



AGGIORNAMENTO XV Zona

codice di comportamento e linee guida CdR

Milano 7 dicembre 2019

I CONTENUTI

- 1 – Il Codice di comportamento WS.**
- 2 – Linee guida per eventi di flotta**

Il problema non è solo di capire il “cosa fare” ed il “come farla”, ma il “perché” va fatta in un determinato modo



Il codice di comportamento

Da World Sailing

LA MOTIVAZIONE

- Siamo UdR preparati e motivati perché ci rendiamo conto che i regatanti vogliono da noi **QUALITA'** sotto ogni aspetto.
- Di seguito verranno esposti alcuni concetti che, anche se sembrano scontati, sono ritenuti da World Sailing degni di essere rimarcati e codificati.
- Sono criteri dettati da **buon senso**, buona educazione, coscienza dei propri diritti e dei propri doveri.
- Lo scopo finale:

Massima soddisfazione di tutti

IN GENERALE

Chi siamo?

Siamo ufficiali di regata e come tali **siamo la categoria più esposta** tra gli ufficiali sportivi.

Esposti a critiche

Esposti a responsabilità

Esposti alla necessità di crescita ed aggiornamento continuo

Esposti alla necessità di relazioni e rapporti con colleghi, regatanti, organizzazione, dirigenti ecc.

DOBBIAMO ESSERE ESEMPIO

Il nostro comportamento DEVE essere improntato al più alto grado di

COMPETENZA, MORALITA', INTEGRITA'

**Non dobbiamo MAI permettere che il nostro comportamento
getti DISCREDITO allo sport**

Do ut des

Come dobbiamo comportarci?

- Avere capacità decisionale appropriata
- Avere attitudini specifiche per CdR e CdP
- Saper gestire il conflitto di interessi
- Rispettare le esigenze del C.O. riguardo ad eventuali nostri accompagnatori/trici
- Rispettare gli altri riguardo ad alcol e fumo

Cosa ci dobbiamo aspettare?

Un trattamento consono al ruolo riguardo alle spese, ai viaggi, alla sistemazione logistica, ai pasti nel rispetto dell'importanza della manifestazione

LA CAPACITA' DECISIONALE

- L'UdR mantiene un alto livello di comprensione ed applicazione delle regole, dei casi, delle richieste, delle procedure e delle prescrizioni che sono importanti per il loro settore di applicazione.

- Tutte le decisioni devono essere prese in buona fede, essere basate sulle regole in modo corretto ed obiettivo.

Non dobbiamo solo gestire bene le regate, ma preoccuparci anche che ciò sia possibile.

(prevenire è meglio che curare)

ATTITUDINI E COMPORAMENTO

- L'UdR deve rimanere **SEMPRE** imparziale e trattare gli altri con gentilezza e cortesia.
- L'UdR è consapevole delle differenze culturali, capisce gli altri punti di vista ed è sempre diplomatico.
- L'UdR tratta i casi in udienza con discrezione ed obiettività.
- L'UdR si accerta che un caso non venga influenzato da interessi personali od altri fatti non pertinenti
- L'UdR è sempre puntuale ad ogni incontro e presta la sua completa attenzione all'evento.
- L'UdR non divulgherà **MAI** le informazioni e le discussioni confidenziali

Federazione Italiana Vela

IL CONFLITTO DI INTERESSI

- L'UdR adeguerà il suo comportamento al rispetto della WS Regulation 34 sul conflitto di interessi.

In caso di dubbio sottoporrà il suo caso all'Autorità Nazionale o a WS e si atterrà alla relativa decisione

Federazione Italiana Vela

LE SPESE

10

- L'UdR nominato deve sostenere solo le spese necessarie e ragionevoli.

E' buona norma richiedere in anticipo al C.O. l'approvazione del limite di spesa.

La documentazione delle spese deve essere presentata per il saldo entro un mese dalla fine della manifestazione

Federazione Italiana Vela

I VIAGGI

- Il C.O. pagherà il viaggio A/R con tariffa economica.
- Particolari esigenze dell'UdR devono essere approvate in anticipo.
- E' necessario ricevere in anticipo l'approvazione prima di prenotare il viaggio.
- L'UdR arriva alla manifestazione puntuale e resta fino alla fine dell'evento.

Solo in caso di necessità e per speciali circostanze potrà lasciare l'evento prima della fine ufficiale

LA SISTEMAZIONE

- L'UdR sarà sistemato in una confortevole stanza singola.
- Il C.O. sosterrà le spese di trasporto dalla sistemazione al luogo dell'evento.
- Se l'UdR vuole arrivare in anticipo e/o ritardare la partenza dopo la fine dell'evento il C.O. organizzerà la sistemazione a spese dell'UdR
(questa richiesta va fatta in anticipo)

I PASTI

- Il C.O. fornirà agli UdR i pasti dal pranzo del primo giorno ufficiale della manifestazione fino al pranzo dell'ultimo giorno.
- L'UdR informerà in anticipo il C.O. per particolari esigenze alimentari

Nella previsione di un ritardo nel termine dei lavori (ad esempio il prolungarsi delle udienze dopo le premiazioni) si dovrà valutare in anticipo con il C.O. la sistemazione per la cena

Federazione Italiana Vela

USO DI ALCOL E FUMO

- Evitiamo di assumere bevande alcoliche e di fumare durante lo svolgimento di tutte le nostre funzioni
(soprattutto in presenza di minori)
- Potremo rilassarci la sera, ma ci si aspetta che gli UdR si comportino SEMPRE in maniera appropriata e dignitosa in particolare in presenza di concorrenti, altri UdR e sponsor

Federazione Italiana Vela

GLI ACCOMPAGNATORI

- Il C.O. non sosterrà le spese per i partner.

Nel caso siano possibili sistemazioni anche per gli accompagnatori, la richiesta va fatta con largo anticipo e anche il saldo delle spese va fatto in anticipo

L'UdR non richiederà di inserire il partner tra i volontari del C.O. in aggiunta agli UdR nominati.

Nel caso ci sia una buona ragione per fare questa richiesta, l'UdR dovrà ottenere in anticipo l'approvazione scritta

Federazione Italiana Vela

IL VESTIARIO ED IL CODICE DI ABBIGLIAMENTO

- Indosseremo un abbigliamento adatto sia in acqua che a terra e che rispetti il nostro standard di UdR
- Nel caso indosseremo la nostra divisa in tutte le funzioni ufficiali e durante le udienze

Federazione Italiana Vela

I PROGRAMMI SOCIALI

- In qualità di «Ufficiali» siamo tenuti a partecipare a tutti gli eventi ufficiali ed a tutti i programmi sociali

Federazione Italiana Vela



Le linee guida

LE LINEE GUIDA

- COSA SONO?
- Sono **CONSIGLI** dettati dall'esperienza
- *Non sono motivo per una richiesta di riparazione*

- A COSA SERVONO?
- A risparmiarci scelte decisionali sbagliate

- QUAL'E' IL FINE ULTIMO?
- Uniformare in tutto il mondo le nostre azioni in regata

GLI INTERPRETI WORLD SAILING

World Sailing pensa in grande a manifestazioni importanti e prevede:

- **PRO** coordinatore generale di più campi di regata
- **WSRO** WS Race Official = UdR internazionale nominato da WS
- **WSCR** WS Course Representative = un IRO responsabile della gestione della regata
- **CRO** Course Race Official = UdR responsabile del campo di regata
- **RMT** Race Management Team = tutti quelli che collaborano allo svolgimento della regata
- **IJ** International Jury = Giuria Internazionale

GLI INTERPRETI FIV

La Federazione Italiana Vela, pur prendendo spunto da WS , prevede:

Presidente del CdR = UdR nominato da FIV responsabile per la conduzione della regata. **(è il WS Course Race Official)**

Comitato di Regata = tutti quanti collaborano allo svolgimento della regata (*UdR e volontari*) **(è il Race Management Team)**

Presidente del CdP = UdR nominato da FIV o dal CdR responsabile e presiede il CdP

Comitato delle Proteste/Giuria = UdR nominati da FIV o dal CdR responsabili di esaminare e decidere proteste e richieste di riparazione

L'ARMA SEGRETA

- È un'arma potente
- Dobbiamo saperla usare
- Spesso ce ne dimentichiamo
- È in grado di salvare praticamente tutte le situazioni
- È il

BUON SENSO

Federazione Italiana Vela

DECISIONE DI REGATARE

- Facciamo partire la regata al tempo programmato
- Evitiamo di aspettare le condizioni «ideali»
- Evitiamo di partire con il vento minimo o massimo (*sotto i 4 nodi o sopra i 25*)
- Evitiamo di partire con scarsa visibilità
- Misuriamo l'intensità del vento con un battello alla deriva
- Per le tavole facciamo solo 3 prove al giorno ed usiamo lo slalom finale solo se ci sono condizioni plananti
- Cerchiamo di aspettare almeno 10 minuti tra l'arrivo dell'ultimo ed il nuovo segnale di avviso

ATTENIAMOCI AL PROGRAMMA

- Non ritardiamo la partenza se i concorrenti hanno la possibilità di arrivare nell'area di regata in tempo
- Prendiamo i tempi dal GPS (*che tutti i battelli del CdR dovranno avere*)
- La bandiera arancione (*identificativa della linea di partenza*) sarà issata con un suono almeno 5 minuti prima del segnale di avviso e sarà ammainata, senza segnali acustici, 4 minuti dopo la partenza se non vi sono altre classi in partenza
- Utilizziamo l'intero giorno per cercare di completare il programma
- Concordiamo con l'A. O. l'eventuale rinvio ad altra data

LA PARTENZA

- È il momento più stressante
- Richiede la massima attenzione
- Può capitare di tutto
- *Salta il vento*
- *La boa ara*
- *Le barche si ammucchiano tutte da una parte*
- *Sbagliamo a prendere i tempi*
- Allora?
- **Differimento!**
- Se invece tutto va bene, allora «Clear start»

LA LINEA DI PARTENZA

Linee guida WS

Le linee di partenza debbono essere generalmente ortogonali rispetto al “**median sailing wind**”. La corrente, il lato favorito del percorso, salti di vento previsti ed altre variabili possono giustificare modifiche a queste linee guida.

La linea di partenza sarà posizionata a circa 0,05 nm (100 metri) sottovento al cancello di poppa

Useremo il telemetro o il GPS per misurare la lunghezza della linea

La lunghezza sarà data dal prodotto del numero delle barche per la loro lunghezza per un fattore moltiplicativo (tra 1 e 1,3) a seconda delle condizioni meteo

Avere differenze di orientamento tra campo e linea è una cosa ragionevolmente accettabile.

LE PENALITA' IN PARTENZA - 1

- Facciamo attenzione a come usiamo i segnali
- Valutiamo tutte le possibilità durante la sequenza di partenza
- Registriamo la telecronaca di quello che vediamo sulla linea almeno da 90 secondi prima del segnale di partenza e fino a quando la flotta non si è allontanata senza fatti salienti
- Ricordiamoci che i concorrenti OCS, UFD, BFD ed i loro allenatori possono ascoltare le registrazioni

Federazione Italiana Vela

LE PENALITA' IN PARTENZA - 2

- Non usiamo «Z» e «I» (solo se lo vuole la Classe in regata)
- Usiamo «P» al primo tentativo (con classi poco numerose e con bravi regatanti)
- Se differiamo la partenza per problemi CdR non penalizziamo i concorrenti (questo anche dopo un richiamo generale)
- Se siamo convinti che il richiamo generale è dovuto al comportamento dei regatanti usiamo «U» o «nera» nelle partenze successive

Federazione Italiana Vela

RILEVARE GLI OCS – RICHIAMO GENERALE 1

- Usiamo il richiamo individuale se siamo *ragionevolmente* sicuri di avere individuato con sicurezza i concorrenti partiti in anticipo
- *Attualmente siamo molto facilitati dall'uso del preparatorio «U», siamo più tranquilli, possiamo riascoltare la registrazione, toglierci tutti i dubbi prima di scrivere i numeri veloci sulla lavagna.*
(ricordiamoci di fotografare i numeri scritti sulla lavagna)
- Dopo un richiamo generale con bandiera nera compileremo subito ed esporremo i numeri dei partiti in anticipo (BFD) altrimenti esporremo la lavagna solo dopo che la prima imbarcazione gira la boa di bolina

RICHIAMO GENERALE 2

- Utilizziamo l'intelligenza (*nel senso di segnale, ma anche di buon senso*) fino all'ultimo secondo prima della partenza se intuiamo che vi sono problemi sulla linea
- (salto di vento, flotta ammassata da un lato, errori nei tempi ecc.)
- Diamo un richiamo generale solo se non riusciamo ad individuare le barche partite in anticipo
- Se ci accorgiamo, dopo la partenza, di un nostro errore, annulliamo la regata

RIDUZIONE DEL PERCORSO

- **E' una soluzione estrema.**
- Serve per salvare una regata, non per rispettare il tempo "target"; se i tempi si allungano abbiamo la possibilità di usare la C con "-".
- Dobbiamo fare di tutto perché le flotte facciano tutte le boline, i laschi e le poppe previste, anche se più corte.
- Negli eventi più importanti viene espressamente vietata con un'apposita voce nelle IdR, tipo:
"Courses will not be shortened. This changes RRS 32."

Federazione Italiana Vela

AGGIUSTAMENTO DEL PERCORSO - 1

Aumento o diminuzione dell'intensità del vento

- Una modifica della lunghezza di un lato è opportuno per garantire che il tempo limite e/o il tempo "target" siano soddisfatti.
- . Le variazioni della lunghezza dei lati non devono essere superiori al 50% in più o in meno
- Non fare molti cambiamenti di lunghezza per raggiungere il tempo "target".
- *Le variazioni di corrente possono giustificare modifiche all'interno di queste stesse linee guida.*

AGGIUSTAMENTO DEL PERCORSO - 2

Variazioni significative della direzione del vento

- Siamo tranquilli con un salto di vento fino a 10°
- Pensiamoci bene con un salto tra 10° e 15°, soprattutto durante la partenza; *in regata i concorrenti sanno che ci possono essere salti di vento*
- Oltre i 15° cambiamo il percorso
- Con un «persistente» cambio oltre i 40/45° con sconvolgimento delle posizioni in regata annulliamo!

ANNULLAMENTO

- Ricordiamoci che dobbiamo garantire ai concorrenti una **regata tecnicamente valida**
- Non dobbiamo avere paura di annullare una prova se le condizioni non soddisfano, **per qualsiasi ragione**, il presupposto iniziale
- Ricordiamoci che dobbiamo garantire la **massima soddisfazione dei regatanti**
- Il coraggio nel prendere questa decisione dimostra la nostra **professionalità** e la **qualità** del nostro lavoro

LA REGOLA 42 -

- Il limite di vento è stabilito dalle regole di classe
- Il cambiamento tra Oscar (Off) e Romeo (Restored) ci sarà durante la regata
- Se le condizioni ci sono alla partenza, il CdR isserà Oscar prima o insieme al segnale di avviso e l'ammainerà alla partenza
- Il CdR avviserà il CdP PRIMA di esporre qualsiasi modifica alla RRS 42, in caso di impossibilità di avvertire il CdP NON si potranno fare cambiamenti

Federazione Italiana Vela

I PERCORSI (TRAPEZOIDE)

- Calcoliamo il percorso per permettere alla prima barca di ottenere il target time
- La lunghezza del lasco sarà circa i 2/3 del lato della prima bolina
- Nel percorso trapezoide il cancello interno sarà posato dopo la partenza
- L'angolo interno del lasco sarà 70° per barche senza spinnaker e di 60° per barche con spinnaker
- I cancelli di poppa avranno una larghezza di circa 10 lunghezze e saranno ortogonali rispetto al vento di navigazione (usiamo il telemetro), naturalmente possiamo «aggiustare» il tutto in funzione di corrente o lato favorevole ecc.

Federazione Italiana Vela

LA LINEA DI ARRIVO

- Posiamo la linea di arrivo, lunga 50 metri (75 metri per gli skiff), prima che la prima barca inizi il lato finale
- Esponiamo la bandiera blu quando la prima imbarcazione inizia l'ultimo lato
- Nel caso di cambio di percorso nell'ultimo lato esponiamo la blu appena possibile dopo la posa della linea
- Ammainiamo la bandiera blu immediatamente dopo l'arrivo dell'ultimo o allo scadere del tempo limite (senza suoni)
- La linea di arrivo sarà gestita da almeno due UdR con due aiutanti
- Ogni UdR registrerà gli arrivi e si dovrà redigere anche un ordine di arrivo scritto
- Conserviamo le registrazioni alle quali possono accedere concorrenti ed allenatori

ERRORI DI CLASSIFICA - RIPARAZIONI

- Restiamo umili, possiamo sbagliare.
- Modifichiamo le posizioni di classifica se siamo convinti di aver fatto un errore nell'ordine di arrivo
- Se riteniamo che il nostro errore ha falsato la classifica di una barca possiamo chiedere riparazione per quella barca
- Possiamo chiedere riparazione per una barca anche se riteniamo che il punteggio di quella barca è stato falsato per un'azione di una barca ufficiale

Federazione Italiana Vela

LE PROTESTE DEL CdR

- Non lo facciamo praticamente mai
- Lo possiamo fare, non lo *dobbiamo* fare
- Quando?
- 1) violazione delle IdR quando un concorrente non può protestare
- 2) infrazione della RRS 2
- 3) violazione della RRS 31
- 4) violazione della RRS 28

Federazione Italiana Vela



GRAZIE
PER
L'ATTENZIONE