

Linea di Partenza e Corrente: cosa deve fare il Comitato di Regata

L'articolo "Una linea di partenza "perfetta", ma "sbilenca" per i regatanti" (<http://www.snipe.it/index.php?module=articles&func=display&ptid=10&catid=162&aid=3043>) si concludeva con la provocatoria domanda se i Comitati di Regata devono tener conto della corrente nel posizionare la linea.

A Rimini, dopo l'ultimo Trofeo Tamburini, terminata la regata, avevo discusso con il Presidente del Comitato di Regata circa la necessità che si tenesse conto della corrente nel posizionare il campo di regata e la linea di partenza. In quell'occasione sono stato liquidato con un "NO" che non ammetteva replica.

I rapporti con gli arbitri (di qualsiasi sport), con gli ufficiali di regata, con i giudici di regata sono sempre delicati. Per evitare di urtare la loro suscettibilità ho imparato che è meglio stare zitti.

Gli ufficiali di regata con i quali si può avere un dialogo sono rarissimi: uno di questi è colui che mi ha dato spunto di scrivere il primo articolo sulla corrente (Cervia – Piada Trophy 2007). In quell'occasione si è accorto dell'importanza della corrente e ha risistemato la linea di partenza, come da manuale.

Tornando alla domanda provocatoria ... abbiamo avuto risposta da alcuni lettori e ... anche da un ufficiale di regata-lettore.

Ecco alcune risposte:

- "Per quanto mi riguarda ritengo che la posizione della linea di partenza non possa prescindere dalla corrente, quando presente, ed i casi, in presenza di corrente, nei quali non considerarla sono davvero pochi, a memoria solo se arriva da dietro perpendicolarmente alla linea. Altra cosa è il campo sul quale non si dovrebbero fare compensazioni perché la boa di bolina, per me, deve andare nella direzione del vento. Del resto il RdR richiede "seamanshipway" e la scelta del lato migliore dove navigare (strategia e tattica) è anche questo, no?"

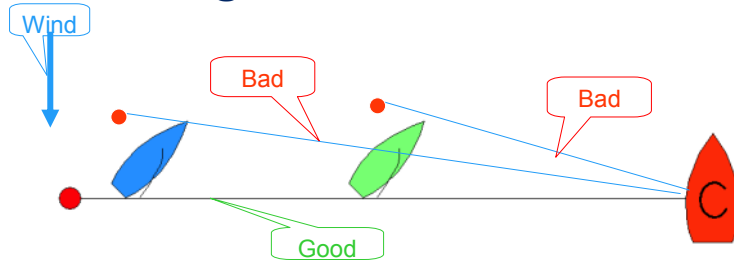
- "Secondo me il comitato deve posizionare l'allineamento di partenza tenendo conto solo del vento (nei pianetti contenuti nelle istruzioni di regata non compaiono le frecce che indicano la direzione e verso della corrente, inoltre, basta una spugna, un cronometro ed una bussola per conoscere direzione e velocità di questa)".

L'osservazione più interessante è però arrivata da un ufficiale di regata, molto noto, che con la sua consueta umiltà, mi ha semplicemente fatto notare che il Manuale dell'Isaf per l'organizzazione delle regate ... prevede che si debba considerare il "fattore corrente"!

Sì, esiste un Manuale (che evidentemente non tutti i Comitati hanno letto!). E' un Manuale pratico, in Powerpoint, ben fatto e utile non solo per i Comitati di Regata e gli organizzatori di regate, ma anche per i regatanti, per capire come una regata deve essere organizzata e gestita sia a terra sia in acqua. Consiglio a tutti di scaricare il file dal sito Isaf e di dare un'occhiata:
<http://www.sailing.org/20489.php>

Questo quanto prevede l'Isaf Race Management Manual:

The starting line - bias



- **Bias used to be applied to give the Port end starter a slight advantage**
 - The longer the line the less bias required
 - The shorter the line the more bias required
- **It is better to start with a line at 90° to the wind and then fine tune it later**

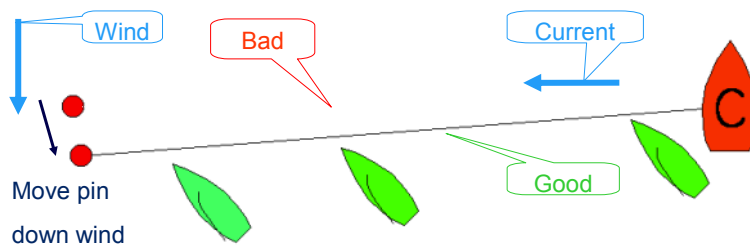
ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



31

La regola generale è dunque quella di favorire leggermente la boa (Port end o Pin end) anche se “è meglio iniziare con una linea a 90° rispetto al vento e poi posizionarla “di fino” più tardi”.

Adjusting bias for tidal effect



**Boats are carried towards the pin by the current,
By moving the pin as shown, boats can now clear the pin**

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



32

Aggiungiamo la corrente e ... aggiustiamo la linea.
Più chiaro di così ...

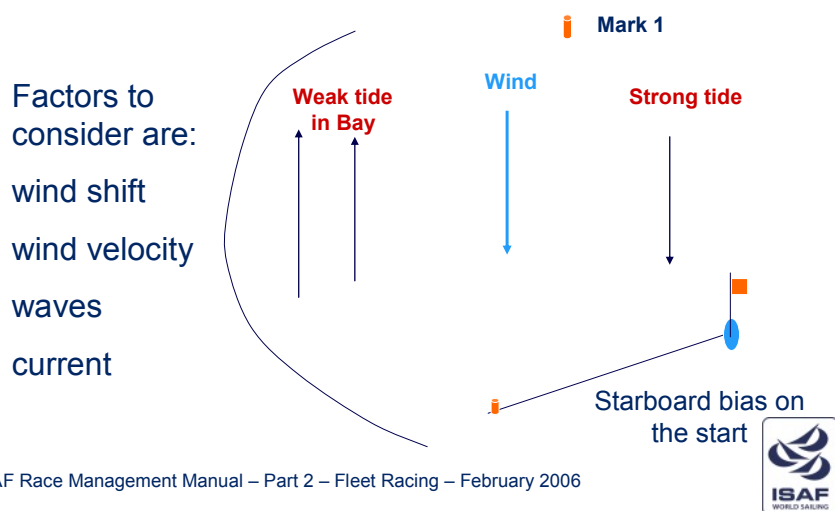
Laying the start line

- **Anchor the Race Committee Boat;**
 - So that the course can be adjusted to a new wind without moving the CB
 - Use a long anchor line so that the start line can be ‘fine tuned’ by pulling in or letting out the anchor line.
 - Position the pin end at 90° to the mean wind



Questi i consigli pratici su come “regolare di fino la linea”, tirando o filando la catena dell’ancora della Barca Comitato.

Adjusting start line bias if one side of the course is favoured



Inclinare la linea se un lato del percorso risulta notevolmente favorito.

Esempio pratico (anche se “opposto” rispetto al disegno): Riva del Garda con l’Ora. Lato favorito: a destra sotto le rocce, perché il vento è più forte ed è possibile sfruttare le oscillazioni dovute alla conformazione della costa. Tutti vogliono partire in Barca Comitato per virare subito e andare a destra. Per evitare la ressa e distribuire le barche lungo la linea, il Comitato dovrebbe abbassare la Barca Comitato (o alzare il Pin).

Il Comitato, se c’è corrente di intensità rilevante, deve modificare anche la posizione delle boe (di bolina e di poppa)?

Questo quanto si trova nel Manuale Isaf:

The windward leg

- **There are three things to be considered when positioning mark 1**
 - **The mean wind direction**
 - **The distance to mark 1 from the start line**
 - **The effect of any cross course currents**



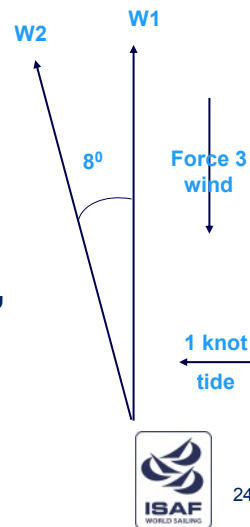
The downwind leg

- **The accuracy of this leg to the wind is very important**
 - **Especially for asymmetric boats**
 - **Cross currents can have a greater detrimental effect on this leg than on the upwind leg**



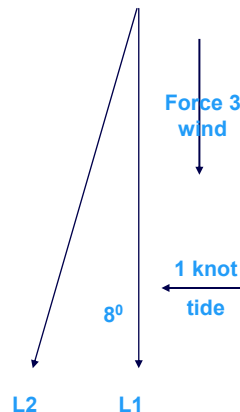
Tidal Compensation - windward leg

- A rule of thumb guide is;
for every knot of tide set the
windward mark downtide 8°
- in light winds, double the
allowance
- for tides diagonal to the wind,
halve the allowance



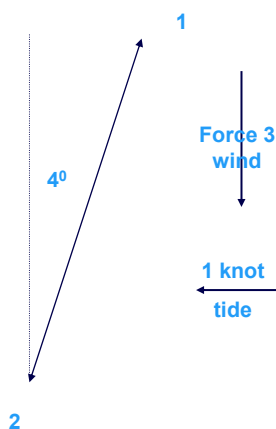
Tidal Compensation - leeward leg

- The adjustment of the
running leg to the tide is
critical for a good race
- The same rule of thumb
applies but greater
accuracy is needed



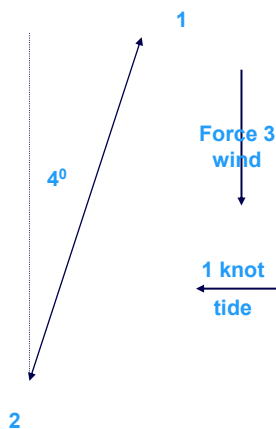
Tidal Compensation – a compromise

- **Since a square leeward leg is more critical than a square upwind leg, this is a good compromise**
- **But, don't over compensate**



Tidal Compensation – a compromise

- **Since a square leeward leg is more critical than a square upwind leg, this is a good compromise**
- **But, don't over compensate**



Qual è la ragione di questi suggerimenti? Il motivo è semplice: con una linea di partenza con un'estremità decisamente favorita e con un assembramento di barche, chi riesce a partire meglio spesso non è il più abile e bravo, ma il più "cattivo". Analogo discorso per il posizionamento della boa di bolina: si vuole evitare boline "monobordo" che si risolvono non in regate, ma in "corse di cavalli".

L'Isaf vuole, in generale, garantire la "regolarità della competizione" (fairness of the competition). Tale principio cardine del nostro sport si trova espresso chiaramente non solo nel Regolamento di Regata (ad es. reg. 32.1 e – riduzione del percorso o annullamento dopo la partenza), ma anche nel Race Management Manual, dove vengono dettate alcune regole pratiche perché la competizione sia più regolare possibile.