



CORSO PER POSA BOE



IL GOMMONAUTA



PREMESSA:

- Il gruppo dei gommonauti costituisce il « braccio armato » del CdR e deve agire alle sue dipendenze
- I suoi compiti sono molteplici e variegati; dipendono molto dal tipo di regata

NOI CI OCCUPEREMO ESCLUSIVAMENTE DELLA

- Nel caso di derive, ad esempio, in ordine cronologico sono:

POSA DEL CAMPO

1. Accompagnare i concorrenti alla base del campo di regata, eventualmente trainandoli
2. Posa del campo
3. Assistere i concorrenti durante la regata, specie in caso di vento forte
4. Se richiesto, controllare i passaggi di boa
5. Quando necessario, cambiare il percorso per salto di vento
6. Riaccompagnare i concorrenti alla base a fine regata



LE PERSONE PIÙ ADATTE



- Istruttori, Regatanti, giovani UdR e Soci di Circolo
- Ovviamente anche un buon marinaio di Circolo può, e forse sa, fare bene questo lavoro.



LE CARATTERISTICHE



- **Nozioni di marineria, saper nuotare**
Conoscenza dei nodi principali - Saper ancorare -
Condurre un gommone - possibilmente avere la
patente.
- **Resistenza fisica per rimanere in gommone anche**
in condizioni meteo avverse e capacità di portare
soccorso.
- **Sostituzione di una boa spostata o mancante**
- **Conoscenza degli angoli - Uso della bussola da**
rilevamento, del Segnavento - del GPS,
dell'Anemometro e del Vhf



ABBIGLIAMENTO E RACCOMANDAZIONI



- **Prima di scendere in acqua verificare sempre di avere a bordo tutto quanto occorre:**
 - **Cerata - Giubbino o Maglione - Berretto - Stivali - Crema solare protettiva - Viveri - Acqua minerale - Occhiali - Patente - Documenti del motore - Assicurazione - Dotazioni di sicurezza compreso lo stacco di sicurezza del motore - Pompa o compressorino per gommoni e boe - Asta per bandiere (meglio se lunga).**
 - **Anche se molti posa boe, soprattutto quelli più di mestiere, preferiscono operare da soli sul gommone, è fortemente consigliabile essere in due a bordo.**





USO DELLA RADIO

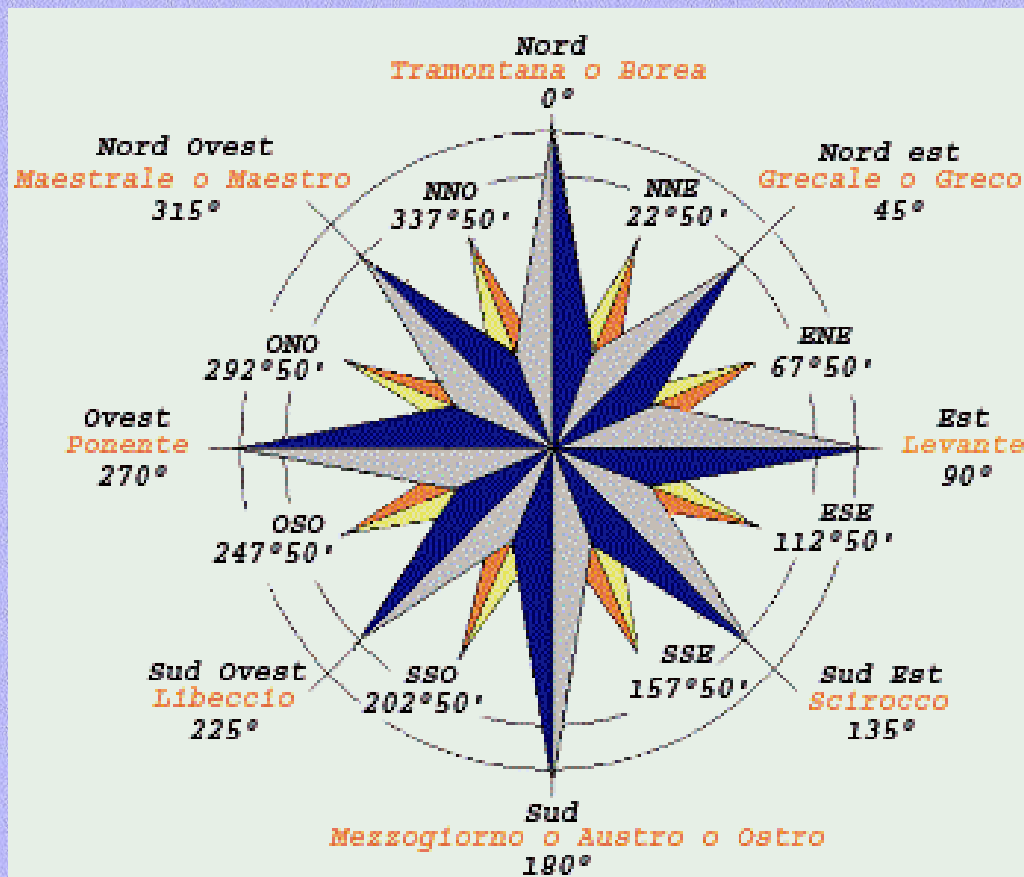


- I collegamenti si svolgono solitamente tramite radio o altro (ad esempio telefono cellulare).
- Con l'apparecchio a portata di mano e di orecchio le trasmissioni devono essere fatte solamente per colloqui tra i componenti del CdR, i posa boe e la Giuria da mantenere sempre attivo.
- Chi porta il gommone tiene, se possibile, la radio vicino all'orecchio per seguire le comunicazioni anche in navigazione.
- Per comunicazioni particolari, (es: il vento è saltato, la boa ara, è stata toccata la boa ecc.) è opportuno fissare un altro canale, che sarà tenuto riservato. Basterà dire una frase concordata con il CdR e si passerà sul nuovo canale sino a fine colloquio, ritornando poi su quello ufficiale.



- Questa è una cosa molto importante e dovrà essere ben concordata tra il CdR e i Posaboe.
- Ricordatevi che un Concorrente che viene a conoscenza che il vento è cambiato e che il CdR non ha modificato il percorso potrebbe presentare una richiesta di riparazione, soprattutto se la sua regata non è andata bene.
- Un Regatante che viene a conoscenza dell'ordine dei passaggi in bolina potrebbe decidere di marcare o meno un Concorrente.
- Questo potrebbe essere di vantaggio o svantaggio per qualche altro concorrente. Qualsiasi informazione data potrebbe essere usata in caso di Protesta o Richiesta di Riparazione, in Regata dobbiamo diventare muti come pesci.
- I colloqui radiofonici devono essere sintetici e chiari, per dire “SI” usare “Affermativo” e per dire “NO” Negativo.
- Dare sempre il “Ricevuto” dopo ogni contatto in questo modo si evita di richiederlo e non si perde tempo, nel frattempo chi ha dato una disposizione è sicuro che è arrivata al destinatario.

LA ROSA DEI VENTI





I VENTI



I venti prendono il nome dalla terra della loro provenienza. Oltre ai venti principali che sono: Tramontana da Nord 360° , Levante da Est 90° , Ostro da Sud 180° , Ponente da Ovest 270° , esistono altri venti. I più importanti dei quali sono: Grecale dalla Grecia 045° , Scirocco dalla Siria 135° , Libeccio dalla Libia 225° , Maestrale dalla via Maestra (Roma) 315° . In alcune zone i venti possono prendere altri nomi locali, es: il Libeccio nell' alto Adriatico prende il nome di Garbino.



**LA BUSSOLA DA RILEVAMENTO DOVREBBE DISPORRE DI
DOPPIA SCALA (0-180,90-270 ECC.)**



ANEMOMETRO E GPS



LA VELOCITA' DEL VENTO VA ESPRESSA DA TUTTI NELLA
STESSA UNITÀ DI MISURA, PREFERIBILMENTE IN NODI



COLTELLO





COSA DOVREBBERO AVERE A BORDO I MEZZI POSA BOE



- Concettualmente tutti i mezzi tecnici per la gestione della regata dovrebbero avere le medesime attrezzature per consentirne l'intercambiabilità (in caso di necessità) durante tutta la manifestazione.



COSA DEVE AVERE A BORDO IL GOMMONE DI BOLINA



- Istruzioni di regata.
- Boe previste con ancoraggi e contrappesi più un ancoraggio e contrappeso di riserva.
- Radio, Binocolo, Bussola, Tabella per la posa del campo, Segnavento, Anemometro, Registratore, GPS, Elenco iscritti, Carta e matita, Asta per le bandiere.
- Cima di traino, Coltello, Tromba.

COSA DEVE FARE



- Essere sempre pronto a comunicare l'intensità e la direzione del vento e corrente.
- Dare l'avvicinamento della prima imbarcazione.
- Dare il passaggio della prima e ultima imbarcazione.
- Avvertire sempre quando la boa è operativa.
- Dopo una comunicazione dare sempre il "ricevuto".



MATCH RACE & TEAM RACE



In queste regate la boa di bolina è sempre visibile ad occhio nudo, quindi il gommone di bolina deve stare sempre nel letto del vento. Così facendo facilita il compito del CdR al quale basterà uno sguardo per capire l'entità del salto di vento potendo prendere la decisione del cambio di percorso con molta più velocità. Basti pensare ad un Match Racing dove il tempo per cambiare la boa di bolina può essere solo di pochi minuti.



COSA NON DEVE FARE



- **Commenti sugli avvenimenti in corso.**
- **Comunicare informazioni che possano favorire o sfavorire i concorrenti.**
- **Dare informazioni ai concorrenti in quanto potrebbero essere usate in caso di proteste o richieste di riparazione.**
- **Dare informazioni su infrazioni commesse.**
- **Citare i nomi delle imbarcazioni al passaggio in boa, se non espressamente richiesto dal CdR, ma deve dare solamente il passaggio del primo.**
- **Le variazioni del vento devono essere fatte solamente sul canale riservato.**
- **Comunicazioni eccessivamente prolisse.**
- **Commentare le decisioni del CdR.**



COSA DEVE AVERE A BORDO IL GOMMONE DI POPPA

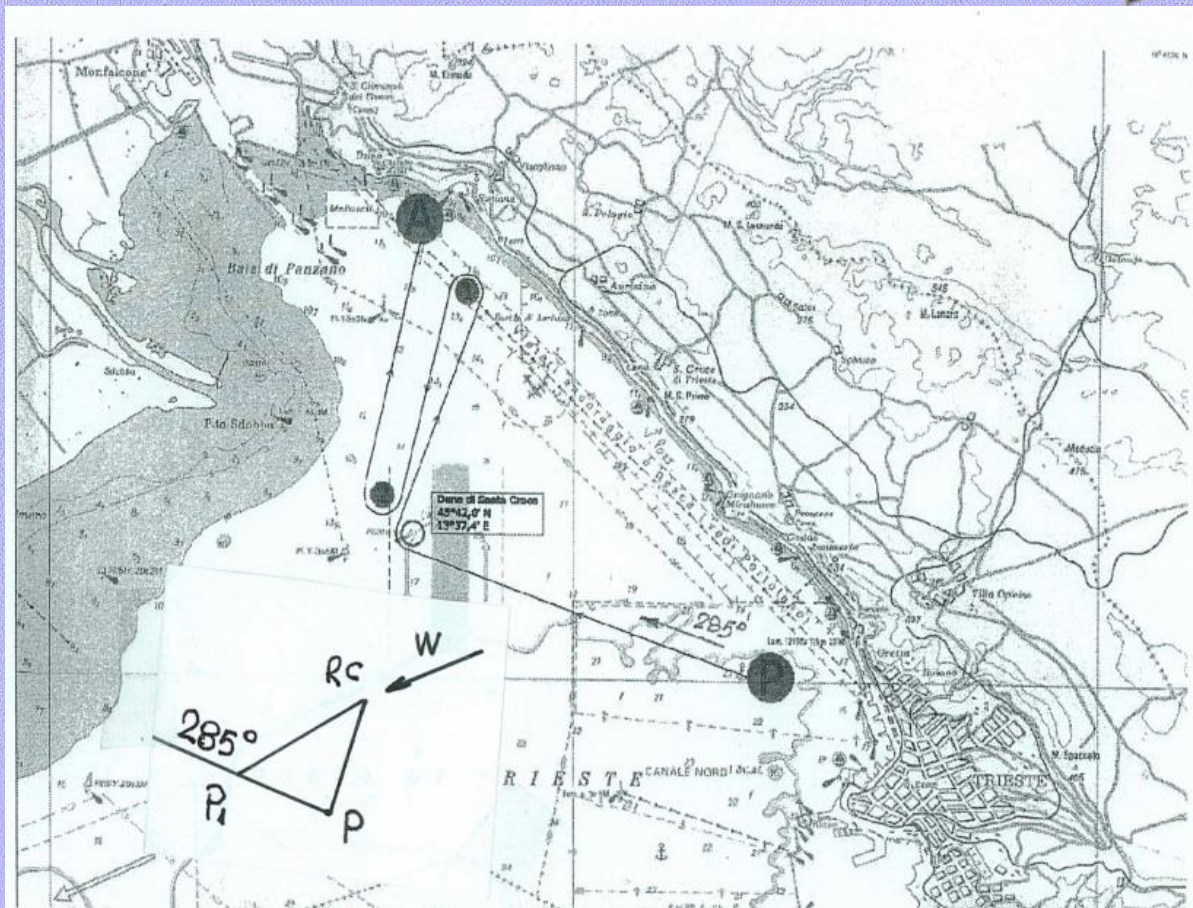


- Istruzioni di regata.
- Boe previste con ancoraggi e contrappesi.
- Radio, Binocolo, Bussola, Tabella per la posa delle boe di partenza ed eventuale cancello, Segnavento.
- Elenco iscritti, Carta e matita, Asta per le bandiere.
- Cima di traino, Coltello, Tromba.

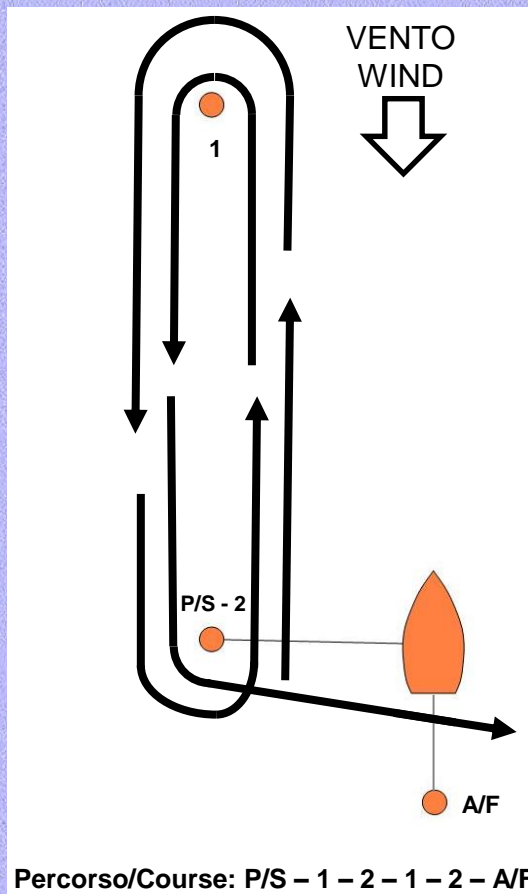
ALTURA

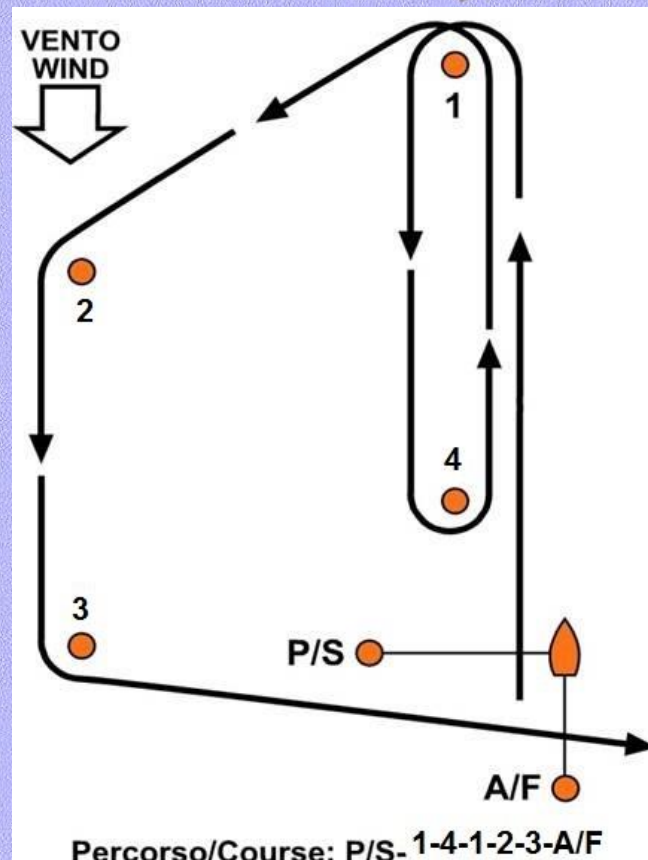
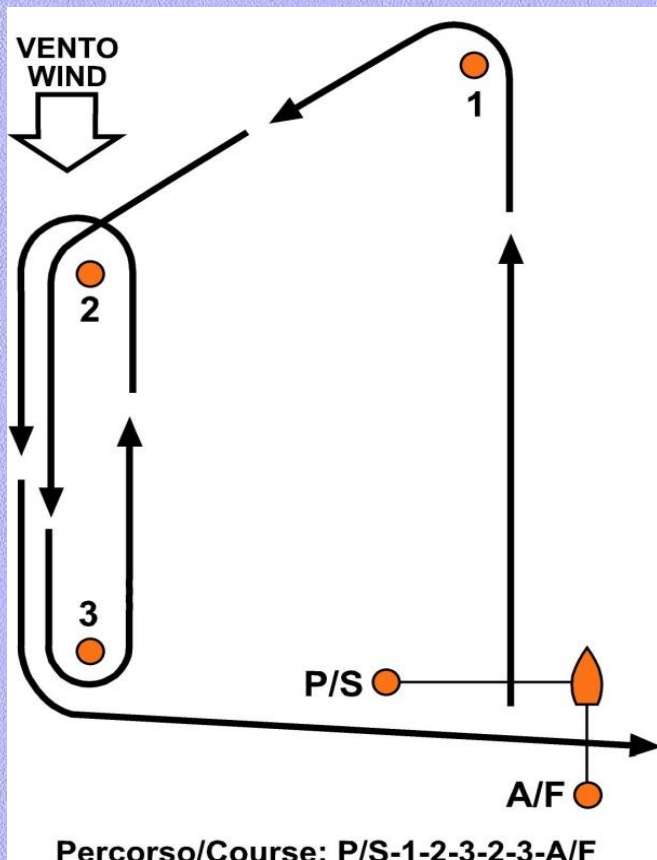
PER I SEGNALEMENTI LUMI C. ATIVI ALLE COSTE
SLOVENE E CROATE E INDICATA LA ITALIA LUMINOSA





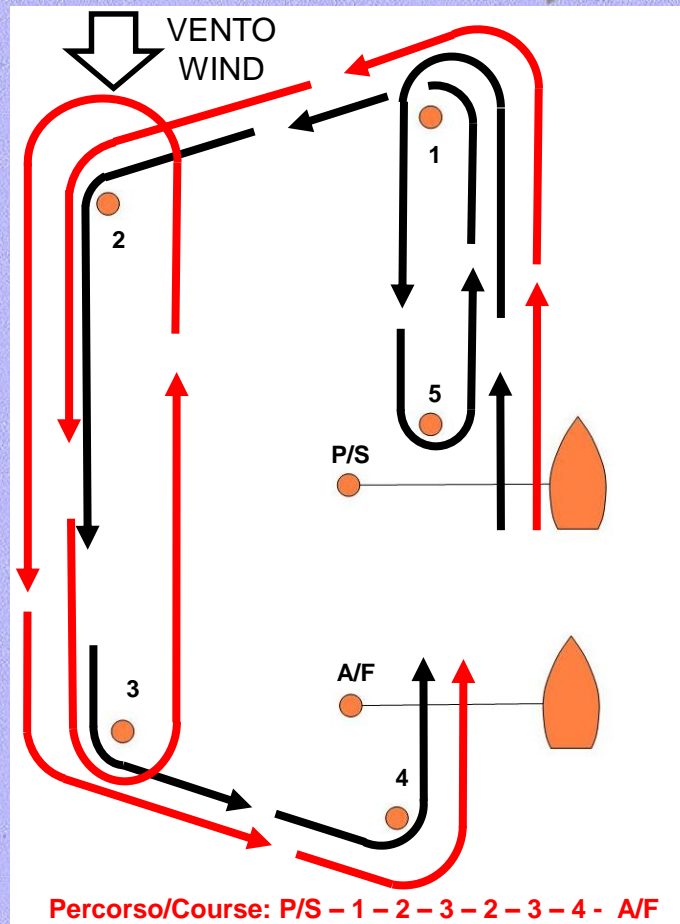
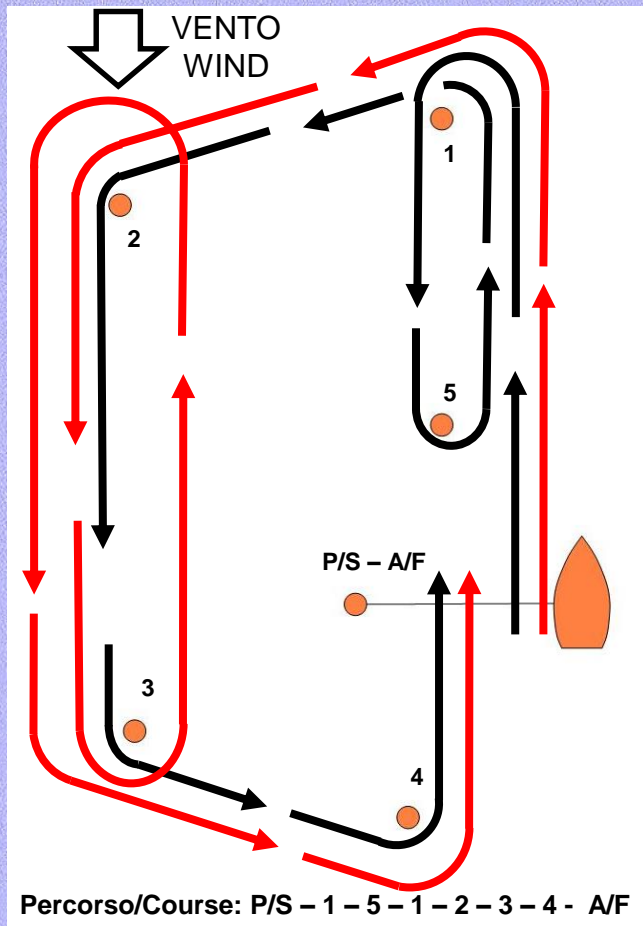
PERCORSO A BASTONE





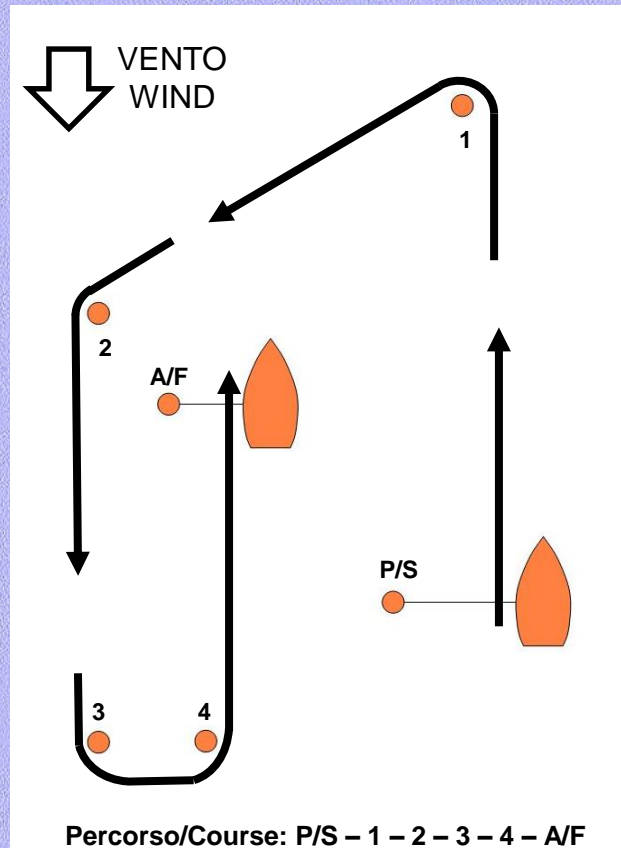
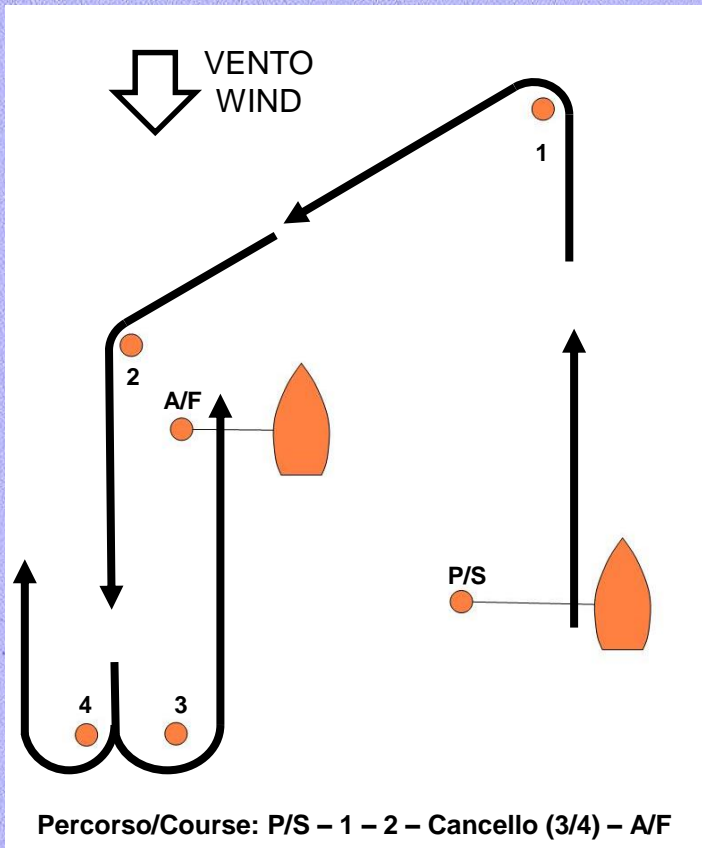


PERCORSI PER LA CLASSE LASER

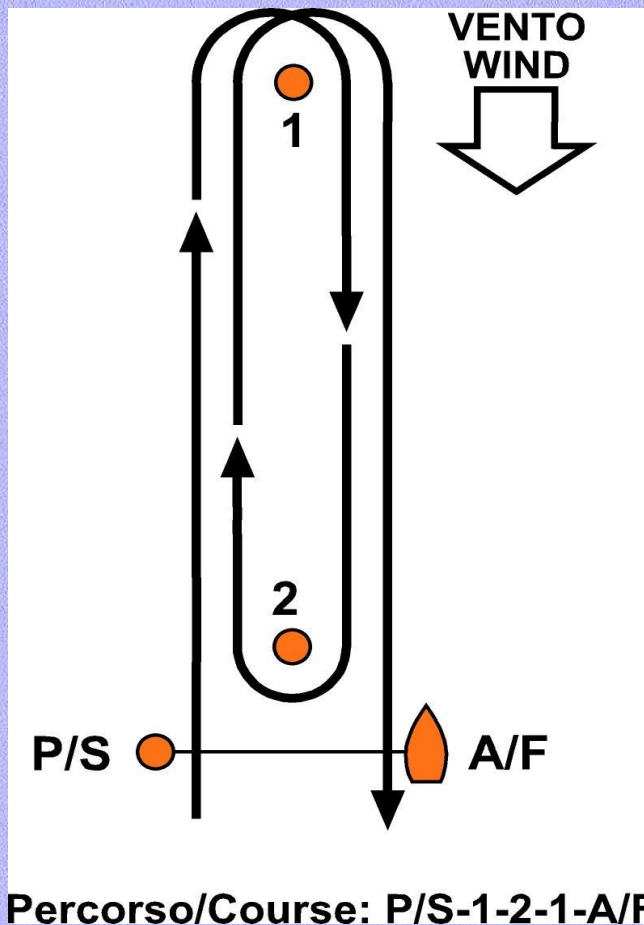




PERCORSI PER LA CLASSE OPTIMIST

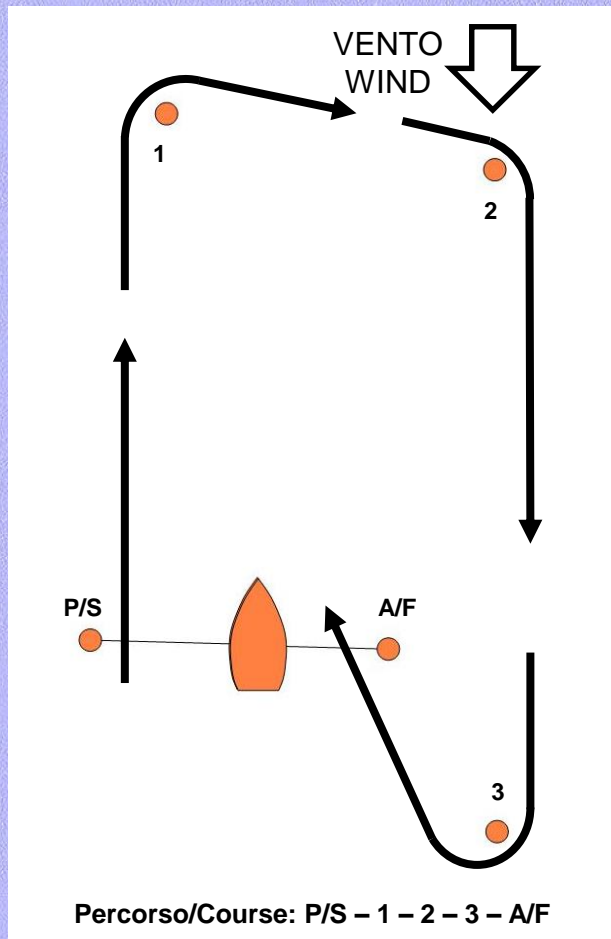


FIV PERCORSO PER MATCH RACE





PERCORSO PER TEAM RACE





COME PROCEDERE

- 1°) - Si marca la posizione di partenza: MARK.
- 2°) - Si attiva il Goto sulla stessa posizione.
- 3°) - Si naviga, seguendo sul GPS, la rotta contraria a quella indicata dalla bussola.

Esempio:

Il CdR comunica ai Posaboe la direzione e la distanza per la posa della prima Boa:

DIREZIONE = 60°
DISTANZA = 2 miglia



Il gommone posaboe (Gomma UNO), in precedenza, ha già marcato la posizione, al centro linea di partenza, ed attivato il Goto sullo stesso WPT.

Conosciuta la posizione, inizia la navigazione approssimata con rotta bussola 60° e calcola, vedi Tabella, la rotta contraria a quella indicata: $60^\circ \rightarrow 240^\circ$. Dopo breve tempo, il GPS, inizia a fornire i dati corretti per la navigazione, indicando la rotta verso il WPT di partenza.

Se il gommone si allontana dal punto seguendo l'indicazione GPS $\rightarrow 240^\circ$, percorre esattamente la direzione 60° . Allo stesso tempo, il GPS, indica la distanza dal gommone al punto di partenza, che è la distanza percorsa, verso l'attivo. Quando il gommone raggiunge la posizione, il GPS indicherà: 2 miglia $\rightarrow 240^\circ$.

Qui, va posata la Boa.





GLOSSARIO DEL G.P.S.



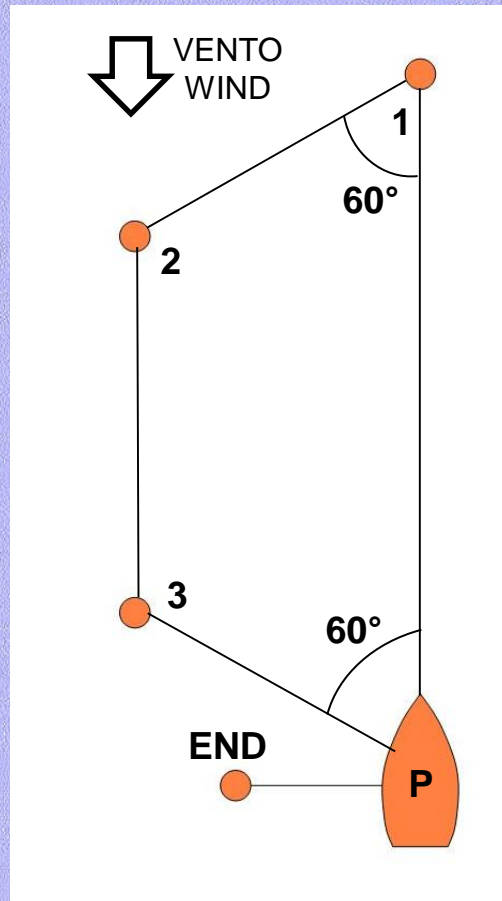
WPT	Punto in memoria	GO – TO	Andare da..... a...
BRG	Rotta per il WPT	DELETE	Cancellare
DIS	Distanza dal WPT	RENAME	Cambiare nome
TRACK	La rotta che facciamo	CANCEL	Cancellare
SPEED	Velocità della barca	AVERAGE	Media di calcolo
TRIP	Distanza percorsa	POSITION	Posizione nave
XTE	Distanza fuori rotta	TRACK BACK	Rotta di ritorno
NEW	Nuovo	WARNING	Avvertenza
ALT	Altitudine	CLEAR ALL	Ripulire tutto
TIME	Ora – Orario	SEARCHING	Ricerca satelliti
SAVE	Salvare	ACUIRING	Stà memorizzando
DONE	Fatto – Fatto ?	FROM...TO	Distanza da.....a....
ETE	Ora di arrivo	FOM	Funzione ottimale
VMG	Velocità effettiva Avvic.	PROXIMITI	In prossimità
ALL	Tutto	ROCKER K.	Pulsante multifunz.
ENTER	Confermare	RESET	Riprogrammazione



ESEMPIO DI TABELLA PER PERCORSO A TRAPEZIO



P - 1	P - END	1 - 2	2 - 3	3 - P
360	270	240	180	120
350	260	230	170	110
340	250	220	160	100
330	240	210	150	90
320	230	200	140	80
310	220	190	130	70
300	210	180	120	60
290	200	170	110	50
280	190	160	100	40
270	180	150	90	30
260	170	140	80	20
250	160	130	70	10
240	150	120	60	0
230	140	110	50	350
220	130	100	40	340
210	120	90	30	330
200	110	80	20	320
190	100	70	10	310
180	90	60	0	300

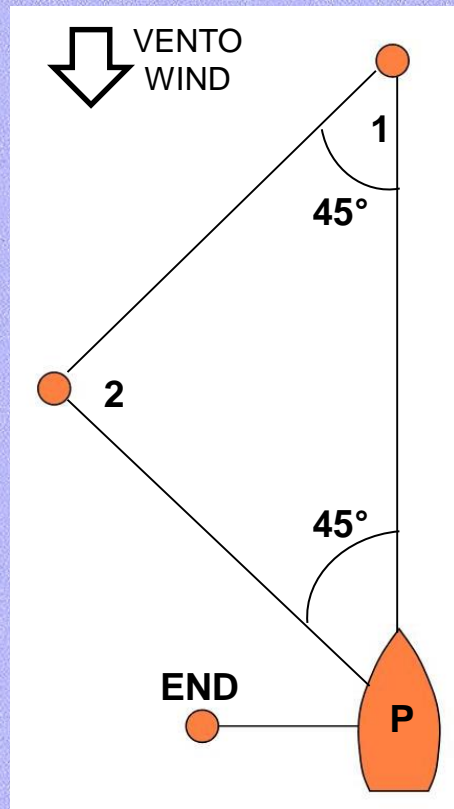


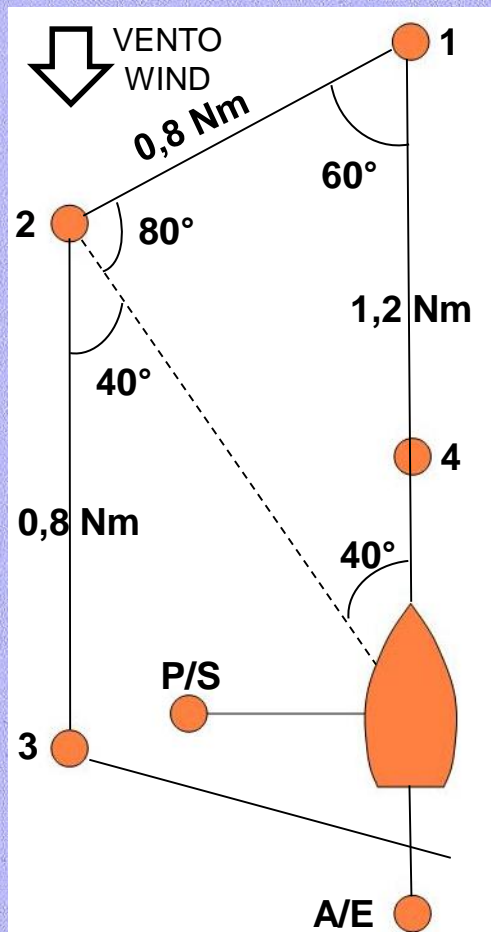


ESEMPIO DI TABELLA PER PERCORSO A TRIANGOLO



P - 1	P - END	1 - 2	2 - P
360	270	225	135
350	260	215	125
340	250	205	115
330	240	195	105
320	230	185	95
310	220	175	85
300	210	165	75
290	200	155	65
280	190	145	55
270	180	135	45
260	170	125	35
250	160	115	25
240	150	105	15
230	140	95	5
220	130	85	355
210	120	75	345
200	110	65	335
190	100	55	325
180	90	45	315





FIV POSA DELLA PARTENZA, CANCELLO



Vento	DX-SX	SX-DX
5	275	95
10	280	100
15	285	105
20	290	110
25	295	115
30	300	120
35	305	125
40	310	130
45	315	135
50	320	140
55	325	145
60	330	150
65	335	155
70	340	160
75	345	165
80	350	170
85	355	175
90	360	180

Vento	DX-SX	SX-DX
95	5	185
100	10	190
105	15	195
110	20	200
115	25	205
120	30	210
125	35	215
130	40	220
135	45	225
140	50	230
145	55	235
150	60	240
155	65	245
160	70	250
165	75	255
170	80	260
175	85	265
180	90	270

Vento	DX-SX	SX-DX
185	95	275
190	100	280
195	105	285
200	110	290
205	115	295
210	120	300
215	125	305
220	130	310
225	135	315
230	140	320
235	145	325
240	150	330
245	155	335
250	160	340
255	165	345
260	170	350
265	175	355
270	180	360

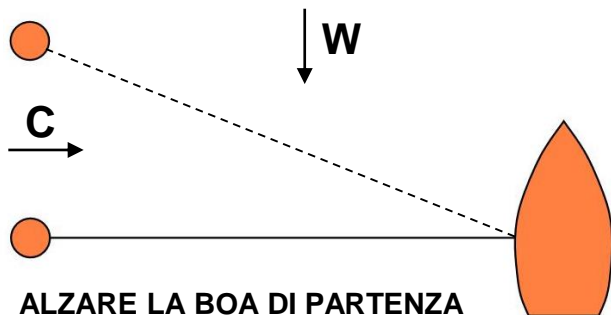
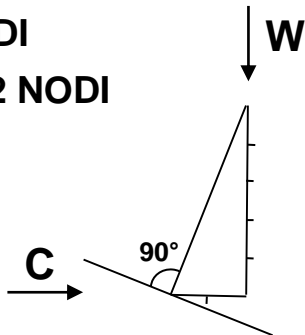
Vento	DX-SX	SX-DX
275	185	5
280	190	10
285	195	15
290	200	20
295	205	25
300	210	30
305	215	35
310	220	40
315	225	45
320	230	50
325	235	55
330	240	60
335	245	65
340	250	70
345	255	75
350	260	80
355	265	85
360	270	90



POSA DELLA PARTENZA IN CASO DI CORRENTE

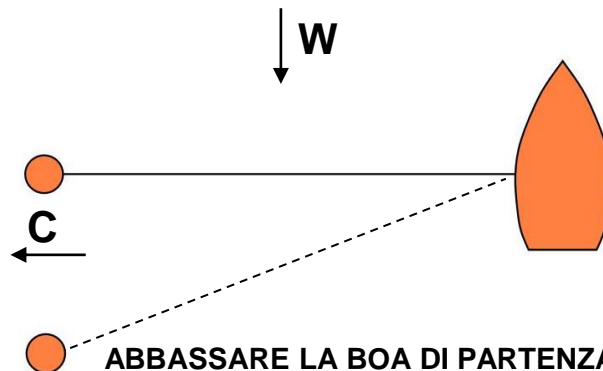
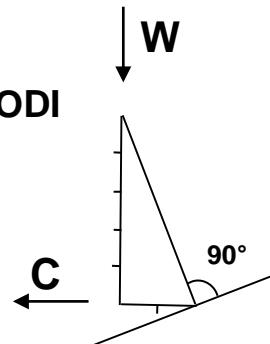


VENTO: 5 NODI
CORRENTE: 2 NODI



ALZARE LA BOA DI PARTENZA

VENTO: 5 NODI
CORRENTE: 2 NODI



ABBASSARE LA BOA DI PARTENZA



**Metodo per correggere la boa di partenza,
dopo averla già calata.**



Spesso, non occorre recuperare totalmente l'ancoraggio
quando si deve correggere la posizione della boa, ma è
sufficiente recuperare tanta cima quanto ne occorre per
" Spedare " l'ancora e successivamente avanzare
o retrocedere quanto occorre
ATTENZIONE ALLA CIMA CHE NON VADA NELL' ELICA



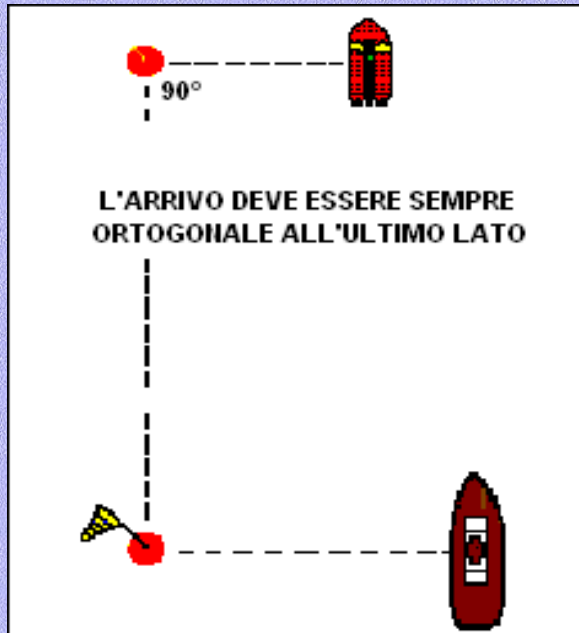
Il CdR controllerà la posizione della boa
e darà disposizione di dare fondo quando lo
riterra opportuno



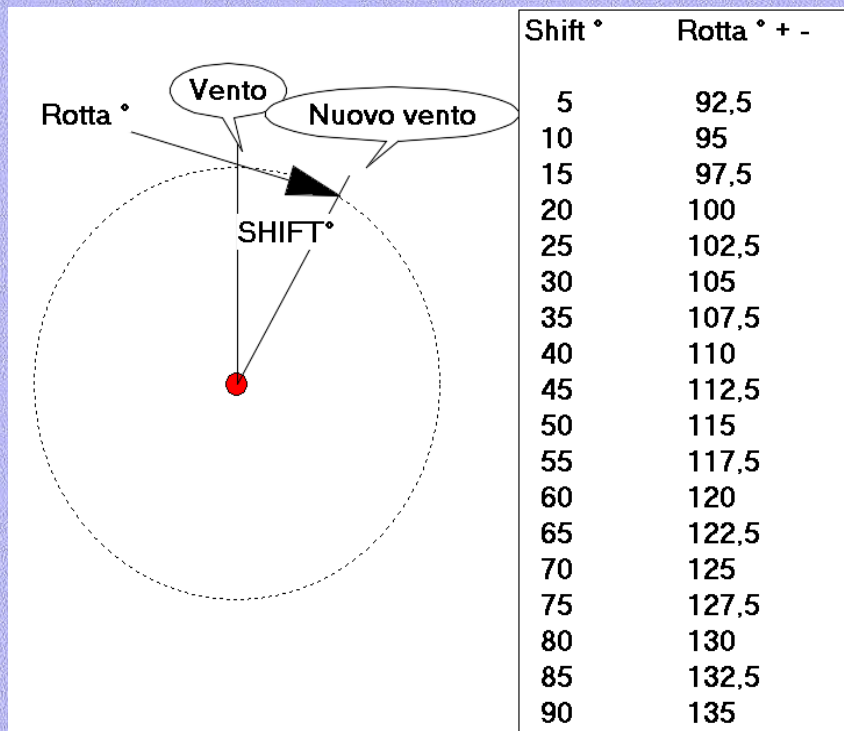
VALUTAZIONE DEL FONDALE



- Molte volte si ha a che fare con collaboratori che, pur essendo bravi, impiegano molto tempo a posizionare le boe e molto altro tempo per correggerne la posizione.
- Spesso in acque con fondale sabbioso può essere sufficiente trascinare la boa sino al punto richiesto, in altri casi può bastare “ spedare “ l’ancora e poi spostarsi quanto basta.
- Quando si opera in acque molto profonde, come ad esempio nei nostri grandi laghi, i pesi dell’ ancoraggio sono per lo più mattoni a perdere così come è a perdere anche la cima usata per affondarli che è biodegradabile. In questi campi sarà opportuno controllare di avere a bordo il numero sufficiente di mattoni e di cima a perdere per non dover rientrare a terra per riapprovvigionarsi. Carburante di riserva.



Per l'arrivo occorre tenere presente che la linea di arrivo deve sempre essere ortogonale rispetto all'ultimo lato del percorso senza tenere conto dell'effettiva direzione del vento. Nel caso di cambio di percorso la linea dovrà essere ortogonale al nuovo lato.

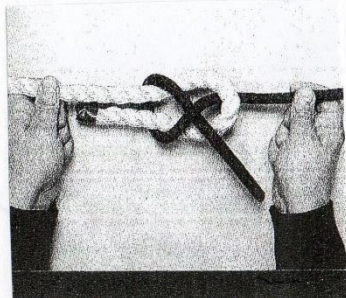


Qualora non si operi con il GPS, la tabella indica i gradi bussola che deve tenere il gommone; per mantenere la stessa distanza dalla barca del CdR.

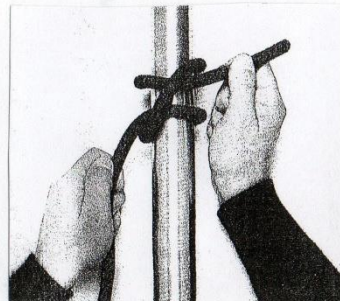
Per evitare l'attorcigliamento della cima di traino che può anche giungere alla rottura della cima stessa.



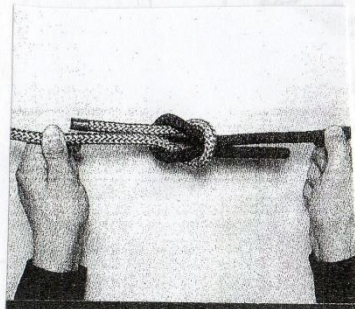




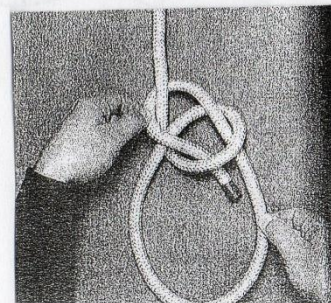
BANDIERA



PARLATO

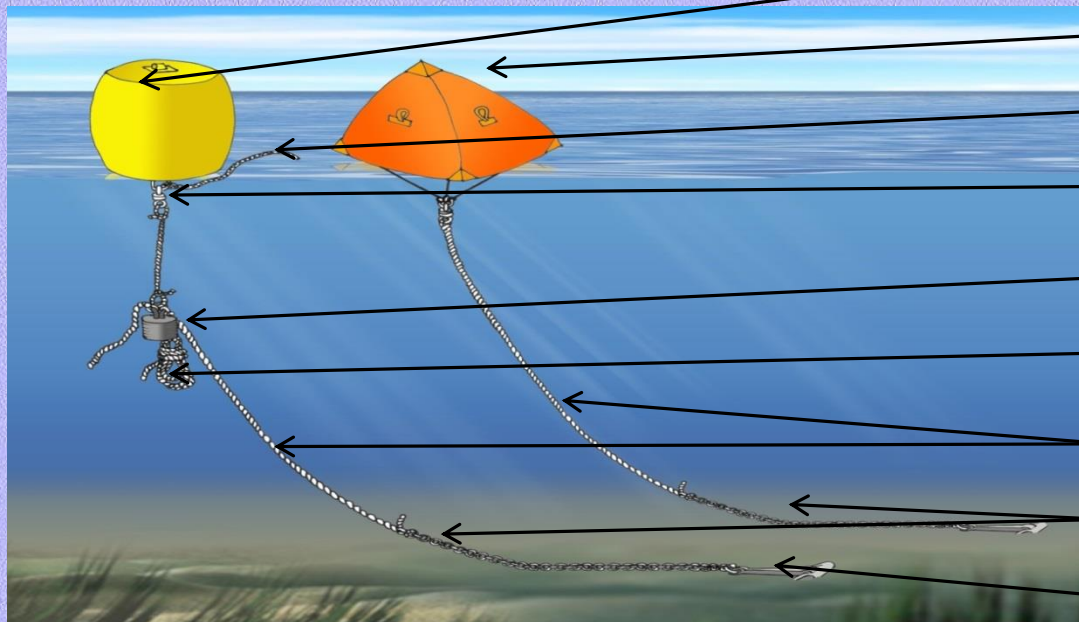


PIANO



CASSA D'AMANTE

Al passaggio delle imbarcazioni la boa tetraedica tende a ruotare: attenzione a non attribuire questa rotazione ad un contatto tra imbarcazione e boa.



Boa cilindrica

Boa tetraedrica

Cimino di recupero

Girelle per il traino

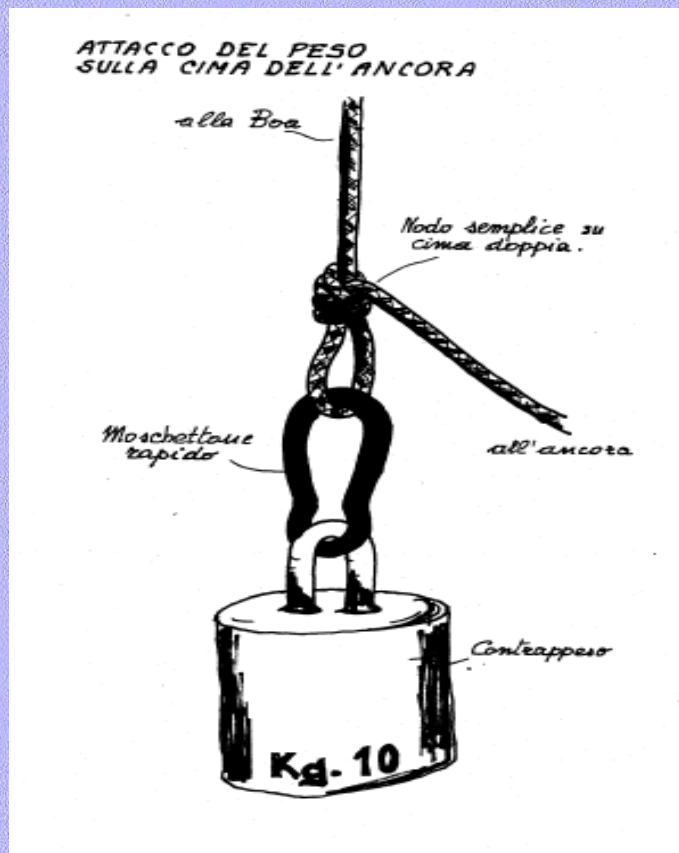
Contrappeso

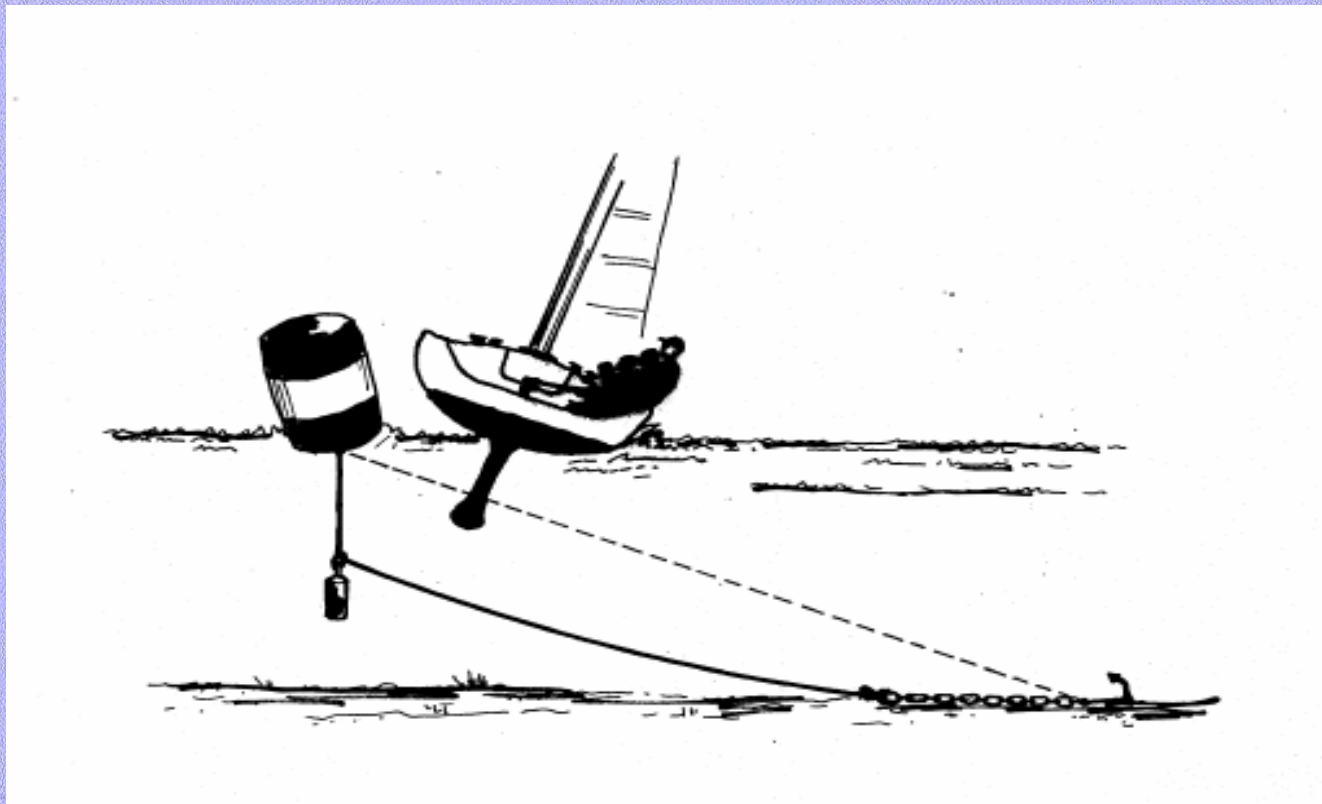
Cima in esubero

Cima o calumo

Catena

Ancora







ANCORAGGIO DELLE BOE



Questo metodo dovrebbe essere utilizzato sempre con cime ed ancore adatte alla zona di regata.

Dovranno essere riposte in ceste con scritto la lunghezza della cima e il peso dell'ancoraggio. I Circoli più attrezzati possiedono anche due tipi di ancoraggio con lunghezze di cima diverse da utilizzare in due diversi campi di regata, uno molto vicino a terra e l'altro molto al largo, oppure in situazioni con molta onda o poca onda. Oppure avere a disposizione sulla barca del Comitato un rotolo di cima.



- Senza il contrappeso e con vento teso, la boa si inclina sul fianco sottovento sollevando ulteriormente la cima fin quasi alla superficie e ciò rende possibile l'aggancio con la deriva o bulbo delle imbarcazioni in regata che girano la boa.
- Questa eventualità deve essere evitata tassativamente, perché può essere causa di annullamento di una regata o richiesta di riparazione.
- Il contrappeso ha la funzione di affondare quasi in verticale la prima parte della cima, evitando un possibile aggancio da parte della deriva o bulbo delle imbarcazioni.



- La cima dell'ancoraggio deve avere una gassa per l'aggancio del contrappeso ad una distanza dalla boa rapportata al pescaggio delle imbarcazioni in regata allo scopo di mantenere verticale la boa anche con vento forte.
- In pratica nel nostro Golfo che non supera una profondità di 25m. è sufficiente una cima di circa 35m, 5 m di catena, ancora di 5/10 kg, contrappeso di 3/5 kg.



La bandiera M deve essere sempre a bordo di tutti i gommoni
posa boe in quanto serve a segnalare quando una boa è
mancante o fuori posizione.