



Infracciones más comunes de la Regla 42 en la Clase Star

ESTE DOCUMENTO ES UNA GUÍA PARA JUECES Y REGATISTAS

PRINCIPIO:

Los jueces darán a los regatistas el beneficio de la duda; no obstante, cuando estén seguros que un regatista infringe la regla 42 actuarán para proteger a los regatistas que cumplen la regla.

REGLAS DE CLASE QUE AFECTAN A LA REGLA 42: NINGUNA

Técnicas específicas de la clase e Infracciones:

La construcción irregular del casco y la falta de orza hace que el Star caiga fácilmente en el balanceo natural. A pesar de su peso, el Star es un barco muy sensible y los movimientos más insignificantes del cuerpo tienen un efecto inmediato en su comportamiento, especialmente en condiciones de poco viento y en rumbos de popa. Con frecuencia el tripulante se pone de pie al lado del mástil y al hacerlo eleva el centro de gravedad, lo que a su vez aumenta la amplitud del balanceo. Todo ello hace que sea difícil para un juez saber cuando el balanceo del barco es un rolido de fondo y cuando es provocado por el regatista.

PARTIDAS y PIERNAS DE CEÑIDA

Difícilmente haya infracciones.

Sin embargo, entender el comportamiento del barco en ceñida puede ayudar a distinguir las acciones prohibidas de los movimientos legales:

Poco Viento:

- Se debe prestar especial atención a los barcos que viran por delante por debajo de la layline de estribor ya que al llegar a la marca de barlovento la tripulación puede hacer bombeo corporal para intentar dar la marca;
- Las remadas con el timón rara vez ocurren pero pueden darse en la partida cuando un barco queda atrapado en uno de los extremos de la línea o en la marca de barlovento, cuando un barco está por debajo de la layline y hay corriente.

Técnica para Virar por Avante:

Navegar en ceñida en un Star exige que el tripulante vaya adrizando completamente colgado de la banda. Como el tripulante es habitualmente más pesado que el timonel, volver al cockpit después de estar colgado en la banda para virar y volver a colgarse una vez completada la virada exige un esfuerzo extra para mover una gran masa muscular. Si esta acción resulta en una sacudida de la baluma, esto debe considerarse como parte de la maniobra normal de virar por avante.

PIERNAS DE POPA

1. Bombeo

Acciones Permitidas:

- Trimar una vela para ajustar el barco según las condiciones reinantes – BOMBEO 2
- Bombear una vela una vez por ola o racha de viento para iniciar el planeo o el barrenado, pero para que se considere que barrena, el barco debe acelerar rápidamente bajando por el frente de la ola – 42.3(c).

Acciones Prohibidas:

- Trimar una vela para abanicarla – BOMBEO 1
- Bombear la vela mientras el barco está planeando o barrenando – BOMBEO 12

Observar indicios:

- ¿Hay condiciones para barrenar o planear?
- ¿Hace un bombeo por ola o racha de viento iniciando el barrenado o el planeo?
- ¿Bombea mientras está planeando o barrenando?
- ¿El cazado y filado de la vela puede ser una respuesta a cambios de dirección de viento, rachas u olas?
- ¿El cazado y filado repetido de la vela está abanicándola?

2. Hamacado

El timonel algunas veces combina el bombeo y el hamacado (rolido), echando el cuerpo hacia atrás mientras hace un bombeo permitido. Un solo movimiento es suficiente para provocar un rolido repetido. La excepción prevista en la regla 42.3(c) se refiere a un bombeo por ola o racha de viento y no incluye en ningún momento un balanceo por ola o racha de viento.

Acciones Permitidas:

- Que la tripulación adopte una posición estática en la que la estabilidad del barco se vea reducida – HAMACADO 4
- Escorar el barco a sotavento para facilitar la orzada y escorar el barco a barlovento para facilitar la derivada, siempre que se haga en fase con las olas.

Acciones Prohibidas:

- Un solo movimiento del cuerpo seguido de un rolido repetido, especialmente si después de haber provocado el rolido a barlovento y antes de completarlo se mueve el cuerpo hacia dentro del barco para contrarrestarlo – HAMACADO 5
- Después de que la tripulación haya adoptado una posición estática, provocar el balanceo del barco mediante un movimiento de rodillas u otro movimiento sutil.
- Echar el cuerpo hacia atrás y provocar el balanceo mientras se hace un bombeo que está permitido.
-

Observar indicios:

- ¿El competidor está provocando el rolido del barco?
- ¿El rolido es repetido?
- ¿Un solo movimiento del cuerpo provoca un rolido repetido del barco?

3. Envión

Cuando hay olas, la tripulación se sitúa lo más a proa posible, con el aparejo también lo más a proa posible, con el fin de sacar la popa fuera del agua e iniciar el planeo. Cuando el Star está barrenando, rápidamente sobrepasa la ola y es necesario que la tripulación se mueva hacia atrás para evitar que la proa se meta en el agua. La mejor posición para juzgar el envión es en paralelo al barco, ya que desde ahí es más fácil identificar si el cuerpo se detiene bruscamente o si el movimiento está relacionado con la pauta de las olas.

Acciones Permitidas:

- Cuando hay olas, deslizar el cuerpo sobre la cubierta hacia delante y hacia atrás, en relación con las olas – ENVION 1

Acciones Prohibidas:

- Deslizar el cuerpo sobre la cubierta y detenerse de forma brusca – 42.2(c)

Observar indicios:

- ¿El movimiento del cuerpo se realiza en fase con las olas?
- ¿El movimiento del cuerpo hacia adelante se detiene bruscamente?

4. Trasluchadas con rolido (Roll gybing)

Acciones Prohibidas:

- Después de completar una trasluchada, retrasar en momento de adrizar el barco y luego hacerlo de forma enérgica propulsando claramente al barco.– BASICA 4
- Trasluchadas repetidas que no están en relación con cambios de viento ni con consideraciones tácticas – 42.2(e)

Observar indicios

- ¿La tripulación retrasa adrizar el barco después de completar la trasluchada?
- ¿Adriza el barco por medio de un movimiento enérgico?
- ¿La maniobra propulsa claramente al barco?

CONSEJOS

1. ¡Haga preguntas!
2. Si no está seguro sobre una técnica, pida aclaración por escrito de modo que otros regatistas se puedan beneficiar también de la respuesta.
3. Si es penalizado con una bandera amarilla, pida explicación a los jueces de lo que puede y no puede hacer.
4. Recuerde, cuanto más importante sea el evento, más elevada la proporción de jueces con respecto a los regatistas, de modo que su técnica de navegación será examinada cuando de verdad importa.

En caso de más preguntas, por favor pónganse en contacto con:
Sofia Truchanowicz - zofijka@hot.pl

ESTE DOCUMENTO SÓLO CONTIENE RECOMENDACIONES.
LOS DOCUMENTOS OFICIALES SON LAS **INTERPRETACIONES DE LA ISAF.**

Traducción de Gustavo Bernabei.