



Infracciones más comunes de la Regla 42 en la clase 420

ESTE DOCUMENTO ES UNA GUIA PARA JUECES Y COMPETIDORES

PRINCIPIO:

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

REGLAS DE CLASE QUE AFECTAN LA REGLA 42:

Sección C – CONDICIONES PARA REGATEAR –vigente desde el 10 de Marzo de 2013

C.1.2.1 Si el viento está consistentemente por encima de 13 nudos, medido a la altura de cubierta, la comisión de regata puede permitir el bombeo, hamacado (rolido) y el envi6n (ooching) como se establece en la RRV P5. Si la comisi6n de regata despliega la bandera "O" antes o con la se6al de Atenci6n, estas acciones est6n permitidas desde la se6al Preparatoria.

T6cnicas e infracciones espec6ficas de la clase:

Cuanto m6s suave es el viento, m6s quietos est6n los competidores de primer nivel, ya que un manejo suave del barco es mejor para mantener el flujo de aire en las velas. Con vientos por encima de 13 nudos y cuando se despliega la bandera O, los competidores de 420 tienen permitido el bombeo, el envi6n (ooching) y el hamacado (rolido) tanto en ce6nida como en rumbos francos. La prohibici6n de remar con el tim6n se aplica en todo momento y la relajaci6n de la regla no les permite hacer viradas o trasluchadas repetidas.

LA PARTIDA

1. Un balanceo (rolido)

Un balanceo (rolido) en la partida no debe propulsar claramente al barco.

Acciones Permitidas:

- Un único rolido que no propulsa claramente al barco.

Acciones Prohibidas:

- Un rolido que propulsa claramente al barco - BASICA 4
- Balanceo (rolido) repetido de barco -42.2(b)(1)

Reuniendo indicios:

- ¿Es el competidor el que provoca el balanceo del barco?
- ¿Un único balanceo propulsa claramente al barco?
- ¿El balanceo es repetido (más de uno)?

2. Remar

Las remadas con el timón suelen aparecer con vientos suaves, especialmente cuando el barco está atrapado entre otros barcos en la línea de partida.

Acciones Permitidas:

- Remar con el timón, incluso en forma vigorosa, cuando un barco está más orzado que un rumbo de ceñida y claramente cambia su dirección a rumbo de ceñida– 42.3(d), REMAR 1
- Movimientos repetidos del timón para reducir la velocidad – 42.3(e)

Acciones prohibidas:

- Remar con el timón estando más derivado que un rumbo de ceñida, frecuentemente en un esfuerzo para evitar que el barco vuelva inmediatamente a proa al viento o para derivar y situarse a sotavento de otro barco.
- Remar con el timón de manera vigorosa a uno y otro lado – REMAR 2

Reuniendo indicios:

- ¿Son vigorosos los movimientos del timón?
- ¿Impulsan al barco hacia adelante o evitan que se desplace hacia atrás?
- ¿El barco está más orzado que un rumbo de ceñida y claramente modifica la dirección hacia un rumbo de ceñida?
- ¿Las remadas con el timón están contrarrestando una remada anterior?

PIERNAS DE CEÑIDA

1. Bombeo corporal

Normalmente se ve en la línea de partida o en la ceñida en condiciones entre 10-13 nudos y se refiere principalmente al bombeo corporal del tripulante al trapecio.

Acciones Permitidas:

- Movimientos del cuerpo hacia proa y hacia popa para modificar el asiento del barco en fase con las olas – ENVION 1

Acciones Prohibidas:

- Bombeo corporal que cause coletazos repetidos de la baluma por la flexión de las piernas o excesiva torsión de la parte superior del cuerpo del tripulante al trapecio– BOMBEO 6

Reuniendo indicios:

- ¿Hay olas?
- ¿El movimiento del cuerpo del competidor está en fase con las olas?
- ¿El movimiento del cuerpo del competidor está causando los coletazos de la baluma?
- ¿Puede relacionar los movimientos del competidor con los coletazos?
- ¿Los coletazos son repetidos?
- ¿Los coletazos de la baluma pueden estar causados por las olas?
- ¿Cómo se ve comparado con los demás barcos?

2. Bombear con la escota

Con condiciones entre 9-13 nudos, el timonel tiende a bombear rítmicamente la mayor con la escota sin que responda a borneos o rachas de viento u olas.

Acciones Permitidas:

- Cazar y filar una vela en fase con borneos o rachas de viento u olas. – BOMBEO 2

Acciones Prohibidas:

- Cazar y filar la mayor sin que ello responda a borneos o rachas de viento u olas. – BOMBEO 1

Reuniendo indicios:

- ¿El cazado y filado de una vela puede responder a borneos o rachas de viento u olas?
- ¿El cazado y filado repetidos están abanicando la vela?

3. Viradas con hamacado (Roll tacking)

Especialmente en condiciones de poco viento pueden aparecer las viradas con hamacado exagerado. Los competidores mueven el cuerpo vigorosamente durante la virada, exagerándola al colgarse el tripulante del obenque.

Acciones Permitidas:

- Movimientos corporales para exagerar el hamacado que facilita el gobierno del barco durante la virada y hacen que el barco salga de la virada con la misma velocidad que tenía justo antes de la maniobra -HAMACADO 8

Acciones Prohibidas:

- Movimientos del cuerpo para exagerar el balanceo durante la virada que incrementan la velocidad del barco justo después de completar su virada.

Reuniendo indicios:

- ¿Cada virada individual incrementa la velocidad del barco?
- ¿El movimiento de los tripulantes causa el incremento de velocidad?
- ¿El incremento de velocidad después de la virada está seguido por un repentino y significativo descenso de la velocidad?

PIERNAS DE POPA

1. Bombeo

El bombeo con el spinnaker en popa y por la aleta (reaches) es una de las infracciones más comunes en la clase 420; los competidores tratan de justificarlo como trimado.

Acciones Permitidas:

- Cazar y filar una vela con el fin de trimar el barco en las condiciones reinantes.– BOMBEO 2
- Bombear una vela o ambas al mismo tiempo, una vez por cada ola o racha de viento para iniciar la barrenada o el planeo, pero para ser considerada como barrenada el barco debe acelerar rápidamente por el frente de la ola – 42.3(c).
- Si un batten está invertido la tripulación del barco puede bombear la vela hasta que el batten deje de estarlo, siempre que esa acción no propulse claramente al barco – 42.3(e).

Acciones Prohibidas:

- Cazar y filar una vela para abanicarla – BOMBEO 1
- Bombear el spinnaker justificándolo como un trimado, provocando su colapso por sobrecargado y filado en forma repetida y rítmica -BOMBEO 1
- Con viento muy suave, repetidamente dejar flotar el spinnaker hacia fuera del barco y tirar de él energicamente sin que se inicie la barrenada o planeo. - BOMBEO 1
- Bombear una vela mientras ya se está barrenando o planeando.
- Bombeo de la mayor por parte del timonel para iniciar la barrenada o planeo, seguido de un bombeo del spinnaker cuando ya se está planeando o barrenando.

Reuniendo indicios:

- ¿Hay condiciones de barrenada o planeo?
- ¿Bombea una vez por ola o racha de viento iniciando la barrenada o el planeo?
- ¿Esta bombeando mientras barrena o planea el barco?
- ¿El cazado o filado pueden responder a borneos o rachas de viento u olas?
- ¿El cazado o filado repetido está abanicando la vela?

2. Hamacar

El hamacado en la clase 420 no es difícil de notar, ya que normalmente son movimientos corporales regulares y repetidos del timonel y tripulante, quienes están sentados en lados opuestos del barco.

Acciones permitidas:

- La tripulación puede adoptar una posición estática cuando la estabilidad del barco está reducida. – HAMACADO 4

Acciones Prohibidas:

- Balanceo (rolido) causado por el timonel y tripulante sentados en lados opuestos del barco y cualquiera de los dos induciendo el balanceo o acentuando el rolido de fondo. -42.2(b)(1)

Reuniendo indicios:

- ¿El competidor está restituyendo el asiento correcto del barco cuando se reduce la estabilidad?
- ¿El competidor está causando el balanceo del barco?
- ¿El balanceo es repetido?

CONSEJOS

1. ¡Haga preguntas!
2. Si tiene dudas acerca de una técnica, pida una aclaración por escrito; de esta forma los demás competidores podrán beneficiarse de la respuesta.
3. Si le penalizan con la bandera amarilla, pida a los jueces que le expliquen lo que puede y no puede hacer.
4. Recuerde: cuanto más importante es el evento, mayor será el número de jueces por competidor, de manera que su técnica de navegación será examinada más detenidamente allí donde realmente importa.

En caso de tener alguna pregunta, por favor contáctese con:

Jacob Mossin Andersen – jacob@andersen-fredericia.dk

ESTE DOCUMENTO TIENE LA CATEGORÍA DE GUÍA.

LOS DOCUMENTOS OFICIALES SON **LAS INTERPRETACIONES DE LA ISAF.**

Traducción de Gustavo Bernabei.