

DIRECTRICES PARA COMITÉS DE REGATAS PARA PRUEBAS DE LA REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA

REGATAS DE FLOTAS



2018



INTRODUCCIÓN

Estas directrices que emanan del Comité Técnico de Jueces de la RFEV tienen el objetivo de estandarizar la actuación de los Oficiales de Regatas en las distintas pruebas del calendario oficial de la RFEV aún siendo aconsejable que se sigan en ámbitos distintos

Un oficial de regatas de la RFEV debe hacer todos los esfuerzos por seguir estas directrices en regatas de flotas pues es lo que esperan regatistas y entrenadores en la toma de decisiones de los oficiales de regatas, sugiriéndose que se publiquen en el Tablón Oficial de Avisos antes del inicio de la competición. Estas directrices no son reglas y por lo tanto no están sujetas a peticiones de reparación bajo la regla RRV 62

1. Definiciones

- 1.1. **Delegado Técnico** – Persona nombrada por la RFEV encargada de asegurar que se cumple con la política federativa. Debe aprobar todas las modificaciones que se produzcan en el Anuncio e Instrucciones de Regatas y dilucidará todas aquellas cuestiones que se produzcan en la competición y afecte a un ámbito superior al de la propia competición.
- 1.2. **Oficial Principal de Regata** – Un oficial nombrado por la RFEV responsable de la conducción de las regatas en todas las áreas o para ciertos eventos especiales con un solo campo y multitud de flotas. Ejerce la dirección del comité de regatas y coordina las actuaciones de los oficiales, específicamente supervisa los resultados y se responsabiliza de anuncios y cambios en instrucciones.
- 1.3. **Oficial de Regatas** – Un oficial nombrado por la RFEV responsable de dirigir el equipo de comité de regatas para un área determinada.
- 1.4. **Comité de Regatas** – El PRO, Oficial de Regatas, oficiales y auxiliares responsable de dirigir la regata según se define en ~~el~~ la Introducción del RRV.

2. Principios Generales

- 2.1. Estas directrices se aplican a cualquier recorrido y duración estimada.
- 2.2. La falta de pruebas o escasez de tiempo no es motivo para no seguir estas directrices.

3. Horas/Tiempo/Cambios en el Programa

- 3.1. Las horas se tomarán del GPS.
- 3.2. No se retrasará la salida para esperar a que los regatistas lleguen al área de regatas si estos tuvieron oportunidad para llegar con diligencia razonable.
- 3.3. Para avisar a los barcos que una prueba o secuencia de pruebas va a comenzar en breve, se izará la bandera naranja de línea de salida con un sonido al menos cinco minutos antes de darse la señal de atención. *(Esto deberá estar indicado en las Instrucciones de Regata)*
- 3.4. Las banderas naranjas de línea de salida serán arriadas (sin señal fónica) cuatro minutos después de la señal de salida a menos que el comité de regatas vaya dar una señal de atención para la próxima flota en salir dentro de los diez minutos siguientes de la salida anterior.
- 3.5. El Comité de Regatas usará todo el día si es necesario para completar el programa, aunque se prestará especial atención a las regatas de las siguientes Clases donde se evitará estancias mayores a 6 horas en el mar:
 - a) Regatas de Clases Infantiles

- b)** Regatas de Clases Skiffs y Windsurfing que por las características de estas clases hacen que los regatistas tengan un gran desgaste físico. Antes de dar un aplazamiento de las pruebas para otro día se le comunicará al PRO para que se coordine con otras áreas si las hubiere.
- 3.6. Si la previsión meteorológica hace poco probable que se puedan navegar pruebas en uno de los días siguientes (mucho o poco viento) el programa de pruebas puede modificarse para navegar mas pruebas en un día. El número de pruebas navegadas no será tal que se lleve más de una prueba por delante del programa y cualquier cambio modificación será comunicada el día anterior al que tenga efecto. *(Esto debe estar indicado en la IR)*

4. Decisión de Regatear

- 4.1. Las pruebas comenzarán a la hora programada si el viento y visibilidad están dentro de los parámetros expuestos en estas directrices. Esperar a “mejores” condiciones puede ser injusto y se evitará.
- 4.2. El Comité de Regatas no esperará que el viento esté totalmente estabilizado. Los regatistas pueden navegar en condiciones de vientos razonablemente oscilantes.
- 4.3. Se puede aplazar la salida si se espera un gran role de viento basado en la experiencia o conocimiento de la zona u otra información fiable (ej. Se vea el térmico entrando, etc) En otros casos, el comité de regatas empezará las pruebas. El role puede que no se produzca, el recorrido puede ser ajustado o el role pueda darse después de haberse terminado la prueba.
- 4.4. El viento se medirá desde embarcaciones no fondeadas.
- 4.5. El viento medio se determinará en periodos de 5 minutos.
- 4.6. No se darán salidas con vientos de media por debajo de 4 nudos estabilizados en todo el área de regatas. Este mínimo se podrá incrementar si hay una fuerte corriente en el área de regatas o para las clases de Windsurfing donde el mínimo se situará en 6 nudos.
- 4.7. No se darán salidas con vientos superiores a 25 nudos de media. Para clases infantiles, skiffs este límite se puede reducir entre 2 - 5 nudos. En todo caso se tomará en consideración el estado de la mar y lo racheado del viento. Se tendrá en cuenta lo dispuesto por las reglas de campeonatos de las Clases, aunque no obligatorias en las regatas nacionales o de ámbito distinto, proporcionan una valiosa orientación al oficial de regata.
- 4.8. No se dará salida si la visibilidad es tal que el comité de regatas no es capaz de identificar a barcos saliendo de forma prematura en la línea de salida. El hecho de que la baliza 1 no esté a la vista no es por sí mismo motivo para aplazar una prueba.
- 4.9. Cuando sea posible el comité de regatas aplazará en tierra (AP o AP/numeral) o enviará la flota a tierra (AP/H) si las condiciones meteorológicas del momento no son apropiadas para regatear o satisfactorias para continuar.
- 4.10. Para regatas de Windsurfing, no se aconseja navegar más de 3 pruebas por día, independientemente si hay pruebas de planeo. Para determinadas clases de windsurfing y ateniéndose a sus reglas de campeonatos este número podrá verse incrementado.
- 4.11. Cuando las pruebas se naveguen consecutivamente, el intervalo entre el final de la prueba y la nueva señal de atención para ese grupo, normalmente no será menos de 5 minutos (10 para windsurfing). Esto podrá verse modificado dependiendo de las condiciones y en recorridos donde la línea de llegada sea la misma que la de salida.

5. Recorridos.

- 5.1. El comité de regatas intentará poner el primer tramo del recorrido lo más largo posible dentro de la limitación del área de regatas y del tiempo estimado para la prueba.
- 5.2. La longitud del recorrido será tal que permita al primer barco de cada flota tener la mayor oportunidad de alcanzar el tiempo estimado.
- 5.3. Para recorridos trapezoidales, la longitud del largo entre las balizas 1 y 2 normalmente será aproximadamente 2/3 de la longitud del tramo 1.
- 5.4. El ángulo del tramo del largo será 110º con respecto al viento para windsurfing y barcos sin spinnakers y 120º del viento para barcos con spinnakers.
- 5.5. Las puertas tendrán aproximadamente 10 esloras de ancho, fondeadas perpendicular al viento reinante. Puede ser apropiado modificar el ángulo y anchura para ajustarlo a la corriente u otras condiciones que prevalezcan. Se deben usar medidores de distancia para determinar el ancho de las puertas.
- 5.6. Para dar la salida no es preciso esperar a que la puerta de sotavento 4p/4s este montada, normalmente puede hacerse después de salida o última de las salidas en caso de múltiples flotas.

6. Línea de Salida

- 6.1. Las líneas de salida generalmente serán puestas perpendicular al viento medio. Esta recomendación puede ser modificada en caso de corriente, un lado del recorrido favorecido, un previsión de role en el viento u otras variables.
- 6.2. Cuando haya previsto tener una puerta a barlovento de la línea de salida, esta será fondeada a 100 metros de la línea de salida.
- 6.3. La siguiente tabla es una guía para determinar la longitud de la línea de salida. Se usará un factor multiplicador similar para otras clases. Este factor puede ser aumentado con vientos fuertes o mucha mar.

<u>Clase</u>	<u>Eslora del Barco</u>	<u>Factor Multiplicador</u>
RS:X Mas y Fem	2,86	1.5 – 3
Finn	4.54	1.5
Laser y Laser Radial	4.24	1.5
470 Mas y Fem	4.7	1.5
49er y FX	4.9	2
Nacra 17	5.25	2

Longitud de la Línea de Salida = número de barcos x eslora x factor multiplicador.

- 6.4. Para las Medals Races la línea de salida debería ser de 100 metros aproximadamente para todas las clases excepto para el Nacra 17 que sería de 150 metros.
- 6.5. Se usarán medidores de distancia y/o GPS para medir la longitud de la línea.

7. Control de la línea de Salida/Tiempo/Señales/Grabación

- 7.1. El comité de regatas visionará la línea de salida desde los dos extremos (caso de contar con visor)
- 7.2. Cada oficial visionando la línea deberá usar una grabadora de voz y registrar sin parar desde al menos 90 segundos antes a la señal de salida y hasta que se haya podido dar

- algún dato de interés después de la salida. Cualquier comentario de interés deberá grabarse tales como, posición de los barcos respecto a la línea, barcos mas cercanos, etc)
- 7.3. Las grabaciones deberán quedar guardadas hasta la finalización del campeonato.
 - 7.4. En ningún caso se dará una llamada individual más tarde de 5 segundos después de la señal de salida.
 - 7.5. El comité de regatas no dará una llamada individual para luego dar una llamada general.
 - 7.6. Los regatistas que han sido clasificados como OCS; UFD o BFD, y sus entrenadores, pueden oír las grabaciones de las salidas. La hora y lugar para hacerlo se deberá comunicar a los regatistas, bien en la reunión de entrenadores/patronos bien en el TOA.
 - 7.7. Cuando sea posible se filmarán las salidas. Estos videos estarán disponibles para los regatistas en las condiciones establecidas en el punto anterior.

8. Llamadas OCS

- 8.1. El comité de regatas no permitirá que la prueba continúe si hay un número importante de barcos no identificados en el lado del recorrido de forma prematura. En todo caso tomará en consideración el número de barcos en la línea de salida y los posibles barcos que no estén identificados, la posición de esos barcos en el momento de la salida (si salen alineado con el resto de la flota).
- 8.2. Si el Comité de Regatas está satisfecho que todos los barcos prematuros han sido identificados señalará una llamada individual.
- 8.3. Excepto después de una llamada general con bandera negra (cuando los requisitos de la regla 30.4 deben cumplirse), los números de vela de los barcos identificados como OCS, UFD o BFD se publicarán en el barco de señales del comité de regatas después que los barcos han pasado la baliza 1 por primera vez, o, en caso de múltiples flotas en el mismo recorrido, después de que la última flota en la secuencia de salidas ha pasado la baliza 1 por primera vez.

9. Aplazamiento de una prueba durante el Procedimiento de Salida.

- 9.1. El comité de regatas aplazará una prueba durante el procedimiento si el viento rola mas de 10º o en el caso de otras influencias que cause que la flota se concentre en un extremo de la línea. En caso de viento con constantes oscilaciones el comité de regatas se esforzará en fondear una línea basada en la principal oscilación esperada.
- 9.2. El comité de regatas considerará aplazar la salida por alguna de las siguientes razones:
 - 9.2.1. Garreo de una baliza de salida
 - 9.2.2. Error significativo en el cronometraje de la salida
 - 9.2.3. Otros barcos interfiriendo con los barcos en procedimiento.
 - 9.2.4. Una línea no apropiada en cuanto a longitud o ángulo.
 - 9.2.5. La posición que los barcos van tomando en la línea indica una línea favorecida en la opinión de los regatistas
 - 9.2.6. Una reducción de la visibilidad que hace insatisfactorio el visionado de la línea y la identificación de los barcos prematuros en salir.
 - 9.2.7. Un cambio de las condiciones para usar la bandera Oscar y
 - 9.2.8. Otros factores que pueden afectar a la justicia de la prueba.
- 9.3. Si el comité de regatas considera que ajustando la línea de salida es poco probable que aumente las posibilidades de una salida justa, se continuará con la salida.

- 9.4. Para un aplazamiento que el comité de regatas piense que será mayor de 10 minutos, se deberá arriar la bandera naranja (sin señal fónica) y luego se largará (con una señal fónica) al menos cinco minutos antes de la señal de atención.

10. Llamada General

- 10.1. Cuando el comité de regatas no esté satisfecho que estén identificados todos los barcos salidos prematuramente (o que han infringido las reglas 30.3 o 30.4) o la salida no sea justa atendiendo a lo establecido en el apartado 8.1 de estas directrices, el comité de regatas señalará una llamada general. En caso de que el comité de regatas considere que aún habiendo algún barco no identificado, la salida es justa en consideración con el conjunto de la flota no será mandatorio la llamada general.
- 10.2. Si se descubre un error en el procedimiento de salida después de la salida, la prueba será anulada (usando la bandera N). En estas circunstancias, no se señalará una llamada general.
- 10.3. Cuando se use la regla 30.3 (bandera U), si resulta que acabará señalándose una llamada general como resultado de un alto número de barcos no identificados en el lado del recorrido en el minuto previo a la señal de salida, se señalará un aplazamiento inmediatamente. Si el comité de regatas está satisfecho que la línea de salida es correcta, el próximo procedimiento se dará usando la regla 30.4 (Bandera Negra).

11. Penalizaciones en la Salida (Banderas U, I Z y Bandera Negra)

- 11.1. La bandera I (R 30.1) y bandera Z (R 30.2) no se usarán.
- 11.2. La bandera P se usará para el primer intento con flotas de 10 barcos o menos. Para pruebas con flotas superiores a 10 barcos se usará la U (Regla 30.3) desde el primer intento.
- 11.3. En el caso de que una salida sea aplazada o se ha señalado una llamada general debido a la longitud o ángulo de la línea, el comité de regatas ajustará la línea y hará otro intento usando la misma señal de preparación.
- 11.4. Un principio importante a seguir por el comité de regatas es que la bandera negra solo se usará cuando se den llamadas generales causadas exclusivamente por las acciones de los barcos o rápidas oscilaciones de viento y no por acciones atribuibles al comité de regatas
- 11.5. Si el **comité** de regatas está satisfecho que una llamada general no ha sido consecuencia de la línea de salida, procederá con bandera negra para cada siguiente intento.
- 11.6. El comité de regatas señalará un aplazamiento en el caso de cualquier problema con la línea de salida. (ej garreo, role que favorezca claramente un extremo, que resultaría en llamada general)

12. Acortar el Recorrido.

- 12.1. Se seguirá lo establecido en la regla 32 del RRV. No se acortará el recorrido si no se han completado al menos el 75% de los tramos previstos y al menos dos tramos de ceñida en los recorridos al viento o geométricos.

- 12.2. Se puede realizar una reducción de un tramo, aun siendo el ultimo, usando el signo menos como especifica la regla 33 RRV.

13. Anulación

- 13.1. En los dos primeros tercios del primer tramo, el comité de regatas puede anular en el caso de un gran role de viento, persistente, (mas de 25º). Después de eso, el comité de regatas permitirá que la prueba continúe si es capaz de ajustar el recorrido a las nuevas condiciones.
- 13.2. Visibilidad: El comité de regatas considerará anular una prueba si esta satisfecho que una reducción de visibilidad afecta a la capacidad para mantener la seguridad de la prueba. El hecho de que los barcos no puedan ver la siguiente baliza desde la baliza anterior no es por si mismo razón para anular la prueba.
- 13.3. Reducción de Viento: El comité de regatas puede anular la prueba cuando es poco probable que el barco líder complete el recorrido dentro del tiempo límite para terminar dada las condiciones de viento en ese momento.
- 13.4. El comité de regatas puede anular una prueba cuando el nuevo viento cause que se hayan invertido las posiciones de la flota. (Regla 32.1(d)).
- 13.5. Una vez que se ha dado la salida a una prueba, el comité de regatas no anulará simplemente porque la media de viento se ha incrementado por encima de los límites establecidos. Puede considerar anular la prueba cuando quede claramente comprometida la seguridad.
- 13.6. El comité de regatas pondrá todos los esfuerzos en asegurar que otras embarcaciones no interfieren con los barcos en regata. Se considerará la anulación de la prueba si se determina que influencias externas han convertido la prueba en injusta.

14. Ajustando el recorrido a una nueva intensidad o dirección del viento

- 14.1. Cambios en la dirección del viento:
- 14.1.1. Con un persistente role de 10º o menos el recorrido no se cambiará a menos que sea necesario para ajustarlo a la corriente para proveer una popa cerrada.
- 14.1.2. Entre 10º y 15º se tomará en consideración el ajustar el recorrido al nuevo viento si el comité está convencido de que ese nuevo viento se mantendrá
- 14.1.3. Con un role persistente de viento de mas de 15º, el comité de regata intentará cambiar el recorrido al nuevo viento.
- 14.1.4. Con un role persistente de viento de mas de 45º, el comité de regatas considerará su influencia en la prueba. Bajo estas circunstancias, el comité de regatas puede bien cambiar el recorrido o anular la prueba.
- 14.1.5. Frecuentes y violentas oscilaciones: Bajo estas circunstancias el comité de regatas puede que no sea capaz de ajustar suficientemente el recorrido o con la rapidez suficiente para mantener la prueba con los debidos estándares. En este caso la prueba puede ser anulada.
- 14.1.6. Cambios en la corriente o una diferencia en el ángulo de la corriente con relación al viento puede justificar variaciones en estas directrices.

14.2. **Cambios en la longitud de los tramos**

- 14.2.1. El comité de regatas intentará minimizar el número de cambios en la longitud de los tramos para conseguir el tiempo estimado. En general, solo se procederá a la modificación de la longitud de los tramos si el tiempo del primero barco en terminar estaría fuera del 20% del tiempo estimado.
- 14.2.2. Los cambios en la longitudes del tramo no se harán de forma que se reduzca el tramo en menos del 50% o se incremente un tramo a mas del 150% de la longitud original del tramo.
- 14.2.3. Cambios en la corriente pueden justificar variaciones en estas directrices.
- 14.3. Cuando se cambie la dirección del próximo tramo (RRV 33) se desplegará un rectángulo rojo o un triángulo verde y/o el rumbo de compás a la próxima baliza. (No se mostrará rumbo para windsurfing).

15. **Regla 42 – Activar y Desactivar**

- 15.1. El límite de velocidad del viento se establecerá en las ~~relevantes~~ reglas de la clase que esta navegando.
- 15.2. Para evitar constantes modificaciones en el activar o desactivar la R 42, el comité de regatas hará un cambio, (o desplegará la bandera O en la salida), solo si esta satisfecho de que la velocidad del viento se mantiene por encima o por debajo de la velocidad especificada en la zona de regatas a usa por la flota en cuestión. Una vez que la bandera Oscar ha sido desplegada con la señal de atención, el comité de regatas considerará aplazar la salida si el viento cae por debajo del límite establecido antes de la salida.
- 15.3. El comité de regatas comunicará al equipo de jueces en el recorrido antes que una señal es izada. Si el comité de regatas no logra contactar con el jury no realizará ningún cambio.

16. **Línea de Llegada/Procedimiento de Llegada**

- 16.1. Para recorridos trapezoidales, la línea de llegada estará a 0.15 millas náuticas de la baliza 3.
- 16.2. Para recorridos barlovento-sotavento terminando en largo (LG/LR) la línea de llegada estará de las balizas de la puerta 4 como se muestra a continuación

Velocidad Viento	4 – 12 Nudos	12 nudos o más
Vela ligera	0.05 nm	0.1 nm
Skiffs y tablas	0.1 nm	0.15 nm

- 16.3. La línea estará puesta antes que el primer barco comience el último tramo.
- 16.4. Las banderas azul y naranja se izarán (sin señal fónica) cuando el primer barco rodee:
- 16.4.1. La baliza 2 por última vez en el caso de recorridos trapezoidales. O
- 16.4.2. La baliza 1 para recorridos barlovento-sotavento, o
- 16.4.3. Balizas 4p/4s puerta para llegadas a barlovento.
- 16.5. En el caso de un cambio de recorrido en el último momento para el tramo final, las banderas azul y naranja se izarán tan pronto como sea posible después de fondear la línea de llegada.
- 16.6. La línea de llegada será de aproximadamente 50 metros de longitud (75 metros para 49er, FX y Nacra 17), fondeada perpendicular a la dirección desde la última baliza para

llegadas en largo (perpendiculares al viento para llegadas a barlovento o sotavento). Se usarán medidores de distancia para establecer la longitud de la línea.

- 16.7. Las banderas azul y naranja se arriarán **(sin señal fónica)** lo que suceda antes de:
 - 16.7.1. Finalización del tiempo límite después del primero, o
 - 16.7.2. Inmediatamente después de terminar el último barco
- 16.8. El oficial de llegada usará una grabadora para registrar el orden de llegadas.
- 16.9. Las grabaciones de las llegadas se conservarán hasta la finalización del campeonato.
- 16.10. También se registrará por escrito el orden de llegada y será conservado hasta finalizar el campeonato.
- 16.11. Los regatistas y entrenadores tienen derecho a escuchar las grabaciones y revisar los registros escritos de sus llegadas. La hora y lugar para ello será comunicada en la reunión de entrenadores/patrones y será publicado en el TOA.

17. Solicitudes de Reparación

- 17.1. Si el comité de regatas cree que puede haber cometido un error que afecte a los resultados de la prueba, que pueda ser motivo de conceder reparación, puede solicitar una reparación para los barcos potencialmente afectados.
- 17.2. El comité de regatas debe considerar solicitar una reparación para un barco si está satisfecho que la puntuación de ese barco ha sido significativamente perjudicado por las acciones de un barco oficial.

18. Protestas del Comité de Regatas

- 18.1. Partiendo de que la primera responsabilidad en protestar por infracción de las reglas recae en los competidores, el comité de regatas normalmente no protestará a un barco.
- 18.2. El comité de regatas puede protestar a un barco en las siguientes circunstancias:
 - 18.2.1. Infracción de una instrucción de regata que no puede ser protestada por otro barco;
 - 18.2.2. Una aparente infracción de la deportividad (Regla 2 RRV);
 - 18.2.3. Falta de tomar una penalización después de saber que ha tocado una baliza, sin protesta de otro barco (no se aplica a windsurfing);
 - 18.2.4. Falta a navegar el recorrido (Regla 28 RRV).

19. GPS

- 19.1. Todos los barcos de comité de regata (señales, visor, balizadores, llegada) estarán equipados de un GPS
- 19.2. Todos los dispositivos GPS estarán configurados para mostrar lo siguiente:
 - 19.2.1. Distancia en millas náuticas (nm)
 - 19.2.2. Tiempo en hora local en formato 24 horas
 - 19.2.3. Rumbo de compás magnético
 - 19.2.4. Latitud y Longitud en grados, minutos y décimas de minutos (ejemplo 36°31.66 N; 006°10.69W).
 - 19.2.5. Datum del mapa WGS 84