

Infracciones más comunes de la Regla 42 Clase Europe.

ESTE DOCUMENTO ES UNA GUIA PARA JUECES Y REGATISTAS.

PRINCIPIO:

Los jueces darán a los regatistas el beneficio de la duda; no obstante cuando estén seguros de que un regatista ha infringido la regla 42, deben actuar para proteger a los regatistas que cumplen con la regla.

REGLAS DE CLASE QUE AFECTAN A LA REGLA 42:

CLASE EUROPA

4. REGLAS ADICIONALES QUE SE APLICAN MIENTRAS SE ESTÁ EN REGATA.

4.2 Se modifica la regla 42

(a) El comité de regatas puede permitir bombeo (pumping), balanceo (rocking) y enviñon (ooching), después de la señal de salida y excepto en un tramo de ceñida (modifica RRV 42.2(a), RRV 42.2 (b), RRV 42.2 (c)).

Las señales se harán de acuerdo con la Regla P5 del RRV.

(b) La Clase Europe recomienda a los comités de regata aplicar la regla 4.2(a) con vientos por encima de 12 nudos medidos sobre el nivel de cubierta.

SALIDA

1. Un balanceo

- Un balanceo (roll) en la salida no debe propulsar claramente el barco.

Acciones Permitidas:

- Un balanceo (roll) que no propulse claramente el barco.

Acciones Prohibidas:

- Un balanceo (roll) que claramente propulse el barco – BASIC 4
- Balanceo repetido del barco – 42.2(b)(1)
- Bombeo corporal (body pumping) que causa sacudidas repetidas (flicks) en la baluma – PUMP 6

Reunir información:

- ¿El balanceo (roll) está causado por el regatista?
- ¿Un único balanceo propulsa claramente el barco?
- ¿El balanceo es repetido (más de una vez)?
- ¿El movimiento del cuerpo está causando sacudidas en la baluma?

2. Remada (Sculling)

La remada (Sculling) es un problema en la Clase Europe porque el timón tiene una forma que ayuda a la propulsión del barco. Los movimientos no tienen ser muy enérgicos para mantener el barco inmóvil o propulsarlo.

Acciones Permitidas:

- Remar (Sculling) incluso enérgicamente, cuando el barco está más orzado de rumbo de un ceñida y claramente cambia la dirección para llegar a él. – 42.3(d). SCULL1.
- Repetidos movimientos del timón para reducir la velocidad. 42.3 (f)

Acciones Prohibidas:

- Remar (Sculling) cuando el barco está más orzado de un rumbo de ceñida y al mismo tiempo se caza la mayor al centro para evitar que el barco cambie de rumbo.
- Remar (Sculling) cuando el barco está más arribado de un rumbo de ceñida.
- Remar enérgicamente a ambos lados de la línea de crujía – SCULL 2.
- Crabbing (remadas rápidas y repetidas hacia un solo lado poniendo la vela a la contra al mismo tiempo), pero solo si los movimientos del timón son suficientemente enérgicos para compensar el cambio de rumbo ocasionado por poner la vela a la contra. SCULL 3

Reunir información:

- ¿Los movimientos del timón son enérgicos?
- ¿Propulsan el barco hacia delante o impiden que se desplace hacia atrás?
- ¿Está el barco más al viento que un rumbo de ceñida y claramente alterando el rumbo hacia un rumbo de ceñida?
- ¿Están las remadas compensando los efectos de una remada previa?
- Cuando se ha puesto la vela a la contra, ¿están las remadas impidiendo que el barco cambie de rumbo?

CEÑIDA**1. Bombeo Corporal (Body Pumping)**

En la Clase Europe, las infracciones a la regla 42 no suelen ocurrir en los tramos de ceñida. En ocasiones, el barco amurado a babor utiliza el bombeo corporal (Body Pumping) para intentar cruzar por delante de un barco amurado a estribor.

A menudo se observa que los regatistas más competitivos varían continuamente la posición del cuerpo en la ceñida. Normalmente se trata de una combinación de Torquing, para trimar el asiento proa-popa del barco, y de sacar el cuerpo a banda, para mantener el barco lo más plano posible y ganar velocidad. Con viento ligero, los movimientos del cuerpo perpendiculares a la dirección del desplazamiento del barco pueden ocasionar bombeos corporales, lo que inevitablemente causará sacudidas en la baluma. Para observar e identificar adecuadamente estas infracciones, los jueces deben situarse detrás del barco y ser capaces de conectar el movimiento del cuerpo con las sacudidas de la baluma.

Acciones Permitidas:

- Mover el cuerpo en dirección proa-popa para cambiar el asiento del barco en relación con las olas – OUCH 1.

Acciones Prohibidas:

- Bombeo Corporal (Body Pumping) que cause sacudidas repetidas de la baluma – PUMP 6.

Reunir información:

- ¿Hay olas?
- ¿El movimiento del cuerpo del regatista va en relación con las olas?
- ¿El movimiento del cuerpo del regatista está causando sacudidas en la baluma?
- ¿Se puede conectar el movimiento del cuerpo con las sacudidas de la baluma?
- ¿Las sacudidas son repetidas?
- ¿Es posible que las sacudidas de la baluma estén causadas por las olas?
- ¿Cómo se ve comparado con los demás barcos?

POPA

1. Bombeo (Pumping)

Las infracciones por Bombeo (pumping) ocurren normalmente en los largos y en las popas. La regla 42.2(a) prohíbe el bombeo causado tanto por movimientos corporales como por cazar y amollar la escota.

Acciones Permitidas:

- Ajustar la vela para trimar el barco de acuerdo con las condiciones – PUMP 2.
- Bombear la vela una vez por ola o racha de viento para iniciar el planeo o empezar a surfear (para surfear el barco debe acelerar rápidamente bajando por la parte frontal de la ola) - 42.3(c)

Acciones prohibidas:

- Ajustar repetidamente una vela con el fin de abanicarla – PUMP 1.
- Movimiento corporal que cause repetidas sacudidas (flicks) en la baluma – PUMP 6.
- Abanicar una vela cuando ya está haciendo surfing o planeando –PUMP 12.
- Un tercer intento consecutivo sin lograr planear está prohibido.- PUMP 8.

Reunir información:

- ¿Hay condiciones para surfear o planear?
- ¿Se hace un bombeo por ola o racha de viento que hace que el barco empiece a planear o surfear?
- ¿Está el barco bombeando una vez que ya está planeando o surfeando?
- ¿Es posible que el cazado y amollado de la vela se haga en respuesta a roles o rachas de viento o a las olas?
- ¿El cazado y amollado repetido está abanicando la vela?
- Durante el largo, en la Clase Europe el bombeo corporal se observa mejor desde detrás y a sotavento del barco, desde donde se pueden ver los movimientos del cuerpo de babor a estribor y el efecto que estos causan en la baluma.

2. Balanceo (Rocking)

Después de la salida, lo que más infracciones provoca en la Clase Europe es la navegación en 'S' en los tramos de popa. Al navegar en popa, los regatistas de la Clase Europe cambian continuamente el rumbo orzando y arribando, utilizando sus cuerpos para ayudar al barco a cambiar de rumbo. Esto está permitido por la regla 42.3(a) siempre que haya olas y que los cambios de rumbo del barco se hagan de acuerdo con ellas. La cantidad de escora debe ser consistente con la amplitud del cambio de rumbo. La mejor posición para que los jueces observen el efecto del movimiento del cuerpo sobre el barco y la alteración de rumbo es directamente desde detrás.

Acciones permitidas:

- Escorar el barco a sotavento para facilitar que el barco orce y escorar el barco a barlovento para facilitar que el barco arribe, siempre que esté de acuerdo con el patrón de las olas y que la amplitud de la escora esté de acuerdo con la amplitud del giro del barco – ROCK 6.
- Que el regatista adopte una posición estática cuando la estabilidad del barco es reducida – ROCK 4

Acciones Prohibidas

- Balanceo repetido del barco que no está en relación con el patrón de la ola – ROCK 7
- Balanceo repetido del barco cuando no hay ola – ROCK 7
- Balanceo repetido del barco para facilitar el gobierno haciendo grandes movimientos del cuerpo seguidos de pequeñas alteraciones de rumbo, que al repetirlos inducen el balanceo - ROCK 6

- Ponerse de pie al hacer un balanceo legal y sentarse de golpe al final del balanceo propulsando claramente el barco – BASIC 4
- Un solo movimiento del cuerpo seguido de balanceo repetido, especialmente después de provocar un balanceo hacia barlovento y antes de que el balanceo se complete mover el cuerpo dentro del barco para contrarrestarlo – ROCK 5
- Con poco viento, inducir el balanceo por medio de movimientos repetidos y rítmicos del hombro o la cabeza cuando el regatista está sentado dentro de la banda o sobre el carro y tiene la orza fuera del agua y la baluma abierta.

Reunir información:

- ¿Está el regatista causando el balanceo del barco?
- ¿Está el balanceo ayudando al gobierno de barco?
- ¿Hay condiciones para balancear el barco para facilitar el gobierno del mismo?
- ¿La amplitud del balanceo es consistente con lo que gira el barco?
- ¿Está conectado con el patrón de las olas?

CONSEJOS

1. Haz preguntas!
2. Sino estás seguro de una técnica, pide por escrito una aclaración de modo que otros regatistas pueden beneficiarse de la respuesta.
3. Si te penalizan con una bandera amarilla, pide a los jueces que te expliquen qué puedes hacer y qué no.
4. Recuerda, cuanto más importante es el evento, es la mayor la proporción entre jueces y regatistas por tanto tu técnica será examinada cuando de verdad importa.

En caso de cualquier información adicional por favor contacte con: luisoferrandiz@gmail.com
 ESTE DOCUMENTO TIENE UNICAMENTE UN RANDE DE GUIA. LOS DOCUMENTOS OFICIALES SON LAS INTERPRETACIONES DE WORLD SAILING.