della normativa e delle istruzioni di regata. (Eliminare dal conteggio la/e prova/e peggiore/i)



Percorso Bastone
Lunghezza: circa 1,2 km
Da percorrere due volte
Senza P, 1, 2, A, B, C, D, E



REGATA

REGATE DI FLOTTA A PROVE CLASSIFICA

Risultati 49er

Punteggi presi in considerazione 1 scarto

No	Numero	Nome	Punti	1	2	3	4
1	ITA 23	PLAZZI JACOPO, MOLINERIS UMBERTO, CVRANENNA	3,0	1	1	(2)	1
2	ITA 7	TESEI ANDREA, CHERIN STEFANO, YACHT CLUB ADRIACO	6,0	(6)	3	1	2
3	ITA 105	DUBBINI LUCA, DUBBINI ROBERTO, 815-17-CENTRO VELICO MARINA MI	8,0	(3)	2	3	3
4	FRA 99	BONDI' DAVID, SABATINI FRANCESCO, C.C.ANIENE	14,0	(9)	5	5	4
5	ITA 1	SEVERGNINI STEFANO, MAGGI NICOLA, 434-15-SOC CANOTT LECCO ASS SP	15,0	4	(18)	6	5
6	ITA 1166	SAVIO ANDREA, SAVIO ALESSANDRO, SOCIETÀ TRIESTINA DELLA VELA	17,0	5	4	(10)	8
7	ITA 1165	GASPARI FEDERICO, TUBARO LUCA, CC ANIENE	19,0	2	10	7	(22)
8	ITA 1204	LANDRIANI PAOLO, LANDRIANI ETTORE, AVAS	20,0	(15)	6	8	6
9	ITA 957	CONTI DAVIDE LUPO, ACHLER MARCO, CFV SKIFFSAILING	24,0	7	7	(12)	10
10	ITA 118	MONZINI MICHELE, CIAPESSONI GIOVANNI, CFV SKIFFSAILING DONGO	24,0	(11)	8	9	7
11	ITA 1053	PANTZARTZIS GIORGIO, PANTZARTZIS FRANCESCO, CIRCOLO DELLA VELA BARI	26,0	8	9	(11)	9
12	ITA 867	BISSARO VITTORIO, FERRAGLIA MATTEO, FVM	30,0	(19)	11	4	15
13	ITA 645	DUBBINI LEONARDO, LONGHI LUCA, 010-01-GDV LNI GENOVA	37,0	10	(15)	15	12
14	ITA 107	MAGNI ALBERTO, RUFFINI ANDREA, L.N.I SAN BENEDETTO DEL -TR-	39,0	12	14	13	(21)
15	ITA 65	TESEI GIOVANNI, PERCIC LORENZO, YACHT CLUB ADRIACO	40,0	14	12	(22)	14
16	ITA 8	AVOGADRI GABRIELE, SURINI FAUSTO, AVAS	42,0	13	13	16	(17)
17	ITA 974	CECCHETTI RODOLFO, FERRANDI ALEX, CLUB VELICO CASTIGLIONESE	48,0	16	(19)	14	18
18	ITA 111	BERTANI TORQUATO, LORIA GIANLUCA, CFVSKIFFSAILING	50,0	(20)	17	20	13

REGATA

REGATE IN TEMPO REALE

MATCH RACE, REGATA PER MONOTIPI, LEVEL CLASS

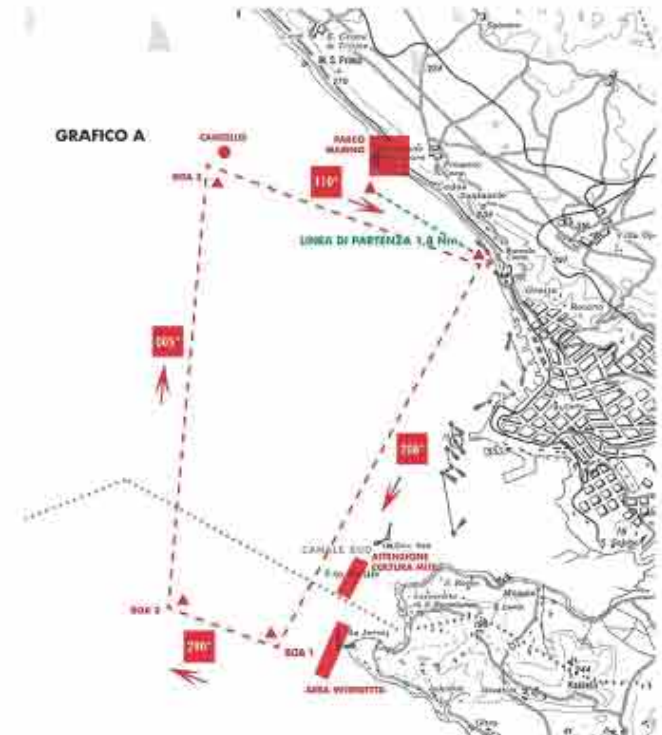
E' una manifestazione che si disputa in un'unica prova dove **l'ordine di arrivo corrisponde alla classifica finale.**

1° posto = 1° classificato

2° posto = 2° classificato

Ecc...

Se MATCH RACE si tratta di regate uno contro uno.



REGATA

REGATA IN TEMPI COMPENSATI

Come per le regate in tempo reale la regata in tempi compensati si corre in un'unica prova.

La differenza è che viene calcolato un tempo compensato di percorrenza del percorso che tiene conto del "rating" o del handicap di ogni imbarcazione.

Vince chi ha il tempo compensato più basso e non chi taglia per primo il traguardo.

REGATA

REGATA IN TEMPI COMPENSATI CLASSIFICA

pos	N°VELICO	CLASSE	NOME BARCA	TIMONIERE	ANNO	CIRCOLO	PRO DIERE	ANNO	PY	tempo effetti tempo		
										impieg.	sec.	comp.
1	ITA 73	CLASSE A con GEN		FERRARI ANDREA	1960	LNI BS-DESENZANO			635	1.24.45	5085	8.007,87
2	USA 02	49 ER	49 ER	RIZZARDI FABRIZIO	1984	LNI BS-DESENZANO	REGAZZONI ROCCO	1984	740	1.46.12	6372	8.810,81
3	ITA 444	F18	BIMARE X4	MASSENSINI CURZIO	1982	LNI BS-DESENZANO	RAULS PETER	1982	691	1.43.05	6185	8.959,80
4	ITA 793	FINN		SEGATTINI ALBERTO	1960	LNI BS-DESENZANO			1060	2.41.15	9675	9.127,36
5	ITA 23	FINN	FINN	GRUMELLI UMBERTO	1956	FV DESENZANO			1060	2.41.17	9677	9.129,25
6	ITA 85	MUSTO SKIFF		PIETRO GIARDINI	1986	LNI BS-DESENZANO			860	2.12.47	7967	9.263,95
7	ITA 146	FINN	FANTASTICA	CIRILLO LANFRANCO	1959	Y C TORRI			1060	2.44.10	9850	9.292,45
8	ITA 164	FINN		FEZZARDI BRUNO	1947	FVD			1060	2.47.27	10047	9.478,30
9	ITA 173	FINN		MALINVERNO MARIO	1973	FV DESENZANO			1060	2.48.22	10102	9.530,19
10	Z 014	RENNJOLLE Z	SHEBE	MASSA MAURO	1956	N.C.MONIGA			1101	2.58.16	10696	9.714,80
11	ITA3137	TOPAZ UNO RACE	TABATA	MACCHI GUIDO	1963	A.N.S.			1218	3.17.59	11879	9.752,87
12	ITA 3124	FLYNG JUNIOR	ELECTRA	ZABRZEWSKA MAGDALENA	1974	C. D. FITZCARALDO	CORBELLARI GIANLUIGI	1958	1116	3.05.41	11141	9.982,97
13	ITA 197478	LASER STANDARD	CAPRERA	BELLATO GRAZIANO	1953	CIRC. VELICO VOLANO			1082	3.01.33	10893	10.067,47
14	140911	LASER STANDARD	CASTA DIVA	PERLINI CARLO	1954	C.N.BRENZONE			1082	3.02.45	10965	10.134,01
15	4228	RS FEVA XL		FOSCHINI GABRIELE	1998	LNI BS-DESENZANO	FERRARI DAVIDE	1996	1200	3.24.16	12256	10.213,33
16	135751	LASER STANDARD		MONTEVECCHI ALESSANDRO	1981	A.V. SENIGALLIA			1082	3.05.15	11115	10.272,64
17	134569	LASER STANDARD		MORO SERGIO	1968	XXXXXXXX			1082	3.05.54	11154	10.308,68
18	409	RS VAREO	SELVAGGIA	MODENA UMBERTO	1962	LNI BS-DESENZANO			1038	2.58.27	10707	10.315,03
19	ITA 100	FINN		PERUCCHETTI FABIO	1963				1060	3.02.39	10959	10.338,68
20	137640	LASER STANDARD		MATTEO ROMANI	1983	LNI BS-DESENZANO			1082	3.09.31	11371	10.509,24
21	812	BUZZ	JENNY	GASPARINI ALESSANDRO	1975	LNI BELLUNO	ZACCOLETTI LUCA		1003	2.56.55	10815	10.583,25
22	115	555		RUBAGOTTI FRANCESCO	1995	FV DESENZANO	POZDER WILLY	1995	1093	PEN	11707	10.711,16
23	184208	LASER STANDARD		GHIZZI FLAVIO	1962	LNI BS-DESENZANO			1082	3.14.17	11657	10.773,57
24	28873	LASER STANDARD	GARFIED	REBECCHI VITTORIO	1960	LNI BS-DESENZANO			1082	3.15.25	11729	10.836,41
25	21	CLASSE A		CERINI ANDREA	1965	LNI BS-DESENZANO			681	2.03.40	7420	10.895,74
26	48746	420		CAMILLA DOTTINO	1995	LNI BS-DESENZANO	MONICA ROMANO	1994	1087	3.17.52	11872	10.921,80
27	187058	LASER STANDARD	AZZURRA	BONCRISTIANO LUCA	1978	Y C SIRMIONE			1082	3.18.29	11909	11.008,47
29	ITA 131	TRIDENTE 16	GDS	BIGNOTTI CAMILLA	1994	LNI BS-DESENZANO	FERREMI / GUERRINI	1993	1082	3.19.35	11975	11.067,47
28	184961	LASER STANDARD		SALOMON VITTORIO	1962	A.S.FARO PIAVE V.			1082	3.19.35	11975	11.067,47
30	ITA 130	TRIDENTE 16	MENABREA	LUZI GIACOMO	1993	LNI BS-DESENZANO	DEDE / LAZZARI	1994	1082	3.22.15	12135	11.215,34
31	41	470		TESTI ALESSANDRO	1978	WGYC	COMOTTI ELENA	1972	973	3.03.34	11014	11.319,63
32	929	RS 500	NERONE	RIGON CARLA	1972	SUN & SEA JESOLO	MILAN PAOLO	1959	972	3.07.38	11258	11.582,30
33	138	LASER STANDARD		RUPPOLO LUCA	1974				1082	3.35.10	12910	11.931,61
34	8	470		BETTINI PIERFRANCESCO	1995	LNI BS-DESENZANO	BETTINI STEFANO	1964	973	3.14.12	11652	11.975,33

REGATA

LA REGATA SECONDO ME E'...

- ✓ CONFRONTO CON SE STESSI
- ✓ CONFRONTO CON GLI AVVERSARI
- ✓ CONFRONTO CON LA NATURA
- ✓ COMPETIZIONE, SFIDA
- ✓ ADRENALINA
- ✓ TAPPA DI UNA PROGRAMMAZIONE
- ✓ RISULTATO DI UN PERCORSO DI ALLENAMENTO
- ✓ OBIETTIVO DI UNA PERCORSO

...ma soprattutto **DIVERTIMENTO**

REGATA

PREPARARSI ALLA REGATA:

- ✓ EQUIPAGGIO
- ✓ IMBARCAZIONE
- ✓ LE REGOLE
- ✓ TATTICA E STRATEGIA

EQUIPAGGIO



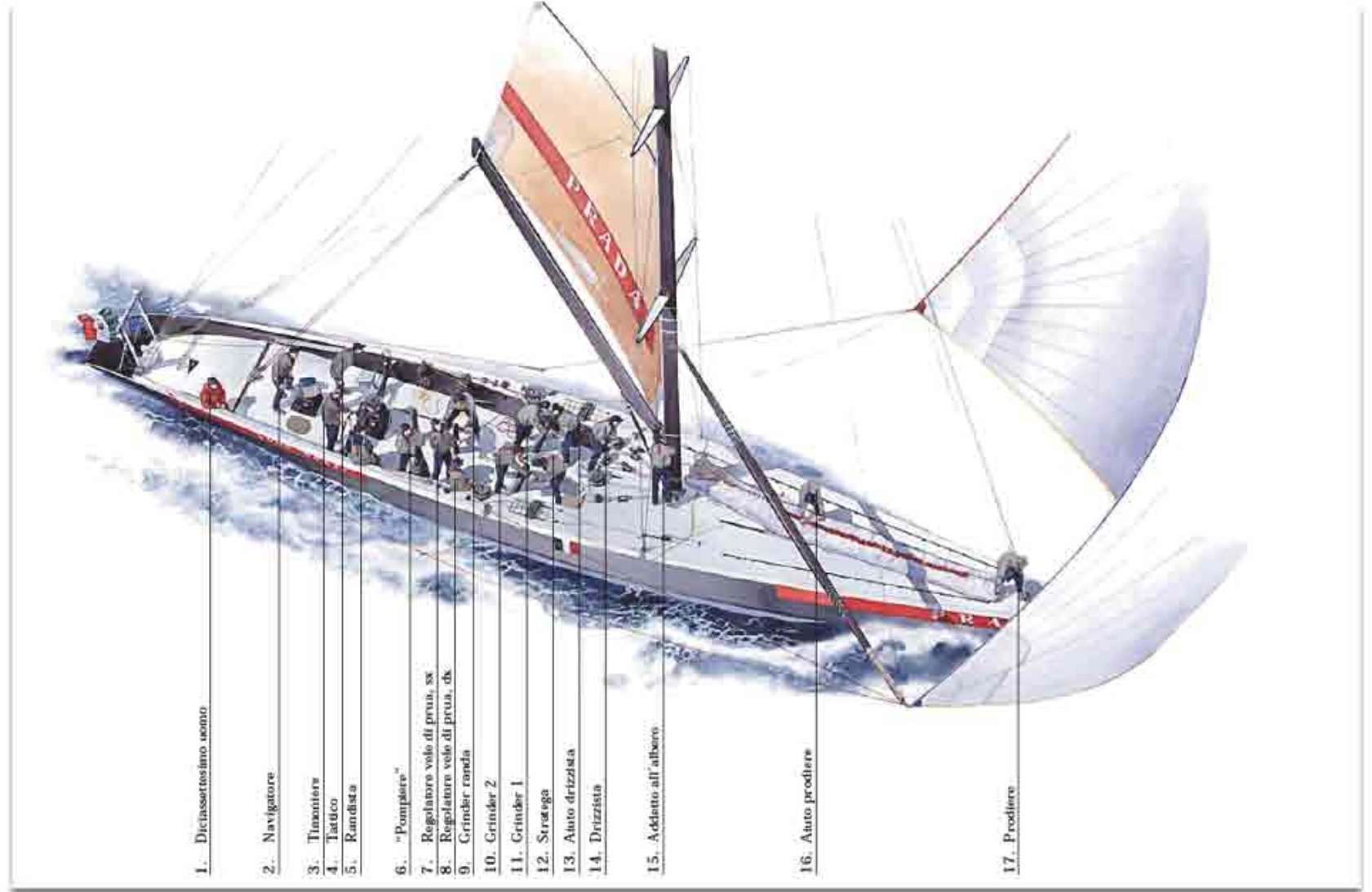
VS



**UN UOMO SOLO
CON TANTI RUOLI**

**TANTI UOMINI
CHE DEVONO AGIRE COME
UN SOLO UOMO**

EQUIPAGGIO



EQUIPAGGIO

LAVORO DI SQUADRA:

- CONSAPEVOLEZZA CHE CIASCUNO È INDISPENSABILE PER IL LAVORO DEGLI ALTRI
- PRECISA DIVISIONE DEI RUOLI E DEI SINGOLI COMPITI
- MASSIMA COORDINAZIONE COMUNICAZIONE E COMPrensIONE TRA LE VARIE POSIZIONI
- CHIAREZZA E DECODIFICAZIONE DEGLI ORDINI A BORDO
- CAPACITA' DI RISOLUZIONE DEI PROBLEMI

EQUIPAGGIO

RUOLI:

- TIMONIERE
- TATTICO
- NAVIGATORE
- RANDISTA
- TAILER
- GRINDER
- DRIZZISTA
- ADDETTO
ALL'ALBERO
- PRODIERE
- AIUTO PRODIERE



EQUIPAGGIO

TIMONIERE

- Timona la barca cercando di portarla sempre alla massima velocità
- Ha lo sguardo “incollato” sulle vele, intento a carpire ogni minima reazione della barca
- Interagisce con tailer e randista per raggiungere i targhet dettati dal navigatore
- Coordina con tailer e randista eventuali necessità di cambio di rotte e targhet



EQUIPAGGIO

TIMONIERE

- E' in contatto diretto con tattico e navigatore dai quali riceve continue informazioni.
- E' l'unica persona che interviene sul timone ed è lui a chiedere all'equipaggio di modificare la regolazione delle vele o dell'albero e di effettuare le manovre.
- Da i tempi di virata, da i tempi di strambata
- Indica la disposizione dei pesi dell' equipaggio in navigazione

Requisiti: conoscenze tecniche, esperienza, sensibilità, capacità a sopportare forti pressioni psicologiche da parte dell'avversario, determinazione, concentrazione, grande carica agonistica

EQUIPAGGIO

TATTICO

- Collabora con il navigatore per migliorare strategia per rotta e vento
- Dalla combinazione di istinto ed elaborazione dei dati ricevuti dal navigatore, decide dove dirigersi in partenza e sul campo di regata.
- Ha i sensi sempre in massima allerta per valutare le mosse dell'avversario e l'evoluzione meteorologica sul campo di regata



EQUIPAGGIO

TATTICO

- Ha l'ultima parola su tutte le virate e le strambate e sulle proteste in mare.
- Fa il terzo tailer all'occorenza.
- Da indicazione per ottenere rotte diverse dalla massima vmg

Requisiti:

Istinto, velocità di reazione e lucidità di pensiero anche sotto pressione.



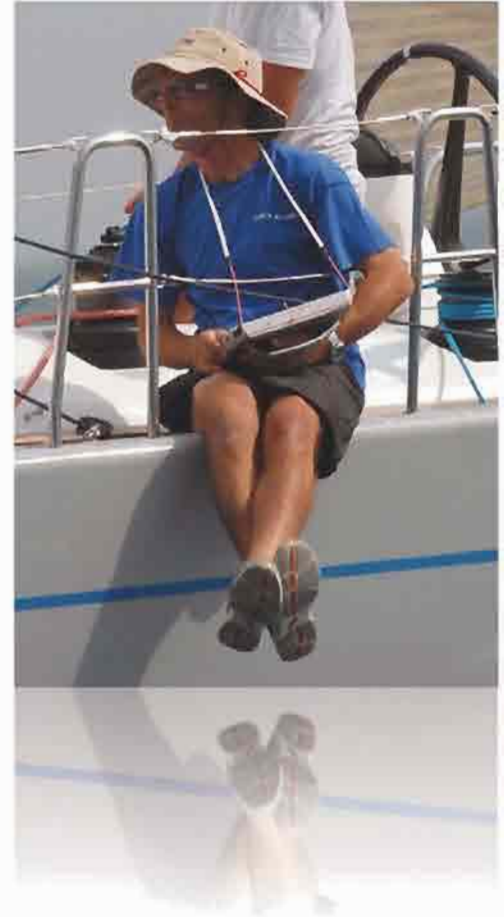
EQUIPAGGIO

NAVIGATORE

- Responsabile della gestione degli strumenti di bordo
- Coordina assieme a tailer, randista, tattico e timoniere la tensione dello strallo di prua

In fase di pre-partenza indica:

- ✓ lato più favorevole per la partenza
- ✓ andamento della direzione del vento

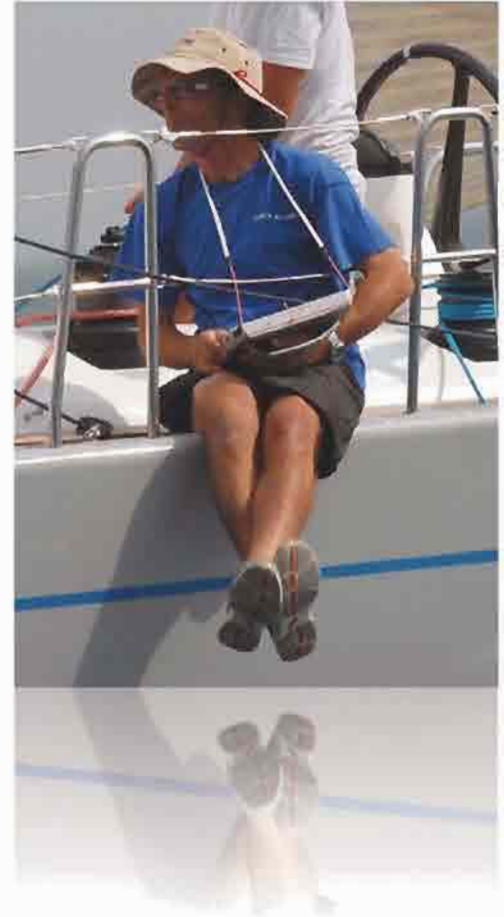


EQUIPAGGIO

NAVIGATORE

In fase di navigazione indica:

- ✓ rotazione del vento
- ✓ distanze da lay line
- ✓ angolo del vento attuale e nei lati successivi
- ✓ indica rotta per le boe
- ✓ indica rotta giusta per passaggi in zone pericolose



EQUIPAGGIO

RANDISTA

- Regola la scotta della randa
- È vicino al timoniere dal quale riceve informazioni per la regolazione della randa
- Le sua capacità sono fondamentali per permettere al timoniere di effettuare in velocità manovre e repentini cambi di direzione
- Coordina assieme al suo aiuto il carrello di randa



EQUIPAGGIO

RANDISTA

- Coordina assieme al drizzista la regolazione della drizza, il cunningum e della leech line
- Coordina assieme al navigatore la base randa e il back
- Coordina assieme a navigatore, tailer, tattico e timoniere la tensione dello strallo di prua

Requisiti:

sensibilità, precisione, specifiche nozioni tecniche relative a forma e progettazione di albero, vele e stecche.

EQUIPAGGIO

TAILER

- Regola la scotta fiocco del lato di appartenenza
- Regola i carrelli di scotta fiocco dell'altro lato
- Coordina assieme a randista e navigatore la tensione dello strallo di poppa
- Regola scotta dello spinnaker
- Regola il braccio dello spinnaker
- Partecipa, assieme a timoniere, tattico e navigatore, alla scelta delle vele



EQUIPAGGIO

TAILER

- In virata coordina l'utilizzo del gruppo grinder
- Regola il barber spinnaker
- Ordina l'altezza del tangone
- Comunica con il timoniere per migliorare la conduzione

Requisiti:

sensibilità, occhio e conoscenze tecniche specifiche relative alla progettazione e forma delle vele.

EQUIPAGGIO

GRINDER

- Gira le manovelle dei verricelli che regolano le scotte
- Coordina e gestisce le connessioni delle colonnine
- Coordina la persona che scende sotto coperta per passare le vele richieste in coperta
- Coordina lo spostamento in caso virata con rollio

Requisiti: estrema forza e potenza, concentrazione e prontezza di riflessi



EQUIPAGGIO

DRIZZISTA

- Agisce sulle drizze, i cavi che servono per issare e ammainare le Vele recuperando le drizze e regolando la tensione
- Sta in piedi all'estrema prua del pozzetto davanti alla cosiddetta "tastiera" delle drizze.
- Issa le vele e mantiene la pulizia delle drizze
- Gestisce il carica basso del tangone
- Ammaina fiocco e spinnaker



EQUIPAGGIO

DRIZZISTA

- Dà i tempi delle issate
- Gestisce l' amantiglio del tangone
- Gestisce cunningum
- Gestisce leech e foot line randa
- Nelle virate ed in andatura regola il barber interno dei fiocchi

Requisiti:

E' necessaria una buona dose di tecnica e tanta esperienza, forza, precisione, concentrazione.



EQUIPAGGIO

ADDETTO ALL'ALBERO

- Issa le vele all'albero
- Arma le scotte del fiocco
- Collabora per l'ammainata del fiocco
- Collabora per l'ammainata dello spinnaker
- Gestisce il circuito della campana del tangone
- Prepara il retrever per l'ammaino dello spinnaker
- Coordina lo spostamento del peso dell'equipaggio per favorire il rollio



Requisiti: forza, agilità, coordinamento ed equilibrio.

EQUIPAGGIO

PRODIERE

- È l'uomo a cui appartiene tutto il quartiere di prua della barca
- In fase di pre-partenza collabora con il timoniere per la gestione dello spazio sulla linea di partenza
- Arma il tangone con amantiglio e coordina issata e ammainata spinnaker
- in strambata manovra il tangone, le scotte e le vele
- in virata fa passare il genoa



EQUIPAGGIO

PRODIERE

- Nelle issate e nelle ammainate prepara e recupera le vele.
- E' questo il ruolo più dinamico di bordo, molto ambito e solitamente riservato a velisti molto esperti.
- In regata non sono ammessi errori
- Requisiti: agilità, forza, coraggio e determinazione



EQUIPAGGIO

AIUTO PRODIERE

- divide ogni manovra e fatica con il prodiere, con il quale deve avere un eccellente livello di affiatamento.
- aiuta nella preparazione delle manovre ai giri di boa, nei cambi di vele, nelle ammainate, nelle issate e nelle strambate.

Requisiti: agilità, coordinamento e visione d'insieme



EQUIPAGGIO

ALLENAMENTO

TANTO → TANTISSIMO

ALLENAMENTO

Più ore di acqua si collezionano assieme e maggiori saranno i risultati ottenuti in regata.

Affiatamento, miglioramento manovre e conduzione.

EQUIPAGGIO

ALLENAMENTO:

- **MANOVRE:**

- ✓ VIRATE

- ✓ ABBATTUTE

- ✓ ISSATE

- ✓ AMMAINATE

- ✓ GIRI DI BOA

- **CONDUZIONE:**

- ✓ SPEED TEST

- ✓ BARCA FERMA, ACCELERAZIONI

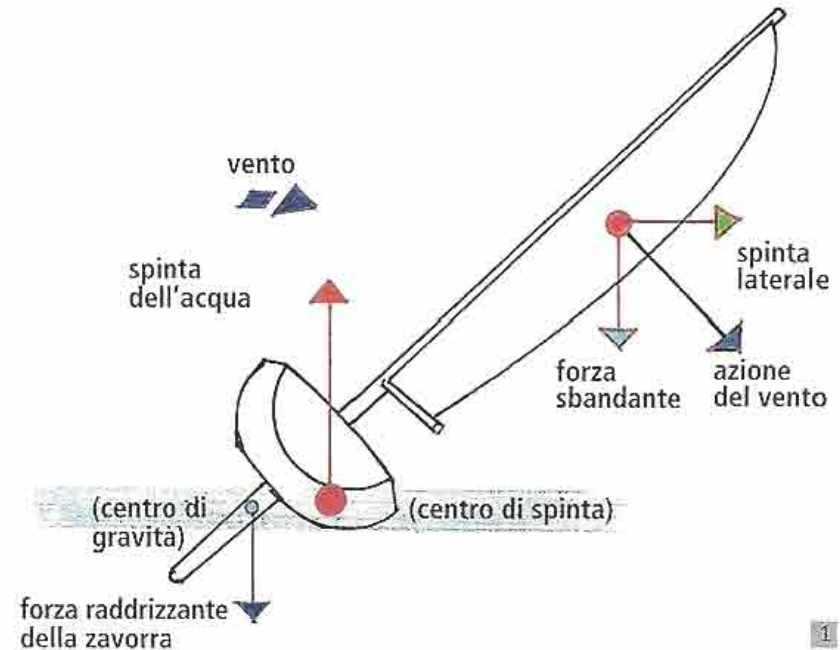
- **PARTENZE**

- **SIMULAZIONE REGATA**

EQUIPAGGIO

CONOSCENZE GENERALI DI TEORIA DELL'IMBARCAZIONE

- CENTRI DI PRESSIONE
- DISTRIBUZIONE ED EFFETTO DEI PESI
- EFFETTO DELLE REGOLAZIONI SULLE VELE



**INSOMMA ESSERE SICURI CHE L'EQUIPAGGIO ABBI
COSCIENZA DEL PERCHE' DI UNA CERTA AZIONE**

EQUIPAGGIO

ALLENAMENTO MENTALE

- LAVORARE SULL'ASPETTO MENTALE E SULL'UNIONE DEL GRUPPO
- ANALISI DEI PUNTI DI FORZA E DEI DIFETTI DI OGNI COMPONENTE DEL TEAM
- PRENDERE ATTO DEI PROBLEMI PER CAPIRE SU COSA LAVORARE IN ALLENAMENTO

**ERRORE O DIFETTO COME FEEDBACK
PUNTO DI PARTENZA PER MIGLIORARSI**

EQUIPAGGIO

LAVORO DI SQUADRA...

VALASCO E LA TEORIA DEGLI ALIBI

IMBARCAZIONE

**LA VELOCITA' PRIMA
DI TUTTO**

SE LA BARCA E' VELOCE
LA TATTICA DIVENTA
FACILE E REGATARE E'
PIU' SEMPLICE...



✓ **MESSA A PUNTO DELL'IMBARCAZIONE**

IMBARCAZIONE

MESSA A PUNTO DELL'IMBARCAZIONE

- LA CARENA DEVE ESSERE PULITA
- MANOVRE FISSE, MANOVRE MOBILI, ATTREZZATURE DEVONO ESSERE PERFETTAMENTE MANUTENUTE E FUNZIONANTI
- LE REGOLAZIONI DEVO ESSERE ADATTE ALLE VELE UTILIZZATE AL VENTO E ALL'ONDA CHE SI INCONTRERA'

IMBARCAZIONE

MESSA A PUNTO DELL'IMBARCAZIONE

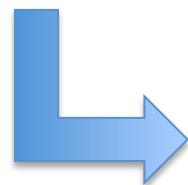
- SI CONSIGLIA DI INIZIARE CON LE REGOLAZIONI DELL'ALBERO SUGGERITE DAL VELAIO CHE HA PROGETTATO LE VELE
- SOLITAMENTE SI TRATTA DI MISURE STANDARD CHE CI RENDONO LA BARCA NEUTRA
- SUCCESSIVAMENTE IN BASE ALL'ESPERIENZA E ALLE PROVE IN ALLENAMENTO SI INIZIA A GIOCARE CON LE REGOLAZIONI PER TROVARE LE PIU' ADATTE ALLE SINGOLE CONDIZIONI

IMBARCAZIONE

MESSA A PUNTO DELL'IMBARCAZIONE

- NB: PIU' VARIABILI METTIAMO IN GIOCO E PIU' GRANDE E' LA POSSIBILITA DI SBAGLIARE E DI NON CAPIRE IL MOTIVO DI UNA BARCA POCO PERFORMANTE

LIMITANDO DI VOLTA IN VOLTA LE VARIABILI RIUSCIAMO A CAPIRE QUALE E' L'ASSETTO E LA REGOLAZIONE PIU' ADATTA ALLA NOSTRA IMBARCAZIONE E ALLE CONDIZIONI METEO CHE INCONTREREMO



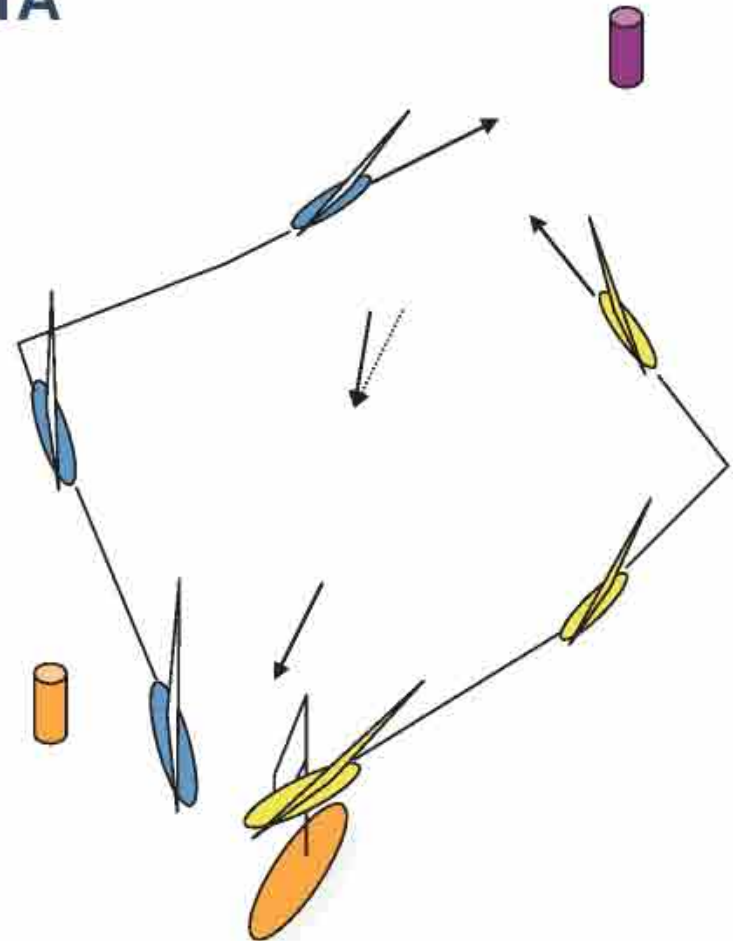
ALLENAMENTO

LE REGOLE

LA REGATA:

**VIGE IL REGOLAMENTO DI REGATA
ISAF 2013-2016**

QUANDO CI ISCRIVIAMO AD UNA
REGATA **BISOGNA LEGGERE
ATTENTAMENTE IL BANDO E LE
ISTRUZIONI DI REGATA “RSS 25”**
DOVE TROVIAMO LE INDICAZIONI SUL
PERCORSO E MOLTE ALTRE
INFORMAZIONI FONDAMENTALI DA
CONOSCERE PRIMA DI SCENDERE IN
ACQUA



LE REGOLE

- **Educazione – Comportamento**
Parte 1: Regole fondamentali
RRS 44: auto-penalizzazioni
- **Navigare insieme (più barche)**
Parte 2: Quando le barche si incontrano
- **Comunicazioni a distanza**
Parte 3: Gestione di una regata
Segni e Segnali
- **Relazioni personali**
Parte 5: Proteste e Appelli

LE REGOLE

LA PARTENZA - RRS 26 – Segnali di partenza

CLASSE • AVVISO – 5 MINUTI ALLO START



• PREPARATORIO – 4 MINUTI ALLO START



» RRS 30.1 – “INDIA”



» RRS 30.2 – “ZULU”



» RRS 30.3 – BANDIERA NERA

• ULTIMO MINUTO

• PARTENZA

LE REGOLE

PARTENZA ANTICIPATA

 »RRS 29.1 – Richiamo Individuale BANDIERA “X”

 POSSO RIPARTIRE RIENTRANDO DALLA LINEA

 POSSO RIPARTIRE RIENTRANDO DAGLI ESTREMI

 POSSO RIPARTIRE RIENTRANDO DALLA LINEA MA AVRO' UNA PENALIZZAZIONE PARI AL 20% DELLA MIA POSIZIONE AL TRAGUARDO

 SONO SQUALIFICATO “BFD” (PUNTI DELL'ULTIMO + 1)

LE REGOLE

PARTENZA ANTICIPATA RICHIAMO GENERALE

» RRS 29.2 – Richiamo generale “1°RIPETITORE”

Al segnale di partenza il comitato di regata:

- non è in grado di identificare le barche che sono sul lato di percorso della linea di partenza
- rileva vi sia stato un errore nella procedura di partenza



SE FUORI POSSO RIPARTIRE






SE FUORI POSSO RIPARTIRE ma avro' una penalizzazione pari al 20% della mia posizione al traguardo anche se ripartito regole



SONO SQUALIFICATO “BFD” non posso ripartire neanche se annullata o deferita

LE REGOLE

REGOLE E SEGNALI IN REGATA

- ✓ RRS 31 – Toccare una boa “PENALITA’ 1 GIRO”
- ✓ RRS 32 – Riduzione di percorso BANDIERA “S”
“2 segnali sonori” 
- ✓ RRS 33 – Cambio di percorso BANDIERA “C”
“ripetuti segnali sonori” 
- ✓ RRS 34 – Boa mancante BANDIERA “M”
“ripetuti segnali sonori” 

LE REGOLE

SEGNALI IN REGATA

INTELLIGENZA	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
	Le regate non partite sono differite.	Va esposta con 2 segnali sonori ed ammainata con 1 segnale sonoro
COMMENTO	Prima dell'inizio della procedura di partenza Esempio: Il vento è insufficiente per regatare oppure il campo di regata non è ancora stato posato.	
	Durante la procedura di partenza Esempio: La boa di partenza ha arato o c'è stato un salto di vento e la linea va riposizionata oppure c'è stato un errore nella procedura di partenza (tempi, suoni, bandiere) da parte del CdR	
NOVEMBER	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
	Tutte le regate partite sono <i>annullate</i> . Ritornare nell'area di partenza. Il segnale di avviso verrà esposto 1 minuto dopo l'ammainata a meno che in quel momento la regata sia ulteriormente <i>annullata</i> o <i>differita</i> .	Va esposta con 3 segnali sonori ed ammainata con 1 segnale sonoro
COMMENTO	Tutte le regate partite sono annullate.	

LE REGOLE

SEGNALI IN REGATA

INTELLIGENZA su HOTEL	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
	Le regate non partite sono differite. Uleriori segnali a terra.	Va esposta con 2 segnali sonori ed ammainata con 1
COMMENTO	Il vento è insufficiente per regatare, si ritorna a terra, però non si escluse si possa uscire nuovamente a regatare . Attenzione ai comunicati a terra !!	
NOVEMBER su INTELLIGENZA	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
	Tutte le regate iniziate sono annullate e quelle da iniziare sono differite. Raggiungere immediatamente il porto o il ridosso più vicino.	Va esposto con 3 segnali sonori
COMMENTO	E' il corsivo FIV in calce alla regola 27 che prescrive tale segnalazione.	


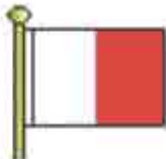
LE REGOLE

SEGNALI IN REGATA

NOVEMBER SU ALFA	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
	Se esposta sotto la bandiera "N": tutte le regate partite sono <i>annullate</i> . Oggi non ci saranno più regate.	Va esposta con 3 segnali sonori
COMMENTO Si ritorna a terra e per oggi non ci sono più regate.		
INTELLIGENZA su ALFA	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
	Se esposta sotto l'intelligenza: le regate non partite sono differite. Oggi non ci saranno altre regate.	Va esposta con 2 segnali sonori ed ammainata con 1 segnale sonoro
COMMENTO Esempio: il vento è insufficiente per regatare e si ritorna a terra perchè per oggi le regate sono terminate.		

LE REGOLE

SEGNALI IN REGATA

NOVEMBER SU HOTEL	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
 	Tutte le regate partite sono <i>annullate</i> . Ulteriori segnali a terra.	Va esposta con 3 segnali sonori
COMMENTO	Si ritorna a terra, non è escluso che si possa regatare ancora nella giornata odierna. Verrà comunicato a terra.	

LIMA	SIGNIFICATO	SEGNALI SONORI
	A terra: è stato esposto un comunicato per i concorrenti. In mare: venite a portata di voce o seguite questa barca	Va esposta con 1 segnale sonoro ed ammainata senza suoni
COMMENTO	Quando il battello del CdR si sposta alla ricerca del vento espone la "L"	

LE REGOLE

DEFINIZIONI

In regata

Una barca è *in regata* dal suo segnale preparatorio fino a quando *arriva* e libera la linea di arrivo e le *boe*, o si ritira, o fino a quando il comitato di regata segnali un richiamo generale, un *differimento* o un *annullamento*.

Zona

L'area attorno alla boa entro una distanza di tre lunghezze di scafo della barca ad essa più vicina. Una barca si trova nella zona quando qualsiasiparte del suo scafo è nella zona.

LE REGOLE

DEFINIZIONI

Sottovento ed al vento

Il lato *sottovento* di una barca è quello che si trova o, se la barca ha la prora *al vento*, si trovava più lontano dalla direzione del vento.

Quando due barche sono *ingaggiate* sulle stesse *mure*, quella sul lato *sottovento* dell'altra è la barca *sottovento*. L'altra è la barca *al vento*.

Giusta rotta

Una rotta che una barca vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza delle altre imbarcazioni.

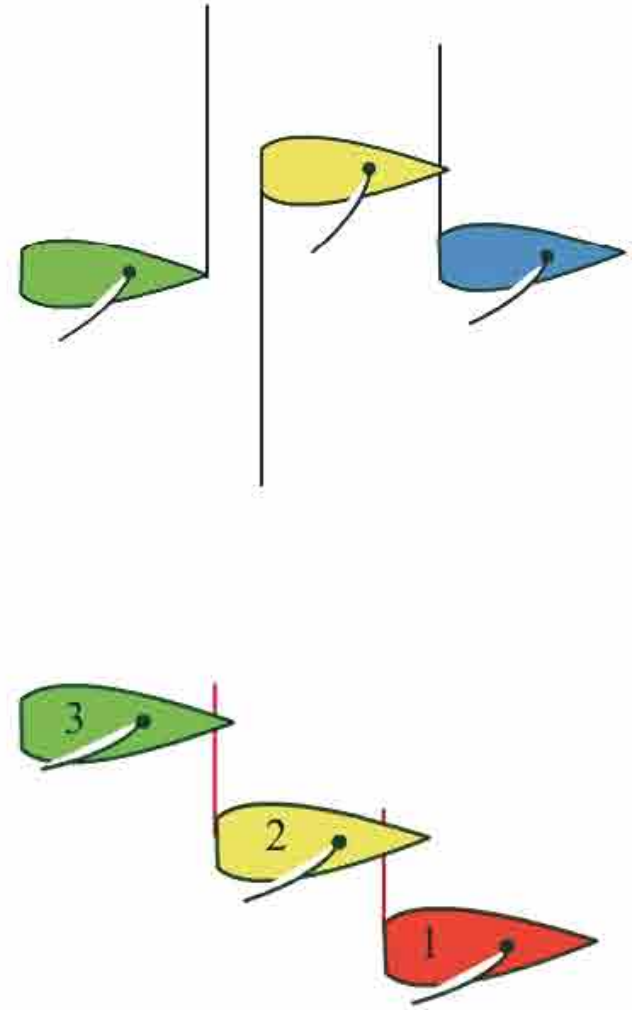
Una barca non ha giusta rotta prima del suo segnale dipartenza.

LE REGOLE

DEFINIZIONI

Libera dalla poppa e libera dalla prua

Una barca è *libera dalla poppa* di un'altra quando il suo scafo ed attrezzatura in posizione normale sono dietro una linea perpendicolare all'asse dello scafo passante per il punto più a poppavia dello scafo e dell'attrezzatura in posizione normale dell'altra imbarcazione. L'altra barca è *libera dalla prua*.

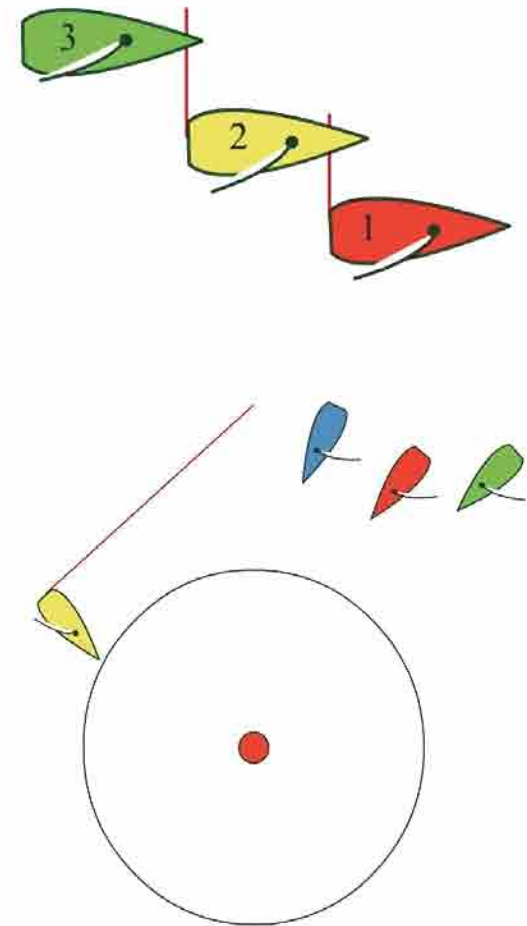


LE REGOLE

DEFINIZIONI

Ingaggio

Esse sono *ingaggiate* quando nessuna delle due è *libera dalla poppa*. Tuttavia, esse sono *ingaggiate* anche quando una barca tra di loro *ingaggia* entrambe. Questi termini si applicano sempre a barche sulle stesse *mure*. Non si applicano a barche su *mure* opposte tranne quando si applica la regola 18 oppure entrambe le barche stanno navigando a più di novanta gradi dal vento reale.



LE REGOLE

DEFINIZIONI

Per la comprensione delle Regole della Parte 2 è indispensabile avere ben chiara la differenza tra

TENERSI DISCOSTI

e

SPAZIO

LE REGOLE

DEFINIZIONI

Tenersi Discosti

Una barca *si tiene discosta* da un'altra se quest'ultima può proseguire la sua rotta senza necessità di effettuare manovre per evitarla e, quando le barche sono *ingaggiate* sulle stesse *mure*, se la barca *sottovento* può modificare la rotta in entrambe le direzioni senza entrare immediatamente in contatto con la barca *al vento*.

LE REGOLE

DEFINIZIONI

Spazio

E' lo spazio necessario ad una barca nelle condizioni del momento per manovrare prontamente in maniera marinaresca.

In qualsiasi caso di incidente, collisione, mancata precedenza c'è chi ha ragione e chi ha torto. Chi deve dare la precedenza e chi ha diritto di precedenza.

La barca che avrebbe, normalmente, torto deve tenersi discosta

La barca che avrebbe, normalmente, ragione deve dare spazio.

LE REGOLE

DIRITTI DI ROTTA

10. Mure differenti

Quando le barche sono su *mure* opposte, una barca con le *mure a sinistra* deve tenersi discosta da una barca con le *mure a dritta*.

11. Stesse mure – ingaggiati

Quando le barche sono sulle stesse mure ed ingaggiate, una barca al vento deve tenersi discosta da una barca sottovento.

12. Stesse mure – non ingaggiati

Quando le barche sono sulle stesse mure e non ingaggiate, una barca libera dalla poppa deve tenersi discosta da una barca libera dalla prua.

13. Mentre si vira

Dopo aver passata la posizione di prua al vento, una barca deve tenersi discosta dalle altre barche fino a quando non si mette su una rotta di bolina stretta

LE REGOLE

LIMITAZIONI GENERALI

14. Evitare i contatti

15. Acquisire il diritto di rotta

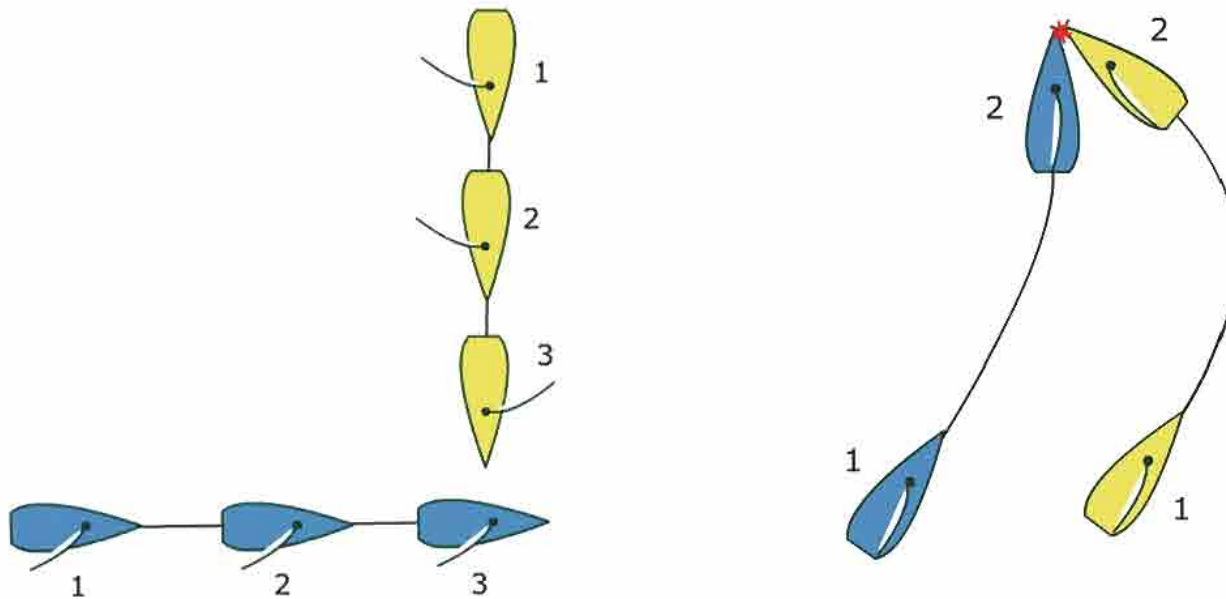
16. Cambiamento di rotta

17. Stesse mura - giusta rotta

LE REGOLE

15. Acquisire il diritto di rotta

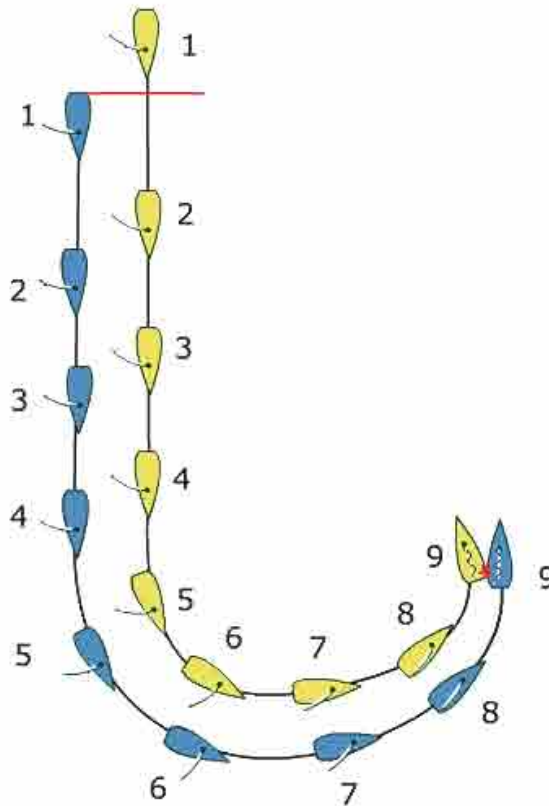
Quando una barca acquisisce il diritto di rotta, essa deve inizialmente dare all'altra barca lo *spazio per tenersi discosta*, a meno che non acquisisca tale diritto a causa di azioni dell'altra barca.



LE REGOLE

16. Cambiamento di rotta

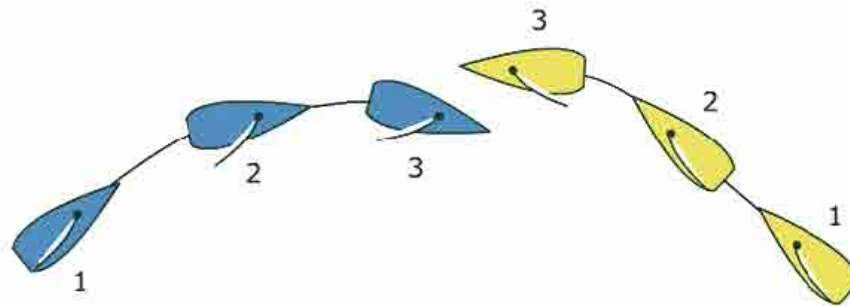
16.1 Una barca con diritto di rotta che cambia la sua rotta deve dare all'altra barca *spazio per tenersi discosta*.



LE REGOLE

16. Cambiamento di rotta

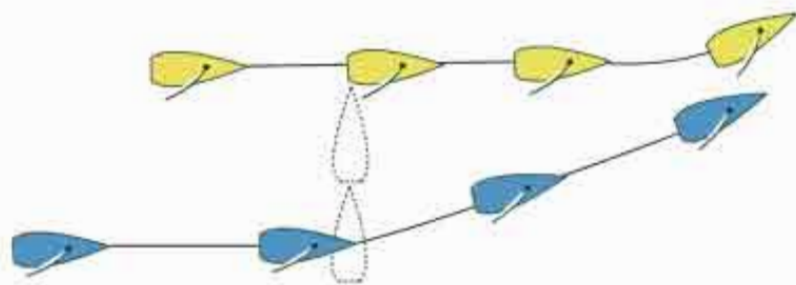
16.2 Inoltre, quando dopo il segnale di partenza una barca con le *mure a sinistra* si sta *tenendo discosta* navigando per passare di poppa ad una barca con le *mure a dritta*, la barca con le *mure a dritta* non deve cambiare la propria rotta se, in conseguenza a ciò, la barca con le *mure a sinistra* debba immediatamente modificare la rotta per continuare a *tenersi discosta*.



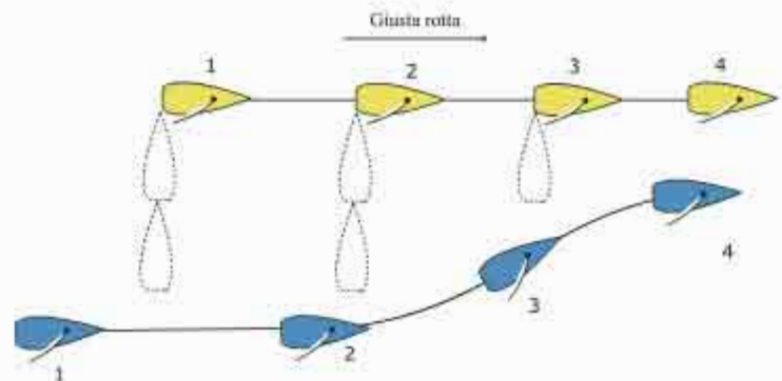
LE REGOLE

17. Stesse mura - giusta rotta

Se una barca *libera dalla poppa* diventa *ingaggiata* entro due sue lunghezze *sottovento* a una barca sulle stesse *mure*, essa non deve navigare sopra la propria *giusta rotta* per tutto il tempo in cui esse rimangono sulle stesse *mure* ed *ingaggiate* entro tale distanza, salvo che essa, facendo ciò, passi prontamente a poppa dell'altra barca. Questa regola non si applica se *l'ingaggio* inizia mentre la barca *al vento* è obbligata dalla regola 13 a *tenersi discosta*.



Blu squalificato



LE REGOLE

18. Spazio alla boa

18.1 Quando si applica

18.2 Dare spazio alla boa

18.3 Virare nella zona

18.4 Abbattere

LE REGOLE

RRS 44 – PENALITÀ PER INFRAZIONI A REGOLE DELLA PARTE 2

PER AUTOPENALIZZARSI IN SEGUITO AD INFRAZIONI DELLA PARTE 2 DEL REGOLAMENTO BISGNA ESEGUIRE:

**PENALITA' DEI 2 GIRI
COMPRENDENTI
2 VIRATE E 2 ABBATTUTE**

TATTICA E STRATEGIA

LA STRATEGIA

è la scelta della condotta di gara (partenza, bordeggio di bolina, bordeggio di poppa...) più adatta a compiere un determinato percorso nel minor tempo possibile, basandosi su previsione ed analisi delle condizioni meteorologiche, sull'osservazione del campo di regata e sulla gestione ottimale dell'imbarcazione.

LA TATTICA

comprende tutte le mosse per riuscire ad attuare la strategia tenendo conto delle altre imbarcazioni in regata e cercando di porsi in posizione vantaggiosa rispetto ad esse.

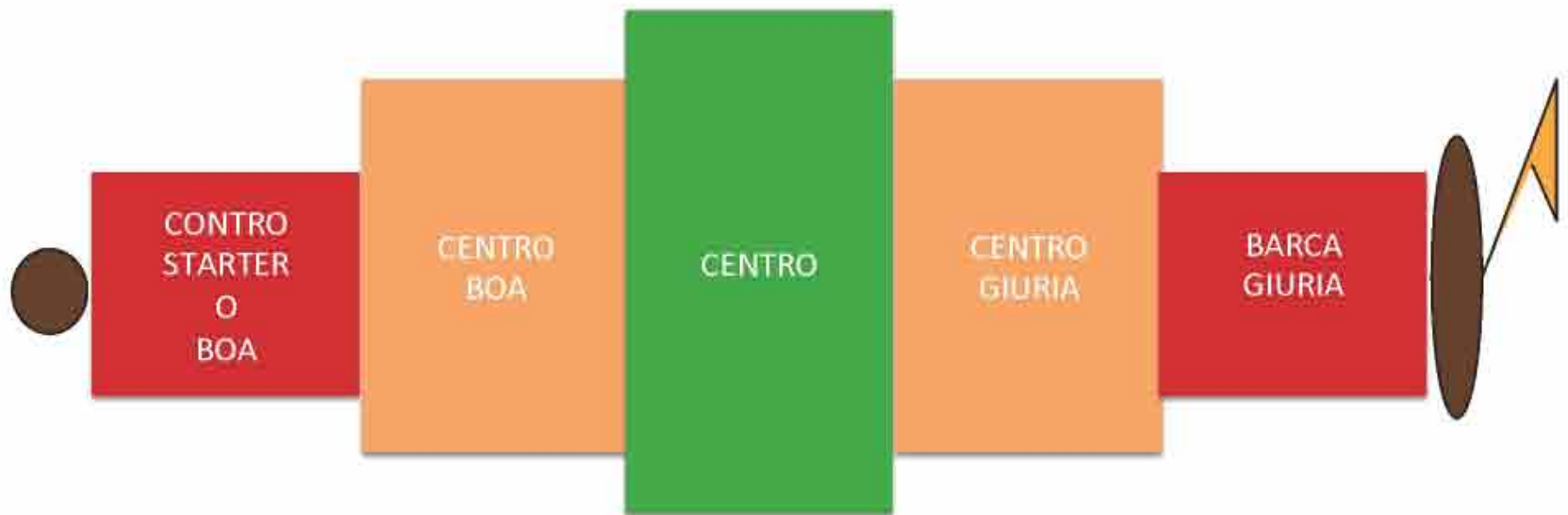
TATTICA E STRATEGIA

LA DIVISIONE DEL CAMPO DI REGATA



TATTICA E STRATEGIA

LA DIVISIONE DELLA LINEA DI PARTENZA



TATTICA E STRATEGIA

FATTORI DA ANALIZZARE CHE INFLUENZANO LA STRATEGIA:

1. Meteorologia

- previsione
- analisi

2. Osservazione del campo di regata

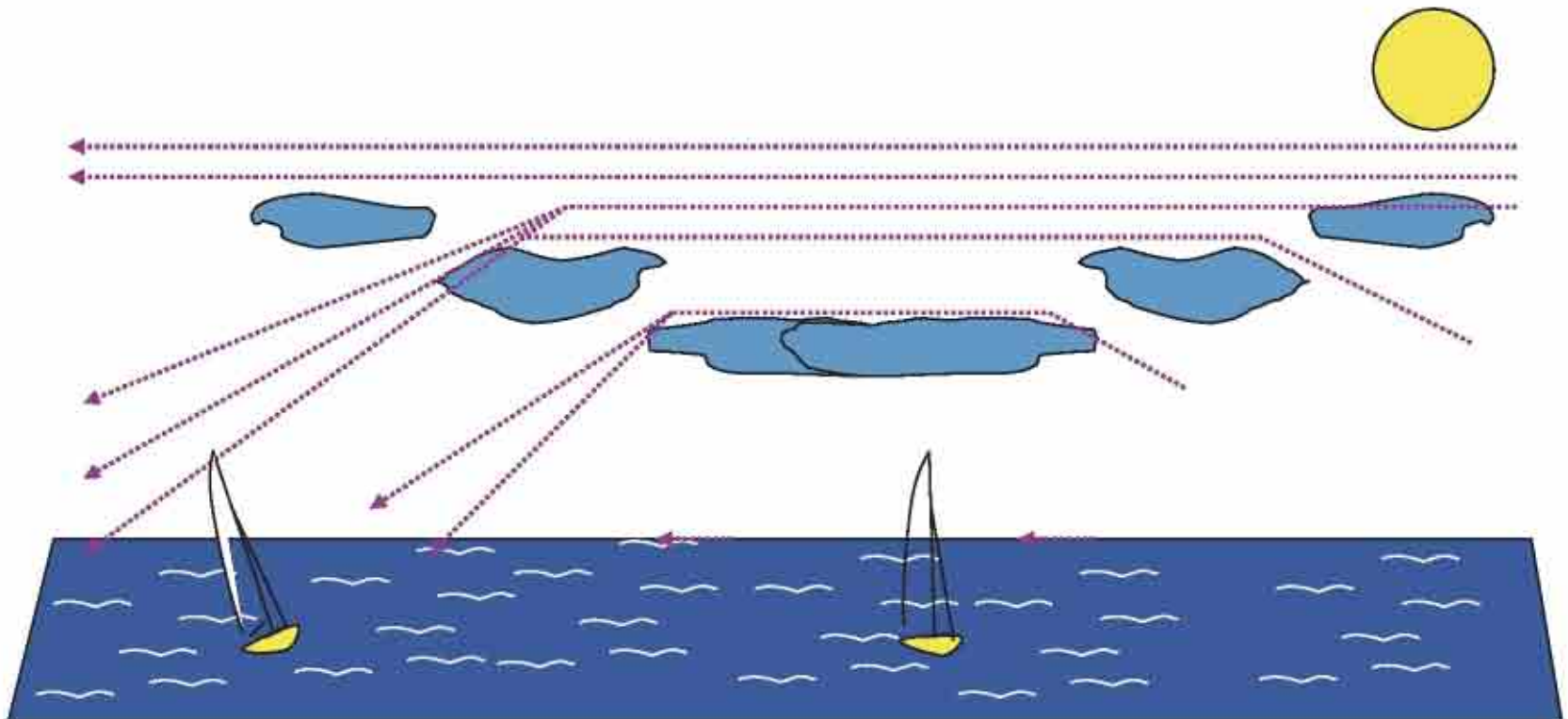
- vento
- correnti
- orografia

3. Archivio storico

- esperienze dirette sul medesimo campo di regata
- raccolta informazioni da esperti locali

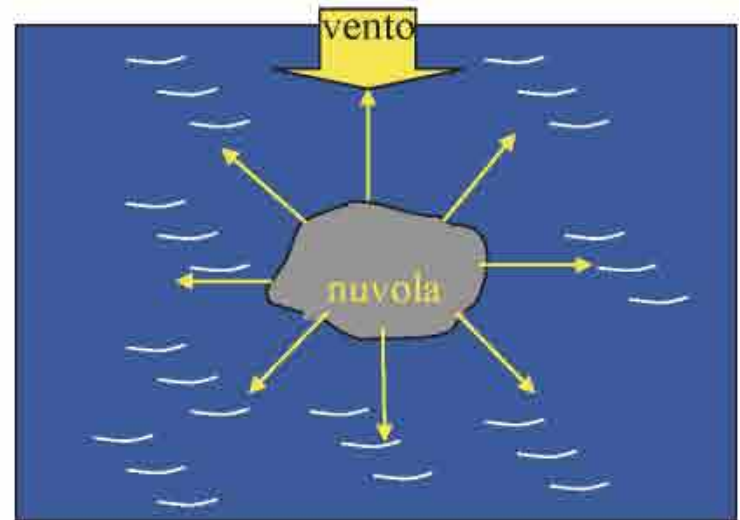
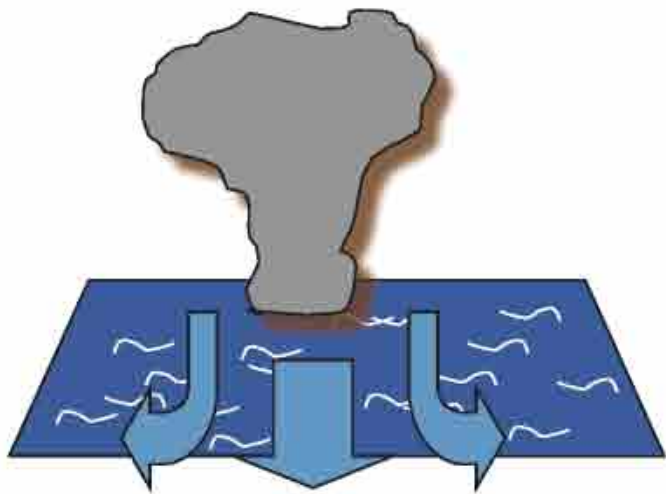
TATTICA E STRATEGIA

– *Sistemi nuvolosi*



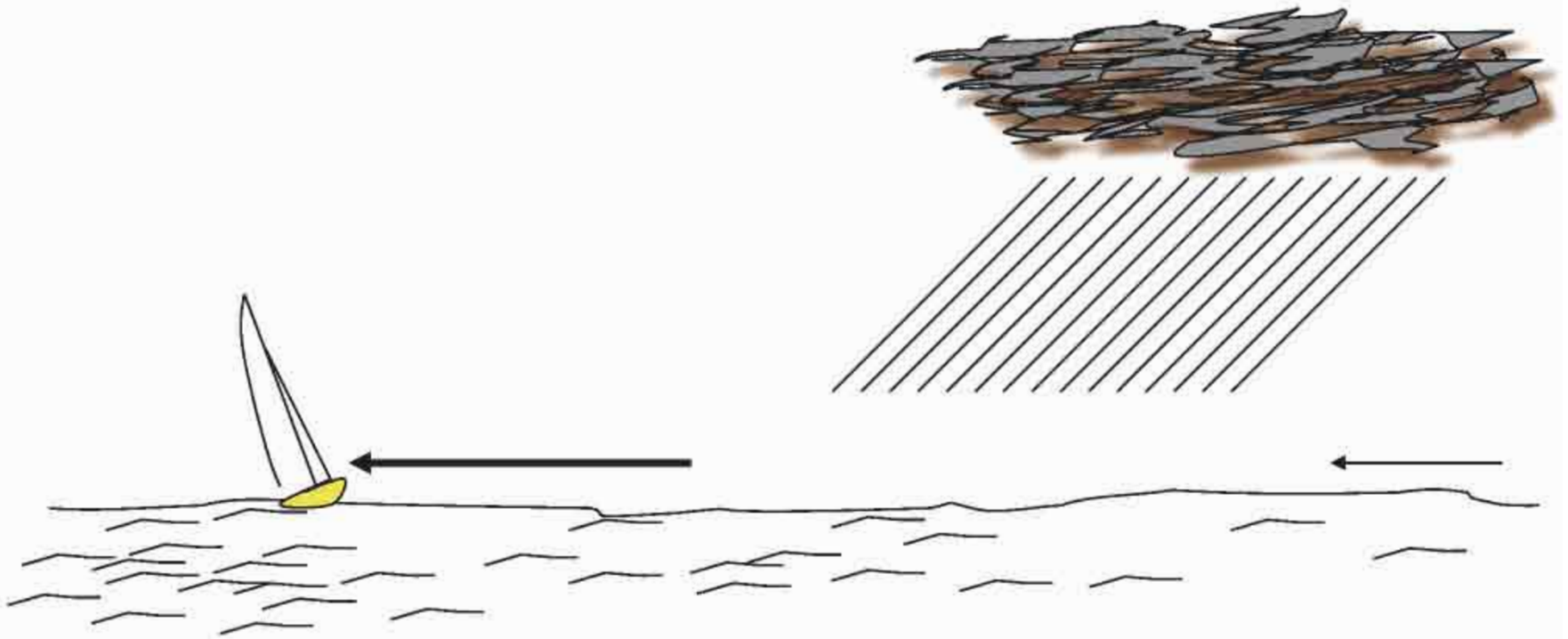
TATTICA E STRATEGIA

- *Nembocumuli*



TATTICA E STRATEGIA

– *Rovesci di pioggia*



TATTICA E STRATEGIA

ANALISI DEL TIPO DI VENTO

VENTO STABILE – direzione e intensità costanti

VENTO INSTABILE:

- ✓ RUOTANTE
- ✓ OSCILLANTE
- ✓ OSCILLANTE E RUOTANTE

TATTICA E STRATEGIA

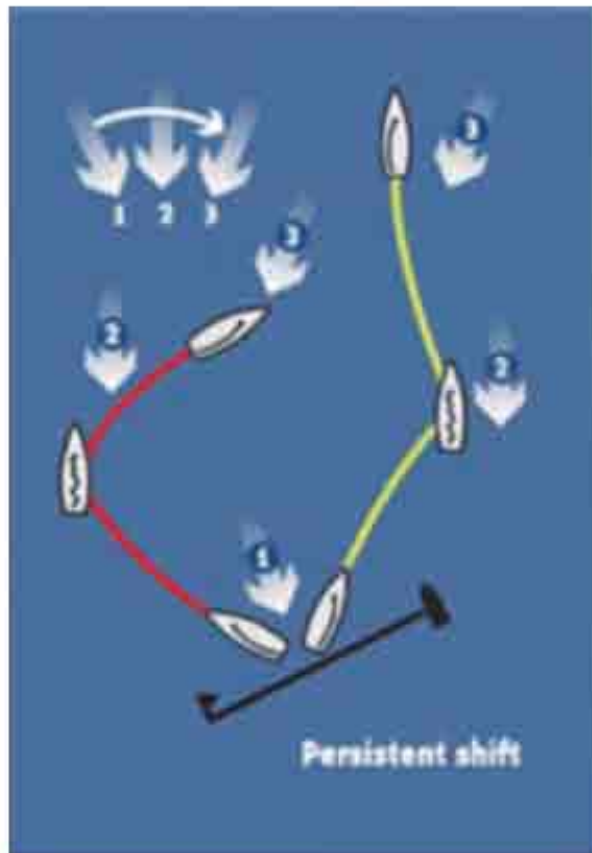
NAVIGARE DOVE IL VENTO E' DI INTENSITA' MAGGIORE



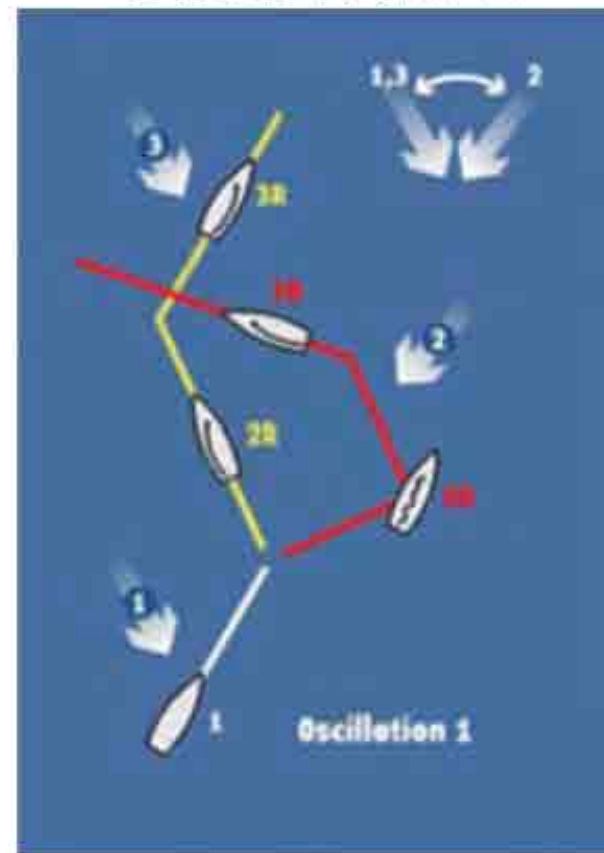
TATTICA E STRATEGIA

NAVIGARE SEMPRE "IN BUONO" E VIRARE SUGLI SCARSI

RUOTANTE



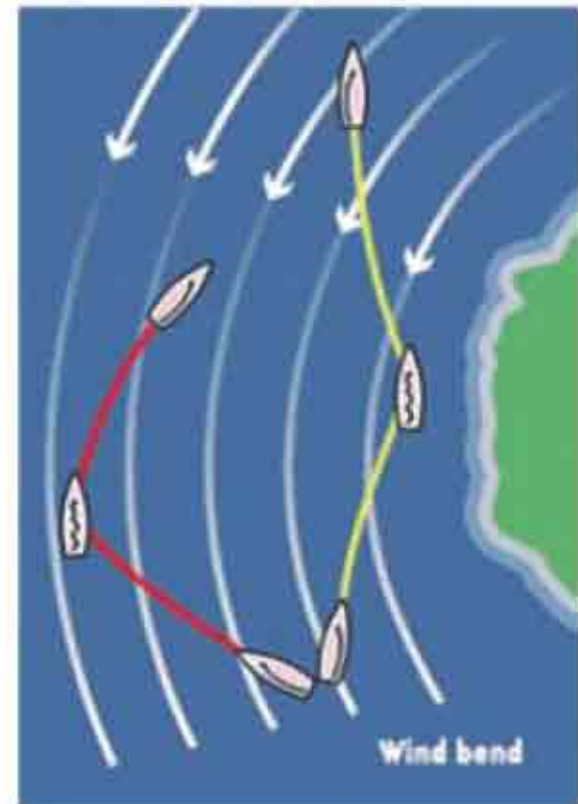
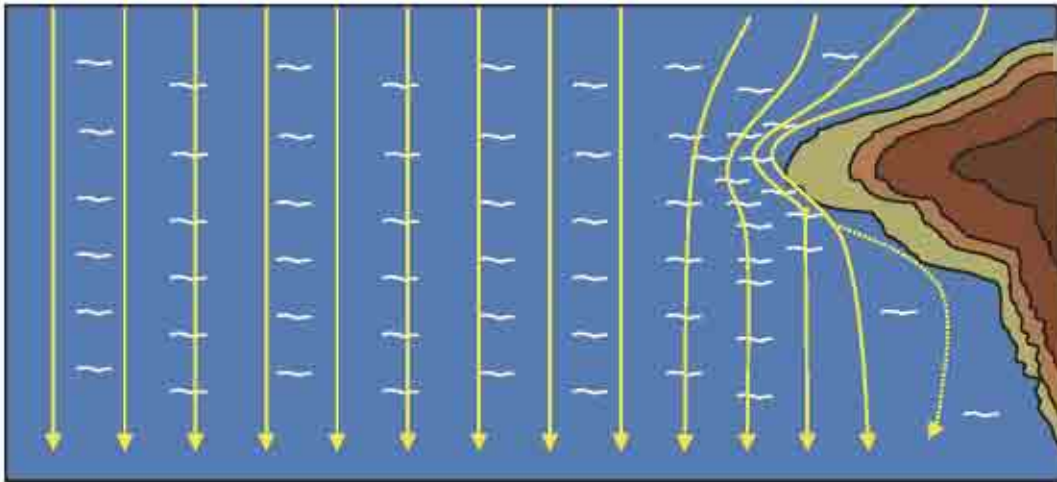
OSCILLANTE



TATTICA E STRATEGIA

ANALISI GEOGRAFIA

– *Geografia locale*



TATTICA E STRATEGIA

CORRENTE

Il comportamento della corrente è influenzato da:

- ✓ Marea
- ✓ Venti forti
- ✓ Temperatura dell' acqua
- ✓ Presenza di fiumi
- ✓ Posizione delle alte e delle basse pressioni

**LA CORRENTE DIMINUISCE CON IL DIMINUIRE
DEL FONDALE**

VICINO ALLA COSTA CI SARA' MENO CORRENTE

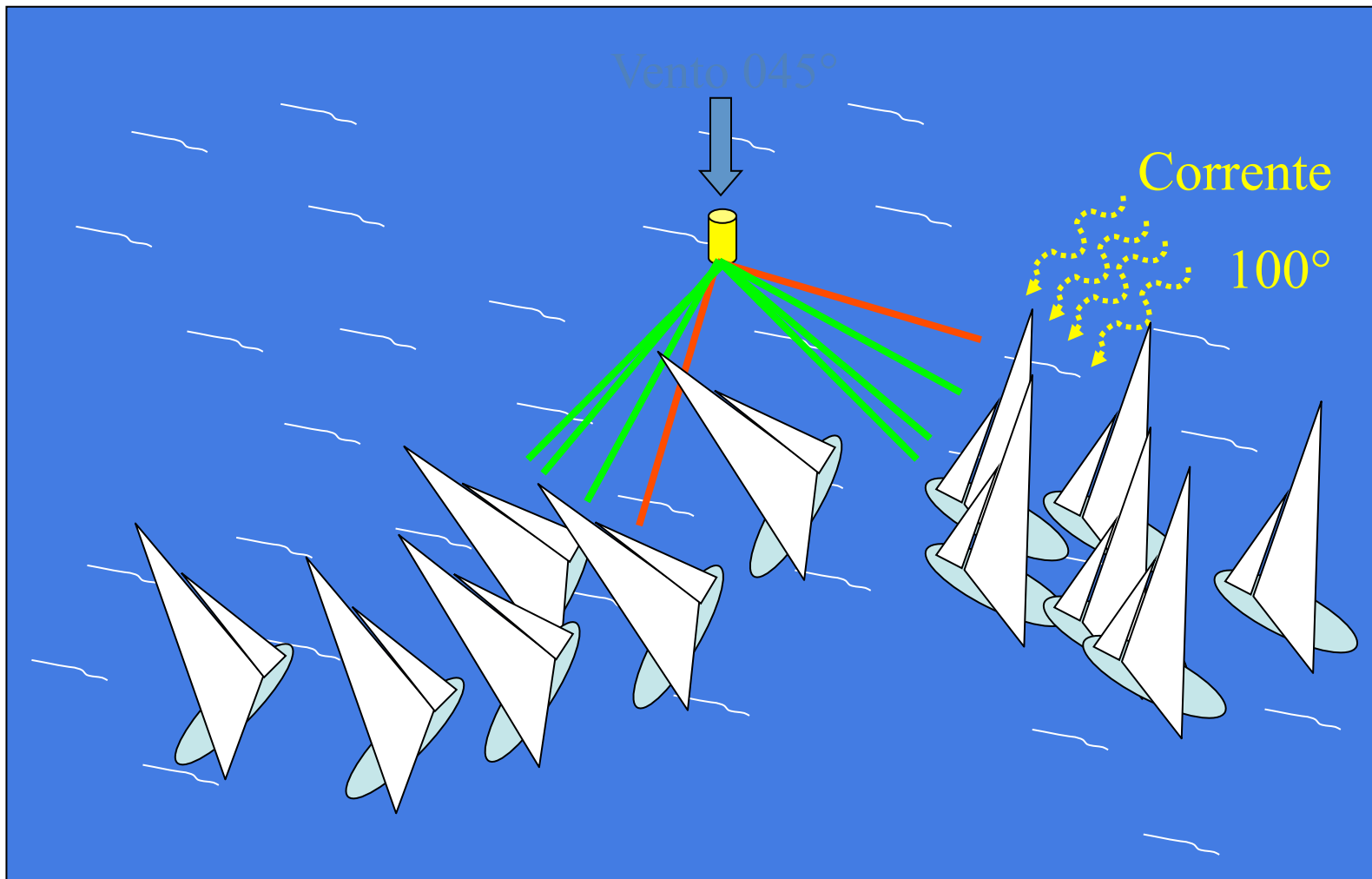
TATTICA E STRATEGIA

CORRENTE



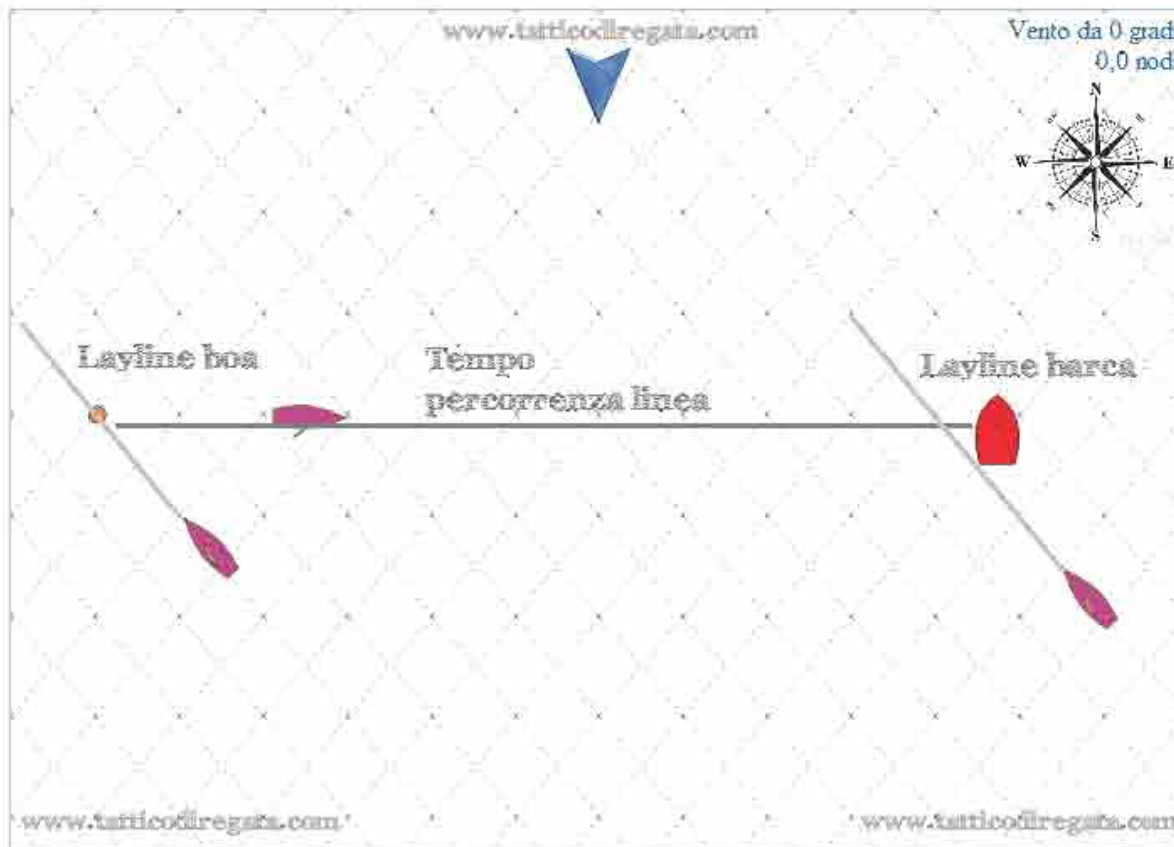
TATTICA E STRATEGIA

CORRENTE



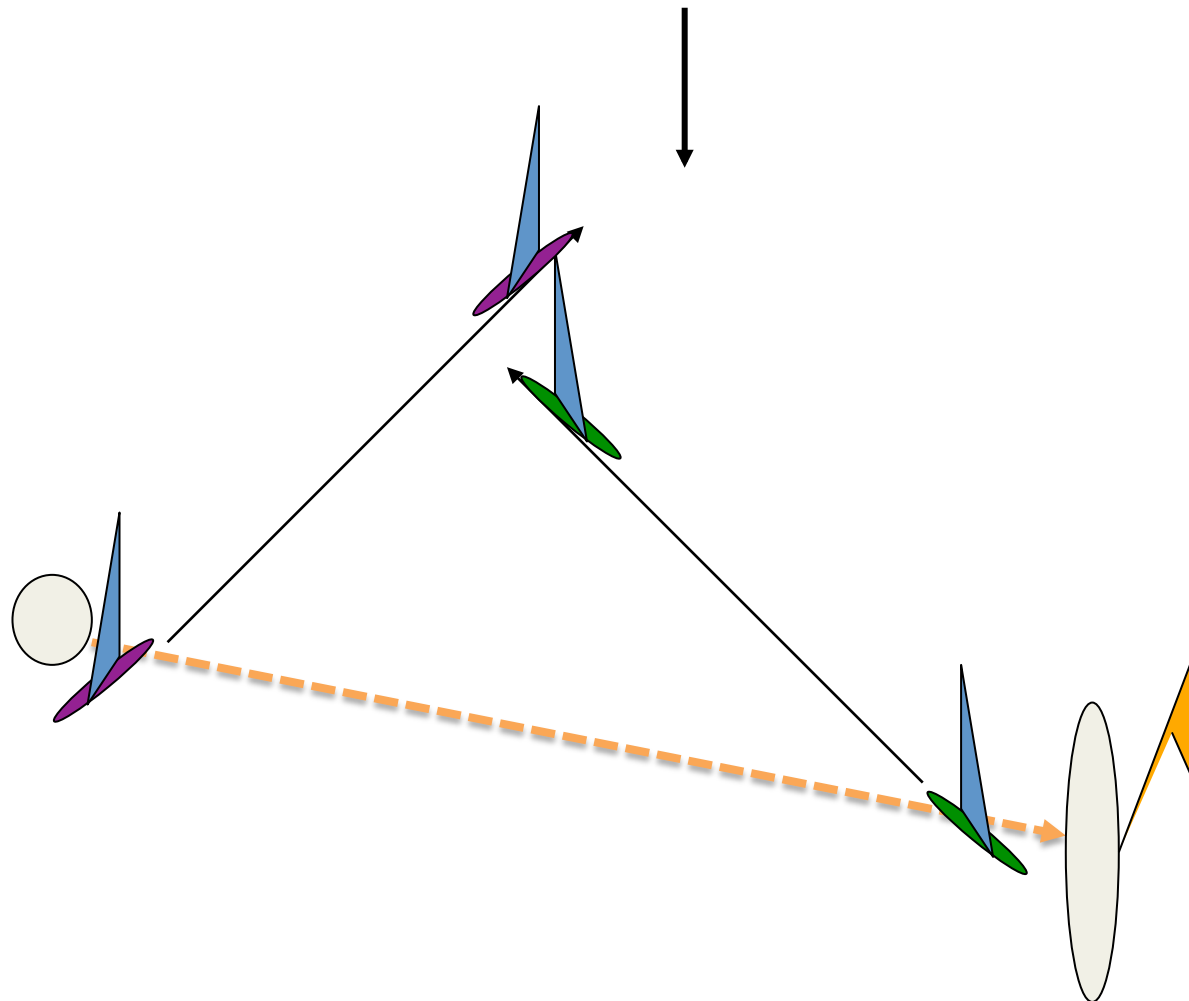
TATTICA E STRATEGIA

LA PARTENZA: calcola il tempo di percorrenza della linea; controlla le layline di uscita da barca e boa e capisci l'estremo favorevole alla partenza



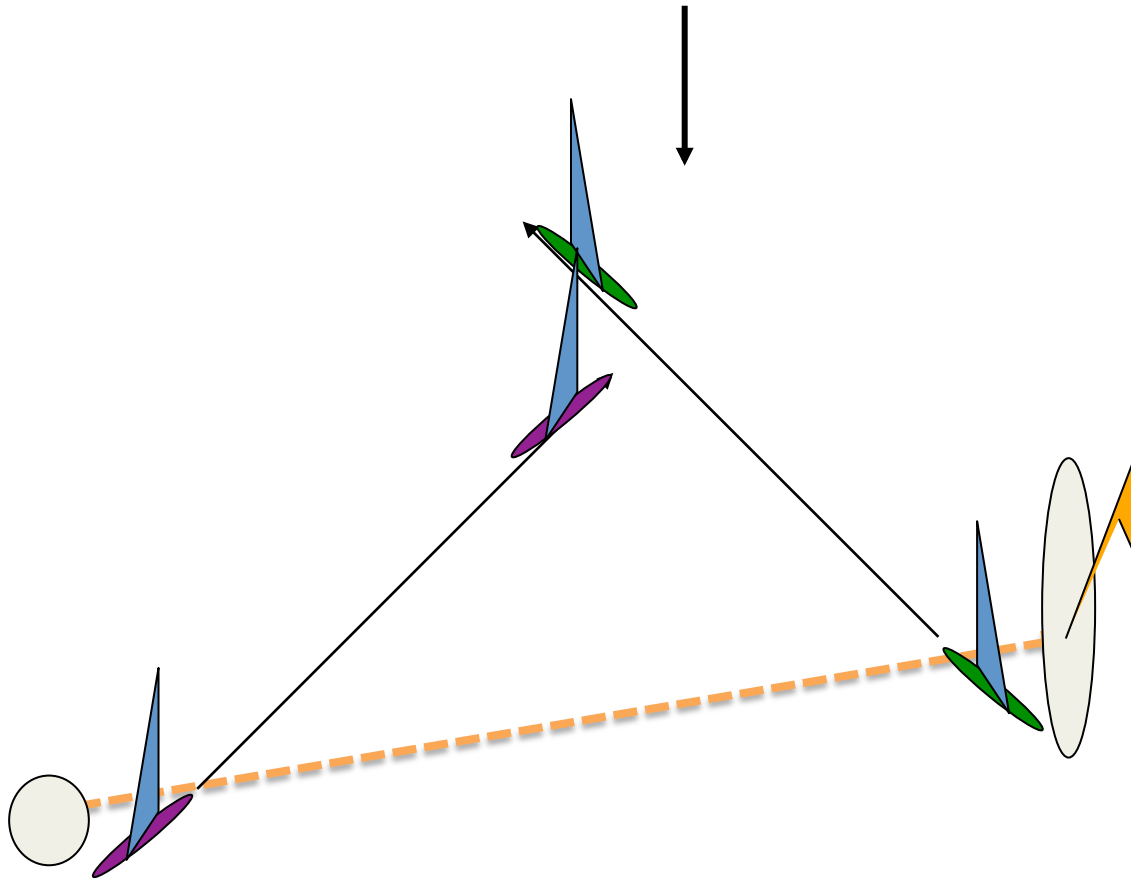
TATTICA E STRATEGIA

LA PARTENZA: favorevole in boa



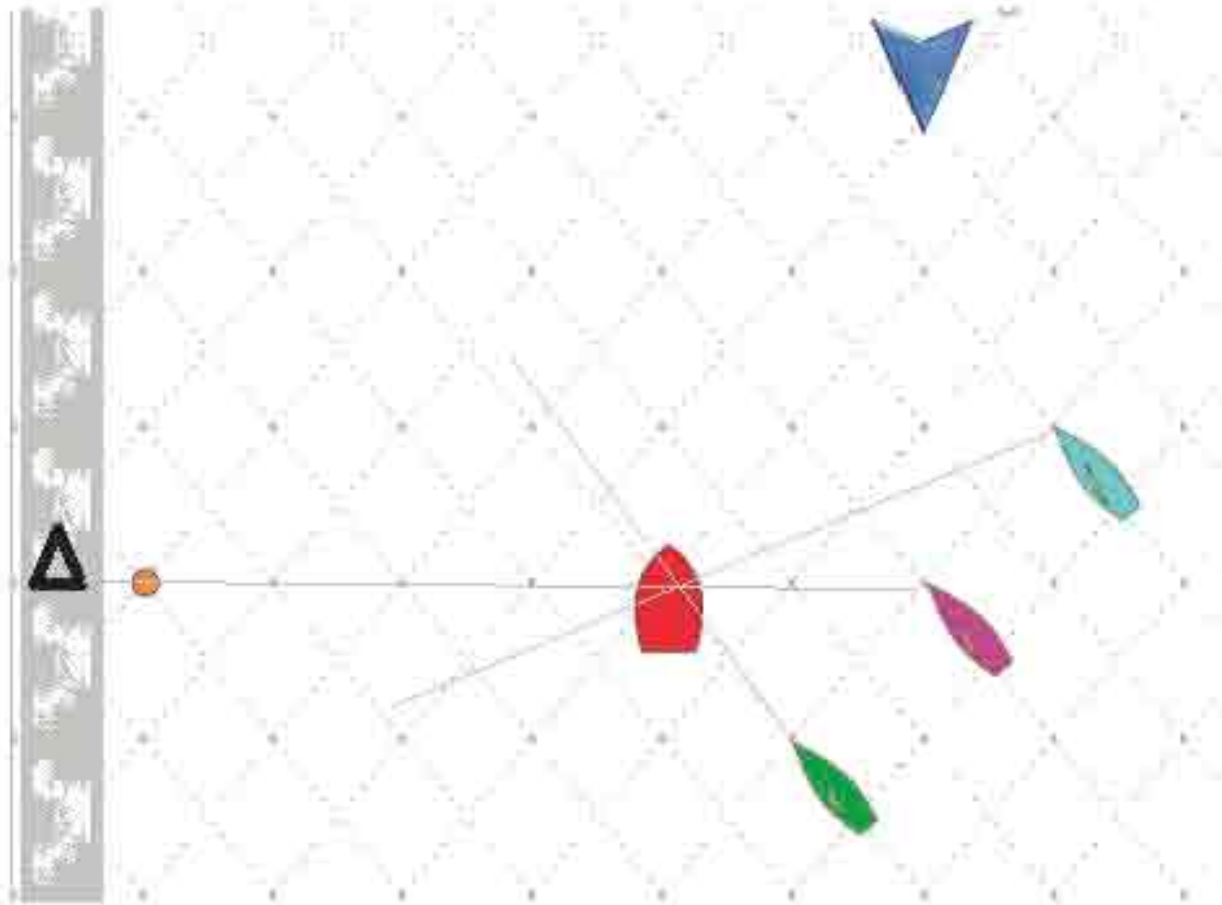
TATTICA E STRATEGIA

LA PARTENZA: favorevole in barca giuria



TATTICA E STRATEGIA

LA PARTENZA: prendi se possibile un punto di riferimento a terra traguardando l'asta della barca giuria e la boa in modo da sapere in ogni momento se sarai sulla linea o meno.

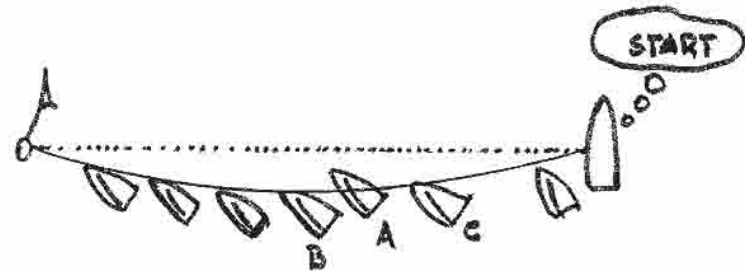


TATTICA E STRATEGIA

LA PARTENZA e CORRENTE

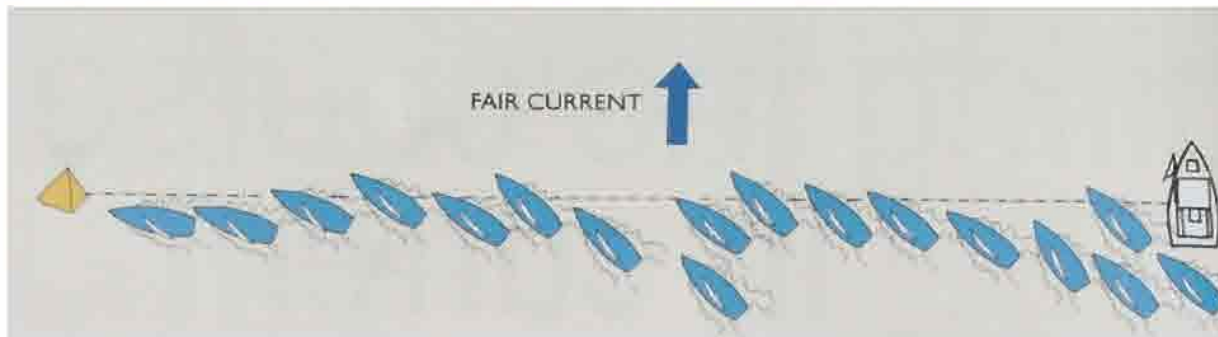
Corrente nella direzione del vento:

le barche saranno molto basse sulla linea e si formerà molto probabilmente “la banana”



Corrente nella direzione contraria al vento:

le barche tenderanno a uscire dalla linea



TATTICA E STRATEGIA

LA PARTENZA e CORRENTE

Corrente da sinistra:

se la partenza fosse in **boa** devo arrivare il prima possibile perché poi con la flotta sulla linea non vi arriverei più

Se fosse favorevole in **barca giuria** devo prendermi un posto e mantenerlo perché non si creeranno buchi tra la flotta e la barca.

Corrente da destra:

In **boa** dovrò calcolare molto bene quanto anticipo prendere rispetto alla boa per non finirci schiacciato addosso

In **barca giuria** posso aspettare fino all'ultimo a destra del comitato e aspettare che si crei il buco per entrare.

TATTICA E STRATEGIA

LA PARTENZA - LE REGOLE D'ORO

1. SCEGLI IL LATO FAVOREVOLE
2. ENTRA IN LINEA AL TEMPO CORRETTO
3. DIFENDI LA POSIZIONE
4. MANTIENI SPAZIO LIBERO SOTTOVENTO
CHIUDENDOLO A CHI VUOLE INFILARSI
5. CONTROLLA LE BARCHE CHE TI STANNO VICINO
6. NON RIMANERE MAI CON LA PRUA ARRETRATA
RISPETTO ALLE BARCHE VICINE
7. CONTROLLA LA TUA POSIZIONE SULLA LINEA
8. PARTI IN VELOCITA' E FAI ACCELERARE LA BARCA AL
MEGLIO cercando di allungare sulle barche vicine per poi
sfruttare il vento pulito

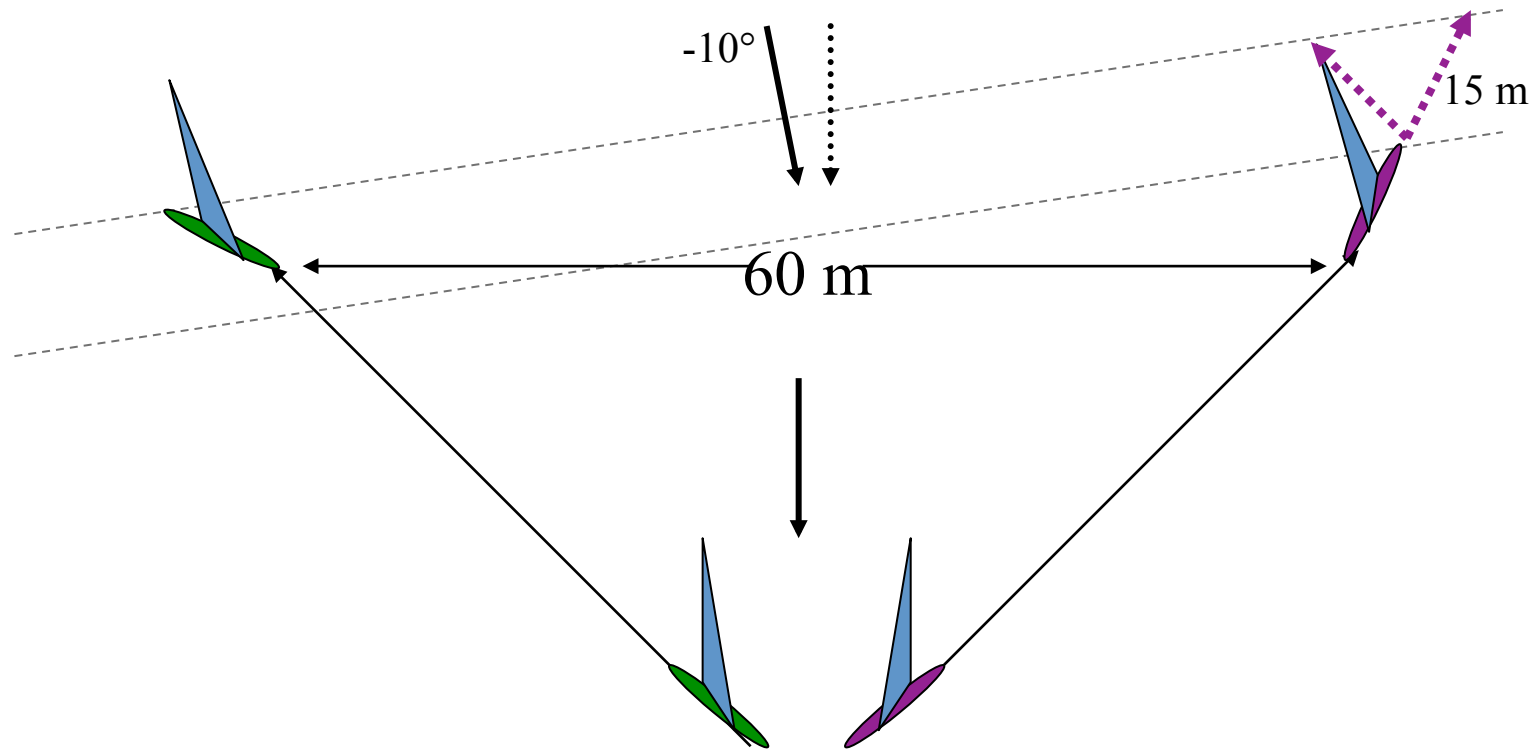
TATTICA E STRATEGIA

LE 5 REGOLE IN REGATA

1. SCEGLI IL SETTORE CHE TI PERMETTE DI ARRIVARE PRIMA IN BOA E VALUTA LE PRIORITA'
2. VAI VELOCE E NAVIGA NEL VENTO LIBERO
3. STAI CON LA FLOTTA – tra flotta e boa; sempre sopravento e avanti agli avversari
4. COMBATTI GLI AVVERSARI – attaccare è opportuno difendersi è obbligatorio
SCEGLI SE ESSERE AGGRESSIVO O CONSERVATIVO
5. VALUTA SEMPRE IL RISCHIO E LE PRIORITA'

TATTICA E STRATEGIA

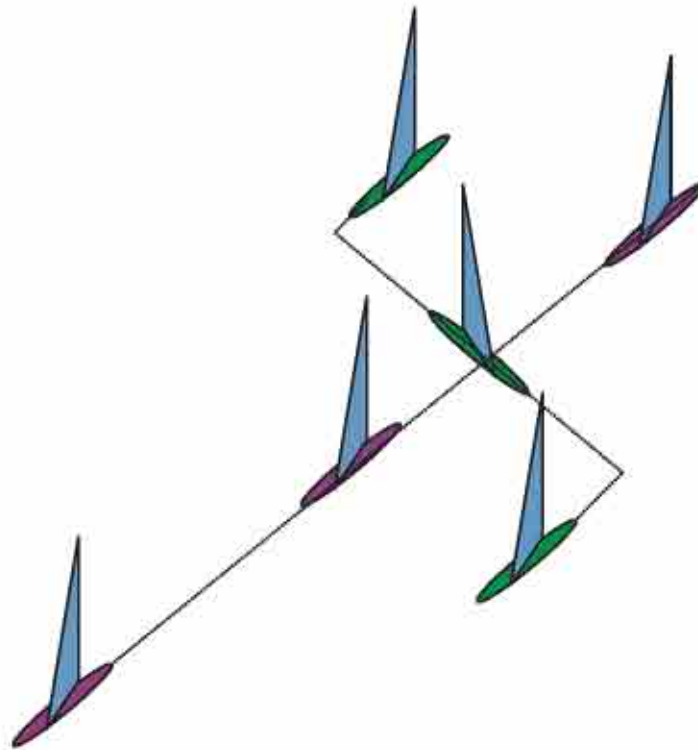
SALTI DI VENTO E GUADAGNO...



Salto (°)	0°	5°	10°	15°	20°	45°
Vantaggio (%)	0%	12%	25%	37%	48%	100%

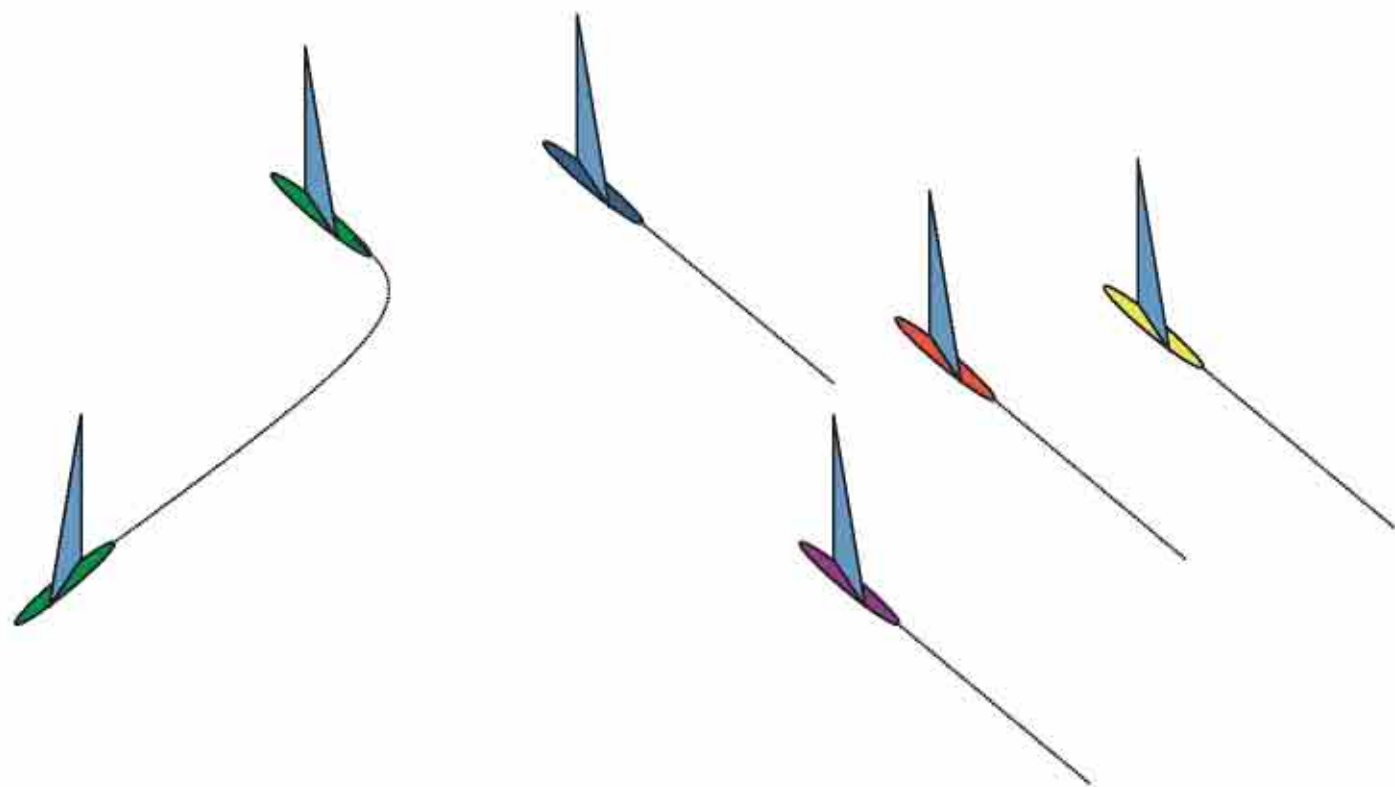
TATTICA E STRATEGIA

**DI BOLINA CHIUDI QUANDO PUOI E VAI A
METTERTI TRA LA BOA E GLI AVVERSARI...**



TATTICA E STRATEGIA

**DI BOLINA SE PASSI DIETRO INCROCIANDO
VIRA E PROSEGUI CON LA FLOTTA IN ATTESA DI
UN MOMENTO MIGLIORE PER CHIUDERE...**



TATTICA E STRATEGIA

DI BOLINA:

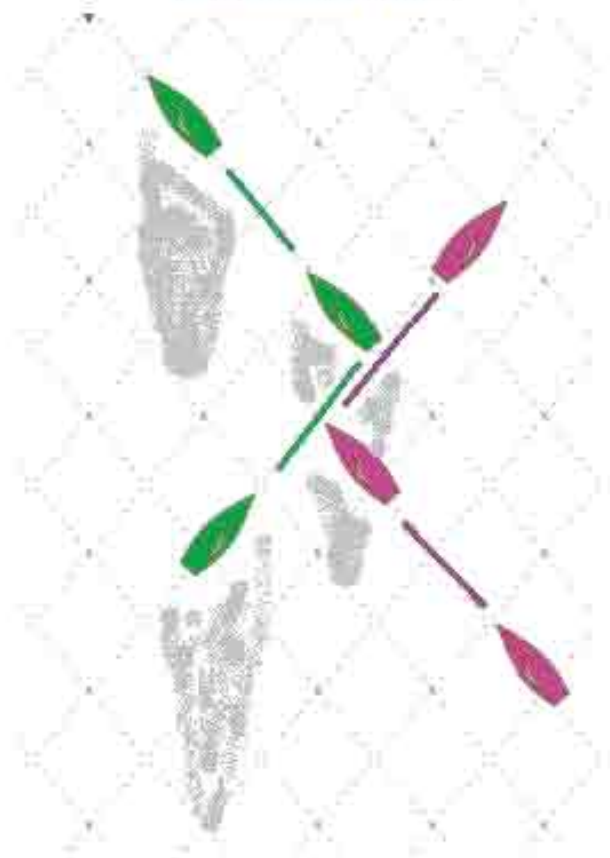
PIU' SONO LONTANO DALLA BOA E PIU' DOVRO' VIRARE BASSO RISPETTO ALLE LAYLINE PER EVITARE DI SBAGLIARE

PIU' MI AVVICINO ALLA BOA E MINORE SARA' L'ERRORE DI VALUTAZIONE E LA POSSIBILITA' DI ARRIVARE ALTO SU LAYLINE

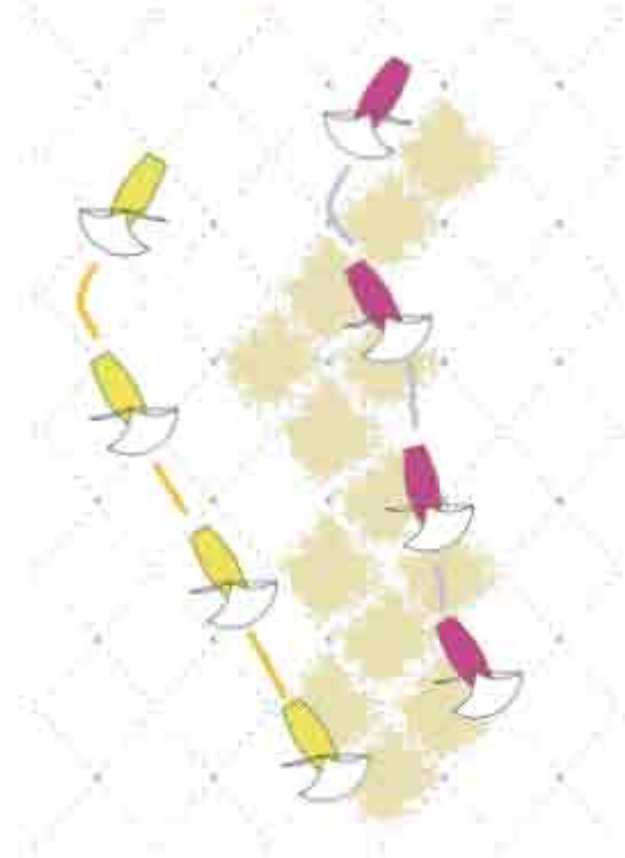
TATTICA E STRATEGIA

COPERTURE

BOLINA

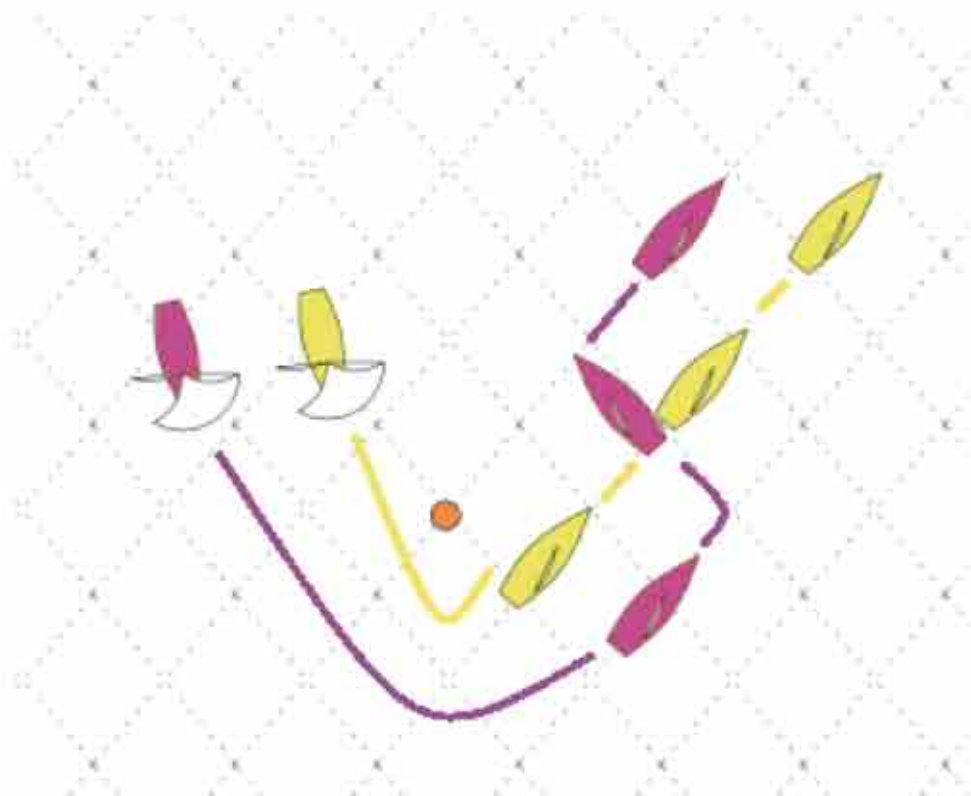


POPPIA



TATTICA E STRATEGIA

GIRI DI BOA: tieni sempre l'interno come la barca gialla. Allarga inizialmente per poi stringere e uscire in bolina stretta. In caso di ammainata di spi calcola bene le distanze.



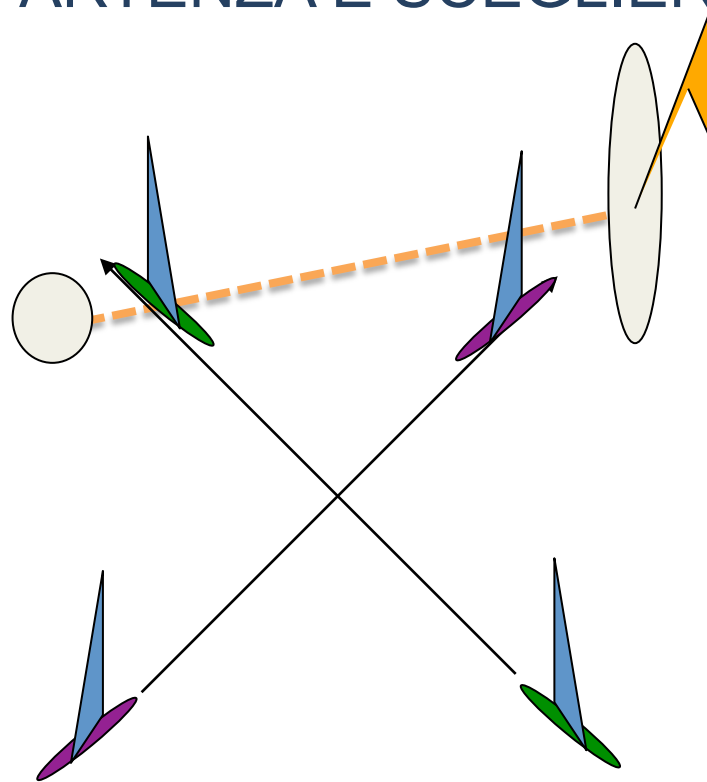
Se giri esterno liberati subito e cerca di navigare nel vento libero come la barca rosa

Nel caso tu fossi la barca piu' esterna di un ingaggio rallenta, fai passare le barche e gira la boa interno sfruttando la migliore uscita

TATTICA E STRATEGIA

ARRIVO:

SE DI BOLINA valuta il lato piu' conveniente dove tagliare l'arrivo e la mura ideale. LA VALUTAZIONE E' OPPOSTA A QUELLA DELLA PARTENZA E SCEGLIERO IL LATO PIU' BASSO



TATTICA E STRATEGIA

IL CICLO DI CONTROLLO



GRAZIE PER L'ATTENZIONE...