



GUIA PARA OFICIALES DE REGATA Y
COMISIONES DE REGATA
R.R.V. 2017-2020

GUIA PARA OFICIALES DE REGATA Y COMISIONES DE REGATA

R.R.V. 2017-2020

La función de la comisión de regata es proveer un servicio a los competidores. Un servicio que, al mismo tiempo, sea de calidad y carente de protagonismo, pues los verdaderos protagonistas del evento son los competidores. La mejor comisión de regata será aquella que no se haga notar, pues fondea bien la línea y hace correctamente las señales de partida, aborta con naturalidad el proceso de partida cuando el viento bornea más de lo aceptable en ese momento crítico de la competencia o cambia la próxima pierna del recorrido sin que esto sorprenda a los competidores, pues ya lo estaban esperando y lo daban por descontado.

Estos son sólo unos pocos ejemplos de las múltiples tareas que debe realizar la comisión bajo la dirección del oficial de regata. Dependiendo del evento, las regatas pueden ser entre socios de un mismo club, con competidores de varios clubes de una misma zona, con competidores de clubes de todo el país, o un campeonato internacional. Si bien los recursos involucrados variarán entre uno y otro evento, a todos se les debe brindar el mismo buen nivel de calidad en cuanto a organización y desempeño de la comisión de regata.

Cuando las regatas son locales o zonales, generalmente unas pocas personas – no necesariamente Autoridades de Regata reconocidas por FEDEVELA – serán responsables de su organización, pero cuando el evento es nacional o selectivo, es necesario regirse por las NOC (Normas para la Organización de Competencias) establecidas por FEDEVELA. Entre otros requisitos esta normativa requiere que en un campeonato argentino o selectivo, el oficial de regata sea de nivel nacional o internacional y que la comisión de protestas sea un jurado nacional o internacional.

1. Autoridad Organizadora

Cuando hablamos de organizar regatas, la primer figura a tener en cuenta es la de la autoridad organizadora que es quien distribuye las tareas organizativas en distintas comisiones y designa a las autoridades de regata que se desempeñarán como oficial de regata de área, oficial de regata principal, si lo hubiere, y los jueces y árbitros. La autoridad organizadora debe tener como principal objetivo de su actuación que las regatas sean justas para todos los participantes y que se disputen bajo las reglas y otros reglamentos que pudieran regir el evento.

De acuerdo con la regla RRV 89.1, la autoridad organizadora de una regata podrá ser:

- a) la W.S. (Federación Internacional de Vela);
- b) una autoridad nacional miembro de la W. S. (en Chile, FEDEVELA);
- c) un club afiliado (a la autoridad nacional);
- d) una organización afiliada que no sea un club y, si así lo prescribe la autoridad nacional, con la aprobación de la autoridad nacional o con un club afiliado;

- e) una asociación de clase no afiliada ya sea con la aprobación de la autoridad nacional o conjuntamente con un club afiliado;
- f) dos o más de las organizaciones antes mencionadas;
- g) una entidad no afiliada conjuntamente con un club afiliado donde el club es propietario de la entidad y la controla. La autoridad nacional del club puede prescribir que se requiere su aprobación para tal evento;
- h) si ha sido aprobado por la W.S. y por la autoridad nacional del club, una entidad no afiliada conjuntamente con un club afiliado cuando la entidad no es propiedad del club ni está bajo su control.

También se debe mencionar que la regla establece que se considera a una organización como afiliada cuando lo está a la autoridad nacional del lugar, en nuestro caso, FEDEVELA.

También se debe tener en cuenta, respecto de esta regla, que FEDEVELA, como autoridad nacional, ha prescripto lo siguiente:

1.1 Las Autoridades mencionadas en la Regla 89.1(f) sólo podrán ser organizaciones habilitadas para organizar regatas por sí mismas en los términos de las Reglas 89.1(a), (b), (c), (d) o (e).

1.2 Respecto a la Regla 89.1(d), se requiere la aprobación de la autoridad nacional para que una organización afiliada que no sea un club, pueda organizar una regata cuando no lo hace conjuntamente con un club afiliado.

1.3 Se requiere la aprobación de la autoridad nacional para organizar un evento bajo la Regla 89.1(g)

La regla RRV 89.2(a) establece que es responsabilidad de la autoridad organizadora redactar y publicar el aviso de regata del evento.

Respecto de esta tarea, no hay mucho que inventar. Por un lado, hay que ajustarse a lo requerido por el Apéndice J, regla J1.1 del RRV y, por otro, seguir los lineamientos establecidos por el Apéndice K, Guía para el Aviso de Regata.

Ver más sobre este tema en el apartado Aviso de Regata. La siguiente responsabilidad de la autoridad organizadora, de acuerdo a la Regla 89.2(b), es nombrar a la comisión de regata. Téngase en cuenta que para campeonatos nacionales, internacionales o selectivos, el oficial de regata jefe (la persona que está a cargo de la comisión de regata en una cancha de regata) deberá ser de nivel nacional o internacional.

2. El Aviso de Regata

La autoridad organizadora es la responsable de redactar y publicar el aviso de regata. Debe hacerlo con razonable anticipación al evento, de tal modo que los posibles competidores puedan enterarse con tiempo de los detalles más importantes y así poder tomar la decisión de inscribirse.

Si se trata de un campeonato argentino o selectivo, antes de darlo a publicidad la autoridad organizadora debe solicitar a la FEDEVELA que lo apruebe. Cumplido este requisito, si fuese necesario, corresponde enviar el aviso de regata a todos los clubes donde pueda haber posibles participantes y a las clases o administradoras de sistemas de ratings que participen del evento.

Este documento tiene categoría de regla y puede ser considerado como un contrato en el que se determinan las intenciones de la autoridad organizadora y las obligaciones de los competidores. La regla J1.1 del Apéndice J del RRV establece los ítems que debe incluir el aviso

de regata, comenzando por el título o nombre del evento, el lugar y las fechas previstas y el nombre de la autoridad organizadora, luego las reglas que regirán el evento, las clases o fórmulas que participarán y las condiciones de elegibilidad para inscribirse y, finalmente, los horarios de las regatas.

Continúa luego el Apéndice J con la regla J1.2 en la que se listan otras normas que deberán ser previstas e incluidas en caso de ser aplicables.

Por su parte, el Apéndice K es una guía para la correcta redacción de este documento, que contiene los textos apropiados para cada una de las cuestiones incluidas, ordenados de acuerdo con lo que un potencial competidor necesitaría saber para decidir su participación en el evento.

Si bien la regla RRV 89.2(a) lo permite, una vez publicado es poco recomendable hacerle cambios al Aviso de Regata y, desde luego, no hacer ninguna modificación que altere cuestiones básicas, como el programa de regatas u otras cuestiones que, de haberlas conocido anticipadamente el competidor, tal vez habría decidido no participar o acomodar su logística de modo distinto.

Según la Regla RRV 89.2(b) la autoridad organizadora es responsable de designar a la comisión de regata y a la comisión de protestas, así como a los árbitros si fuese el caso. Si bien la mencionada regla no lo determina, lo habitual es que la autoridad organizadora también se ocupe de designar una Oficial de Regatas, cuando la misma no funciona permanentemente en el club.

3. La oficina de regatas

Las funciones más destacadas de la oficina de regatas son las siguientes:

- publicar y distribuir el aviso de regata y las instrucciones de regata,
- recibir y formalizar las inscripciones,
- recibir e informar a los participantes,
- mantener ordenado y actualizado el tablero oficial de avisos (TOA), publicando los avisos modificatorios si los hubiera, las clasificaciones de las regatas, la hora límite para presentación de las protestas, el listado de las protestas presentadas, la información sobre las audiencias previstas, los fallos de la comisión de protestas y toda información oficial relacionada con las regatas;
- recibir los pedidos de cambios de equipamiento, tripulantes y números de vela, sujeto a lo dispuesto para estas cuestiones en la reglas del evento,
- recibir las protestas y pedidos de reparación,
- confeccionar y publicar la clasificación de las regatas,
- recibir los informes de las autoridades y de los participantes.

La oficina de regatas es seguramente el único ámbito donde, al menos una vez, concurrirán todos los participantes y la mayoría de las autoridades de regata, por lo que es importante que la atención del personal a cargo y su desempeño esté a la altura de las circunstancias. Una buena organización de los documentos, disponibilidad de formularios, predisposición para atender consultas y la eficiencia en todo sentido, influirá de manera favorable en que los participantes aprueben la organización del evento.

Se deberá disponer de suficientes formularios de protesta, resmas de papel y biromes para que los participantes puedan efectuar solicitudes de cambios, aclaraciones por escrito, etc.

Del mismo modo que en la cancha de regata hay un lado del recorrido y otro de pre-partida que están separados por la línea de partida, la oficina de regatas debe tener un mostrador o algo que cumpla esta función y separe a los participantes, entrenadores y familiares del personal que trabaja en la organización del evento.

Detrás del mostrador sólo deben permanecer los funcionarios de la oficina de regatas y de la autoridad organizadora, permitiendo el acceso sólo a los oficiales de regata y al presidente y al secretario de la comisión de protestas.

4. Las Instrucciones de Regata

De acuerdo con la regla RRV 90.2(a) es responsabilidad de la comisión de regata publicar las instrucciones de regata. De modo similar a lo ya visto para el aviso de regata, la regla J2.1 del Apéndice J establece qué debe incluir este documento, mientras que la regla J2.2 ofrece un listado de instrucciones a incluir en las instrucciones de regata en caso que una o más de ellas sean aplicables al evento.

Por su parte el Apéndice L del RRV es una guía para su redacción, que ofrece textos estándar para cada uno de los artículos a incluir, ordenados de acuerdo con el momento en que el competidor tendrá que ocuparse de ellos.

Las instrucciones de regata deben estar disponibles antes del inicio de las regatas, pero es recomendable subirlas unos días antes a la página web del evento, como también publicarlas en el tablero oficial de avisos, junto a los avisos modificatorios, si los hubiere.

5. Formalización de las Inscripciones

Es tarea de la oficina de regatas procesar y archivar las inscripciones recibidas mediante correo electrónico o personalmente, así como también, en caso de ser necesario, recibir las copias de los certificados de medición.

Se confeccionará una lista con todos los inscriptos, de la que se distribuirá copias a los oficiales de regata y a la autoridad marítima.

6. Recibir e Informar a los Participantes

Es importante la comunicación con los participantes y su atención. De poco sirve que la organización en el agua sea del mejor nivel, si luego en tierra no se publican los resultados a tiempo, estos tienen demasiados errores, el personal de la oficina de regatas no puede atender los mínimos requerimientos o se muestra desorganizada.

Una buena información sobre los alojamientos, eventos secundarios (comidas, agasajos, etc.) lugares de interés para visitar en la ciudad (pueden ser requeridos al ente turístico local), transportes, etc. elevarán la imagen del campeonato.

7. Tablero oficial de avisos (TOA)

El TOA y los documentos que en él se publiquen es responsabilidad de la oficina de regatas. Debe estar en un lugar de fácil acceso desde la oficina de regatas y tener restringido su uso a su personal.

Se recomienda dividirlo en cuatro secciones:

- informaciones de la comisión de regata;

- informaciones de la Comisión de Protestas;
- resultados de las competencias;
- información general, actividades sociales, etc.

Generalmente en las instrucciones de regata se establece horarios límites para la publicación de avisos modificatorios, así como la necesidad de apoyar su publicación con señales visuales y sonoras, por lo que habrá que estar atentos a cumplir con estos requisitos. En cada aviso debe constar su fecha y hora de publicación.

8. La Comisión de Regata

Todas las comisiones afectadas al campeonato son importantes, pero la comisión de regata desempeña un papel fundamental en el evento. El oficial de regata jefe tiene la responsabilidad de conducir y organizar a su comisión de regata. Debe coordinar también las acciones con la oficina de regata y asegurarse de que toda la información necesaria, ya sean horarios de llegada, resultados, barcos que entraron con bandera de protesta, abandonos, penalizaciones observadas, etc. sean debidamente registrados.

La comisión debe disponer de embarcaciones adecuadas para su tarea. Nos referimos a la embarcación principal de la comisión de regata, a otra embarcación auxiliar cuando la línea de partida se establece entre dos embarcaciones o para dar la llegada, a los botes auxiliares para fondear las marcas del recorrido o para realizar los cambios de marcas, a los botes para los jueces que deban actuar en el agua cuando rige el Apéndice P, etc.

Deberán ser acordes a las condiciones de la zona y los vientos previstos para la época. Es conveniente contar en la zona de regatas con otra embarcación para reabastecer de combustible a los botes auxiliares, especialmente a los de los jueces que estarán en constante movimiento por muchas horas cuando esté previsto el control de la regla RRV 42, Propulsión, bajo el Apéndice P.

La embarcación principal o “de señales” de la comisión de regata debe disponer al menos de un mástil de señales con suficientes sámulas para las banderas necesarias para desplegar durante el proceso de partida, un equipo de radio para comunicarse con los botes y embarcaciones auxiliares, con la oficina regatas y con la autoridad marítima local y debe ser del tamaño adecuado para llevar a la cantidad de personas involucradas. Debe poseer la velocidad acorde para trasladarse desde la partida a la llegada y viceversa a tiempo y poseer un fondeo de acuerdo con la profundidad, fondo y condiciones de la zona.

Las embarcaciones auxiliares destinadas a la comisión de regata deben estar identificadas como tales (letras “CR” negras sobre fondo blanco o amarillo, evitando el fondo anaranjado), al igual que las de los Jueces (identificadas con la letra “J” negra sobre fondo blanco) deberán poseer la velocidad suficiente para poder seguir a la flota o para trasladarse para realizar los cambios de marca a tiempo. Todas deberán estar equipadas con los elementos de seguridad necesarios y contar con un fondeo apropiado.

9. Tareas del Oficial de Regata

Antes de Salir del Puerto Como responsable de organizar las tareas a bordo de la embarcación de la comisión de regata, el oficial de regata debe supervisar que todos los elementos necesarios se encuentren a bordo. Una lista con todo lo necesario debe ser chequeada, ya que una vez fuera del puerto y llegados a la zona de regatas, difícilmente podamos volver a buscar pilas de repuesto o alguna bandera olvidada.

Una lista básica de elementos debería estar compuesta por:

- lista de inscriptos;
- instrucciones de regata;
- formularios para tomar la llegada;
- las reglas de la o de las clases participantes;
- cantidad suficiente de hojas y biromes, tanto en la lancha como en los botes auxiliares;
- grabador de voz (también en los botes auxiliares que deban tomar el paso de marcas o dar la llegada);
- baterías de repuesto para los grabadores y/o un cargador para las radios portátiles de 12v.;
- anemómetro;
- dispositivo para establecer la dirección del viento (una varilla con un cordel de lana es adecuado);
- compás portátil o pínula;
- cronómetro principal y otro de repuesto;
- GPS portátil con baterías de repuesto y/o cargador para 12v.;
- juego de banderas del C.I.S. con algunas banderas duplicadas, como la "C", más otro juego de repuesto;
- banderas para dar la señal de atención cuando éstas son las que tienen el logo de las clases;
- verificar que la cantidad de sárgulas del mástil de señales sea suficiente y funcionen correctamente;
- verificar que el sistema de fijación de las banderas sea sencillo y rápido;
- controlar que los botes auxiliares tengan a bordo las banderas y placas, así como un elemento para hacer las señales sonoras que indican el cambio de la próxima pierna;
- controlar que las boyas tengan los colores mencionados en el apartado Marcas de las instrucciones de regata, estén bien infladas y disponer de un elemento para inflarlas;
- llevar boyas de repuesto;
- verificar que los cabos de fondeo de las marcas estén acordes a la profundidad de la zona de regata, como así también el ancla sea adecuada al fondo del lugar;
- verificar que la bocina de la embarcación de la comisión de regata funcione correctamente y, de ser posible, que se la pueda accionar desde el "flying-bridge" o desde el techo de la embarcación;
- disponer de varias bocinas portátiles para señales sonoras, con garrafas de repuesto;
- verificar que el cabo de fondeo y el ancla de la embarcación principal de comisión de regata sea acorde con la profundidad de la zona de regata y posea, además, la longitud y el tamaño adecuado para las condiciones de la zona de regata.

10. Selección del Área de Regata

Para la selección del área de regatas se debe tener en cuenta el tipo de barcos o clases que participarán, como así también su cantidad.

Se debe tener en cuenta si alguna de las clases participantes tiene establecido un tamaño mínimo de área. Por ejemplo, la clase Snipe, para su Campeonato Hemisferio o Campeonato Mundial, considera a este mínimo como un círculo con aguas navegables de 1,8 milla de diámetro.

Si será suficiente con una sola cancha de regata la cosa es sencilla pero, en caso de tener varias clases compitiendo en canchas separadas, habrá que asignar las respectivas zonas a

cada una de las canchas, evitando las superposiciones o “invasiones de cancha” por parte de las comisiones de regata vecinas.

También habrá que tener en cuenta el calado de los barcos que competirán de modo de asegurar agua navegable en toda la cancha. A este respecto hay que tener en cuenta que, si el programa del día incluye varias regatas y hay bajante, es posible que al fondear el recorrido haya suficiente agua pero después de algunas horas algún sector de la cancha se quede sin agua suficiente.

11. Las Marcas

Todas las marcas que conforman el recorrido deben ser descriptas en el apartado Marcas de las instrucciones de regata. Esto incluye a las marcas de partida, a las del recorrido, a las de llegada y a la que se usará en caso de un cambio de pierna.

Comenzando por las marcas de partida, lo habitual es que sea la embarcación de señales de la comisión de regata (en el extremo de estribor de la línea) y una boya en el extremo opuesto, conocido como “pin”. Conviene que esta última sea una boya cilíndrica o de las denominada “salchicha”, pues sus lados son verticales, lo que le permite a quien controla a los pasados desde la embarcación de la comisión de regata tener una referencia precisa. Por el contrario, las boyas esféricas y, peor aún, las tetraédricas, complican esa tarea.

El “pin” también puede ser una embarcación auxiliar, lo que facilita el control de la partida en flotas numerosas. En este caso habrá que tratar de hundir el cabo de fondeo mediante un muerto, de modo que dicho cabo no se convierta en una trampa para quienes parten cerca de ese extremo.

Las marcas a rodear, en recorridos barlovento/sotavento, triángulos y trapezoides, serán boyas inflables de igual forma y color. Esto incluye a las que se usen en caso de fondearse un portón.

La boya separadora en la línea de partida –que acostumbramos llamar “sparbuoy” aunque no sea una boya con asta y bandera- será una boya más pequeña y la denominada “ala” o “desmarque”, que se fondea a continuación de la marca de barlovento, puede ser igual o distinta de las del recorrido.

La boya que se utilizará en caso de cambio de pierna debe ser de distinto color que las del recorrido pero del mismo tamaño, de modo que sea igualmente visible

. Finalmente las marcas de llegada, que habitualmente será la embarcación principal o de señales de la comisión de regata o una embarcación auxiliar, de modo de no tener que mover la marca de partida en caso que esté previsto largar más regatas. En el extremo opuesto, igual que en la partida, conviene que la boya sea una del tipo cilíndrico o “salchicha”, y no esférica o tetraédrica. En caso de flotas muy numerosas lo habitual es fondear en el extremo opuesto otra embarcación auxiliar de la comisión de regata.

Las boyas carentes de estabilidad, como las cilíndricas o, más aún, las del tipo “salchicha”, deben contar con un muerto que las mantenga erguidas mientras que todas las boyas deben contar con un muerto que tire el cabo de fondeo hacia abajo, para evitar que el cabo sea enganchado por el quillote de un barco. Si no en todas, esto es obligado sobre todo en la marca de barlovento, pero también en el “pin” y en el “ala” o desmarque.

Los cabos de fondeo de las boyas deben ser apropiados para la profundidad del lugar y el tipo de anclas utilizado debe ser el adecuado al tipo de fondo del lugar. Se recomienda muy especialmente no usar muertos, ya que estos no garantizan que las boyas no comiencen a garrear si se levanta viento y marejada.

La embarcaciones de la comisión de regata, tanto la principal o de señales como las auxiliares que sean marcas deben contar con fondeos acordes con el tipo de embarcación utilizada, la profundidad y el tipo de fondo de modo de poder soportar condiciones de viento y ola que les permita permanecer firme en el lugar. En todas, pero principalmente en la embarcación principal el cabo de fondeo debe ser lo suficientemente largo como para poder corregir la orientación de la línea de partida respecto del viento, filando o cazando.

12. Fondear el Recorrido

Una vez fondeada la embarcación de la comisión de regata lo primero que tenemos que establecer es la dirección principal del viento, que rara vez se mantendrá fija. Conviene tomar mediciones durante un tiempo suficiente como para detectar los extremos de los borneos para finalmente determinar el promedio, que no necesariamente será la bisectriz entre los dos extremos sino la dirección desde donde más tiempo sople.

Resuelta esta incógnita se podrá fondear el barlovento a la distancia apropiada, ya sea a la requerida por las reglas de clase, si éste es el caso, o al tiempo de duración de la regata que tenemos previsto como "objetivo". Antes de fondear la marca de barlovento, la embarcación auxiliar a cargo de la tarea también debe verificar desde ese lugar la dirección del viento, como para hacer la corrección que corresponda.

En caso que el recorrido sea "triángulo" o "trapezoide", a continuación la embarcación auxiliar fondeará las demás marcas del recorrido. Si el recorrido es barlovento/sotavento y se larga más de una clase o serie, conviene que la marca de sotavento no sea el "pin" sino una boya fondeada a barlovento de la línea de partida, a una distancia aproximada de 0,05 mn.

13. Fondear la Línea de Partida

La embarcación de la comisión de regata debe haber fondeado con suficiente cabo como para que se puedan hacer correcciones de último momento, cobrando cabo si es que hay que adelantar ese extremo de la línea y que quede resto como para poder filar si, por el contrario, hubiese que retrasar ese extremo, sin necesidad de levantar el fondeo o de tener que mover el "pin". Cabe recordar que estos movimientos, de acuerdo con la regla RRV 27.2, no pueden hacerse después de la señal preparatoria.

En principio la línea de partida debe estar perpendicular al viento, para lo que fondearemos el "pin" en la posición adecuada y a una distancia apropiada para la flota. Se recomienda un largo de una eslora y media a dos y en el caso de tablas hasta tres; multiplicada por la cantidad de barcos que tomarán la partida.

Como ajustes a la habitual perpendicularidad al viento de la línea de partida, en lugares con corriente, cuando esta cruza la cancha, se aconseja hacer pagar al extremo de "barlocorriente" de la línea.

Asimismo, cuando hay un lado de la cancha que está favorecido, es oportuno castigar algunos grados el extremo de la línea de ese lado, nuevamente para tratar de que los barcos se repartan a todo lo largo de la línea.

14. Procedimiento de Partida

Como ya se ha dicho, este es el momento crítico de la regata, tanto para los competidores como para la comisión de regata, por lo que, tanto unos como otros, deben tratar de poner lo mejor de sí mismos. Este es el momento de dar una última revisada: línea de partida orientada al viento, banderas y bocinas listas, el personal a bordo listo para sus respectivas tareas, claramente asignadas de antemano.

Conviene iniciar el procedimiento de partida de acuerdo con el horario establecido en las instrucciones de regata, por respeto a todos los barcos que se encuentren en condiciones de partir y sin tener en cuenta a aquellos que todavía están acercándose a la zona de regata y cuyo retraso nos sea atribuible a alguna contingencia especial.

Sin embargo, si al momento en que está programado el inicio del procedimiento no están las condiciones dadas para asegurar una buena regata, es mejor priorizar la calidad a la puntualidad. Esto podría ocurrir, por ejemplo, si cuando tenemos todo preparado y listo para iniciar el conteo regresivo, el viento bornea obligándonos a corregir el recorrido.

La regla RRV 26 establece el sistema para dar partida. Si las instrucciones de regata así –y deseablemente- lo establecen, el proceso comienza desplegando una bandera anaranjada apoyada por una señal sonora (ver la regla A5.4 del Apéndice L del RRV). Al hacerlo los barcos sabrán que en no menos de cinco minutos será hecha la señal de atención y que ha quedado establecida la línea de partida, que pasa por su asta y por la cara de barlovento de la boya que está en el extremo opuesto de la línea o, si el “pin” fuese otra embarcación, por otra asta con bandera anaranjada en ese extremo de la línea.

Como se ha dicho, no se podrá dar la señal de atención antes de cinco minutos después de desplegada la bandera anaranjada, pero tenemos la posibilidad de demorar más tiempo antes de hacer la señal de atención, si debemos corregir la línea de partida, el viento afloja de modo que ya no es suficiente para dar la partida o alguna otra contingencia que nos obligue a demorar el proceso.

Una vez hecha la señal de atención aún nos quedará un minuto para corregir la línea de partida, dado que, de acuerdo con la regla RRV 27.2, ya no podremos mover sus marcas una vez que se haya hecho la señal preparatoria.

El oficial de regata deberá estar muy atento al viento pues una corrección de último momento, que asegure la correcta orientación de la línea de partida, puede ser la diferencia entre una buena partida y una llamada general. El oficial de regata debe tener resuelto qué bandera usará como señal preparatoria, la que podrá ser la bandera “P” del C.I.S. o una de las que implican penalidades de partida, a las que nos referiremos más adelante.

Cuando se acerque el momento de la señal de partida –o de la señal de un minuto si rige alguna de las penalidades de partida- el oficial de regata debe ubicarse en el lugar más elevado posible de la embarcación y por lo menos a un metro de distancia detrás del mástil o asta en que está desplegada la bandera anaranjada que marca la línea de partida.

15. Barcos Pasados

Es muy importante que el oficial de regata registre el procedimiento de partida en un grabador, por lo menos desde 90 segundos antes de la señal de partida. Con el grabador funcionando el oficial de regata “relata” la partida, registrando los números de vela de los barcos más cercanos a la línea de partida en los segundo finales, si alguno de estos deriva y se aleja o si ve un barco volviendo desde el lado del recorrido de la línea de partida.

Registrará los números de vela de los barcos pasados pero, si no los distingue, tal vez el color del casco o del chaleco salvavidas que lleva puesto su timonel. También registrará los barcos

pasados que vuelven a partir. Toda esta información será de gran ayuda pues es posible que nuestro escriba o planillero, si es que tenemos la suerte de contar con uno, no alcance a anotar toda esa información.

Asimismo, será invalorable en caso de un pedido de reparación. No obstante, debe recordarse siempre que la duda respecto de si un barco está o no pasado debe ser resuelta a favor del competidor. Un barco está pasado sólo si estamos seguros de que está pasado y de que no hay dudas sobre su correcta identificación.

Respecto a esto último, no es necesario que identifiquemos al barco en el momento de la partida, pero sí es fundamental que, si vimos un barco pasado, hagamos la llamada individual inmediatamente. Ya habrá tiempo después, si ese barco no vuelve a partir correctamente, para ver qué barco era el de casco azul cuyos tres últimos números de vela eran tal, tal y tal, suponiendo que no haya otro barco con los mismos tres últimos números de vela.

Otro detalle a tener en cuenta es que un barco está pasado cuando cualquier parte de su casco, tripulación o equipamiento está del lado del recorrido de la línea de partida (o de una de sus prolongaciones si rige la regla 30.1), sin importar en qué posición está el equipamiento o la tripulación, es decir si está en posición normal o no.

Un bote auxiliar en el “pin”, provisto de radio, nos ayudará a determinar rápidamente los barcos que se encuentran pasados en ese extremo de la línea, pero debe quedar claro que quien determina si hay barcos pasados al hacerse la señal de partida, o durante el último minuto previo a la señal de partida si rige alguna penalidad de partida, es el oficial de regata. En tal caso, inmediatamente después de la señal de partida debemos hacer una llamada individual, desplegando la bandera “X” del C.I.S. con una señal sonora.

La regla RRV 29.1 indica que la bandera debe izarse prontamente y deberá permanecer izada hasta que el último barco pasado esté del lado de la pre-partida. El término prontamente debe entenderse como un máximo de 3 ó 4 segundos desde la señal de partida. Un lapso mayor a 5 segundos será injusto para el barco pasado que deberá regresar a partir desde un lugar más lejano.

Ninguna regla dice que todos los barcos partidos prematuramente deben ser identificados, quedando la decisión de dar una llamada general (primer repetidor del C.I.S. junto con dos señales sonoras) referida al criterio de “regata justa” del oficial de regata. En efecto, puede considerarse como una decisión justa por parte del oficial de regata que, habiendo cinco barcos pasados –y ninguno de ellos groseramente pasado- de los cuales sólo pudo identificar a tres, decida hacer una llamada individual.

Se habrán “escapado” dos barcos, pero seguramente todos los competidores que hicieron una buena partida preferirán que no se haga una llamada general aunque dos barcos pasados no hayan sido identificados.

16. RRV 30.1 Regla de la Bandera “I”

Esta regla, más conocida como “regla del minuto” ó “rodeando los extremos”, significa que todo barco que esté navegando del lado del recorrido de la línea de partida o de una de las extensiones en ambos extremos de la línea de partida durante el último minuto previo a la señal de partida, debe volver a la zona de pre-partida por fuera de una de las marcas de la partida. Su aplicación generalmente contiene a una flota ansiosa, pues ya no podrán andar entrando y saliendo de la línea de partida mientras “patinan” hacia el “pin” pero requiere que la comisión de regata sea muy prolija al registrar a los barcos pasados durante el último

minuto que vuelven rodeando uno de los extremos, de modo de rehabilitarlos y no clasificarlos como OCS. RRV 30.2

17. RRV 30.2 Regla de la Bandera Z

También conocida como “regla del porcentaje”, significa que todo barco que esté navegando dentro del triángulo formado por los extremos de la línea y la primera marca del recorrido, dentro del último minuto previo a su señal de partida será penalizado, sin audiencia, de acuerdo con lo dispuesto en la regla RRV 44.3(c): cantidad de puestos más próximo al 20% de la cantidad de barcos inscriptos.

Aún si finalmente tal barco vuelve y parte correctamente o la regata se anula y se vuelve a correr, la penalidad queda firme, afectando el puntaje final del barco en la regata.

18. RRV 30.3 Regla de la Bandera U

Conocida como “bandera negra suave” , significa que cuando cualquier parte del casco, tripulación o equipamiento de un barco se encuentra dentro del triángulo formado por los extremos de la línea y la primera marca del recorrido, dentro del último minuto previo a la señal de partida, será descalificado sin audiencia salvo que la regata tenga una llamada general o sea anulada después de la partida. En esos casos la penalidad desaparece. Cuando rige esta regla no habrá llamada individual RRV 29.1

19. RRV 30.4 Regla de la Bandera Negra. Significa que cuando cualquier parte del casco, tripulación o equipamiento de un barco se encuentra dentro del triángulo formado por los extremos de la línea y la primera marca del recorrido, dentro del último minuto previo a la señal de partida, será descalificado sin audiencia. Esta penalización se aplica aún si la regata se larga nuevamente o si se anula y se vuelve a correr en otro momento. Cuando rige esta regla no habrá llamada individual RRV 29.1

20. Después de la Señal de Partida

Se entiende que se está hablando de la señal de partida de una partida válida. En tal caso, si fue hecha una llamada individual, sea para una partida con banderas “P” , “I” o “Z” habrá que registrar a los barcos pasados que se rehabilitaron y a los que no lo hicieron. Si la bandera preparatoria fue la bandera “Z”, los primeros tendrán un 20% de recargo en su clasificación mientras que los segundos serán clasificados OCS.

Si la señal preparatoria fue con bandera “U” y después de la señal de partida se hizo una llamada general, los barcos identificados pasados durante el último minuto no serán tenidos en cuenta y podrán volver a largar sin ninguna penalidad.

Si la señal preparatoria fue con bandera negra, y después de la señal de partida se hizo una llamada general, antes de la nueva señal de atención habrá que mostrar una pizarra con los números de vela de los barcos pasados durante el último minuto previo a la señal de partida. Estos barcos no podrán volver a tomar la nueva partida y serán clasificados BFD. Por el contrario, si la partida fue “válida” pero hubo barcos pasados e identificados durante el minuto previo a la señal de partida, no se señala una llamada individual pero esos barcos serán también clasificados BFD.

En cualquier caso, el planillero deberá registrar la cantidad de barcos que partieron, los barcos OCS, ZFP, UFD y BFD, la hora de partida y las condiciones reinantes: fuerza y dirección del viento y marea, bajante o creciente. Una vez que la flota partió, el oficial de regata no debe bajar la guardia y debe mantenerse atento a los borneos del viento y a los cambios de intensidad, para el caso en que deba hacer los cambios de pierna que se indican a continuación.

También, cuando hay tiempo límite para completar la primera pierna del recorrido, en días de viento flojo, el oficial de regata deberá estar atento a la hora que pase la marca de Barlovento el primer barco de la flota.

21. Cambio de la Siguiete Pierna del Recorrido

Es fundamental que la regata sea justa para todos los participantes, lo cual significa que tengan la posibilidad de recuperar puestos mediante el empleo de sus tácticas de navegación. Cuando la dirección del viento no coincide con el eje de la cancha, uno de los bordes acercará más que el otro lo cual reduce el área de cancha en que los competidores pueden desarrollar sus tácticas respecto de los borneos del viento, tanto en ceñida como en popa, hasta desaparecer en el hipotético –y lamentable caso- en que la marca siguiente dé “de borde”.

El ideal, entonces, se da cuando los barcos navegan el mismo tiempo en cada borde, pues esto asegura la mayor área posible de “cancha” de regata y la mayor distancia a navegar. Suponiendo que el viento coincidía aproximadamente con el eje de la cancha cuando se dio la partida pero después bornea hacia uno de los lados, la herramienta que tenemos para corregir esta situación es cambiar la próxima pierna del recorrido, siguiendo lo dispuesto por la regla RRV 33.

Para ello se debe avisar a la flota en la marca anterior, antes que el primer barco comience a navegar la pierna cambiada. Además de la bandera “C” del C.I.S. se deberá desplegar una bandera o placa verde triangular si el cambio es hacia estribor o roja y rectangular si es hacia babor. También puede ocurrir que el viento inicial, en base al cual calculamos el largo del recorrido para que la regata tenga la duración esperada, aumente o afloje. En tal caso, y siempre de acuerdo con lo dispuesto por la regla 33, podemos acortar o alargar la próxima pierna. En este caso, además de la bandera “C” del C.I.S. se deberá mostrar una placa con un signo menos (-) si se acorta o un signo más (+) si se alarga.

En ambos casos, cambio de dirección o cambio de longitud de la pierna, se debe apoyar las señales visuales con señales sonoras repetitivas, hechas a medida que los barcos van pasando. Para señalar estos cambios a la flota utilizaremos un bote auxiliar identificado como perteneciente a la comisión de regata y, como se ha dicho, daremos este aviso antes de que el primer barco comience a navegar la pierna cambiada. El bote debe estar lo suficientemente cerca como para que los barcos vean y oigan las señales pero no tanto como para molestarlos. En un día de mucho viento es probable que si la señal sonora se efectúa a más de treinta metros, a sotavento de la marca, esta no sea oída.

No es necesario que la nueva marca esté fondeada cuando el primer barco comience a navegar la pierna cambiada, pero la demora en tal caso deberá ser breve, de modo de no afectar la táctica de los barcos.

22. La Llegada

Las marcas que limitan la línea de llegada son una embarcación de la comisión de regata,

identificada como tal, y una boya en el extremo opuesto. En recorridos barlovento/sotavento o triángulo, en algunos casos esta boya puede ser la del Barlovento o Sotavento del recorrido pero, si compiten más de una clase o serie, conviene que la llegada sea fondeada unos 90 ó 100 metros a barlovento o sotavento de la marca respectiva.

Cuando la flota es numerosa, la primera alternativa es poner un gomón de la comisión de regata por afuera de la boya de llegada desde el cual también se registren las llegadas o, directamente, que esa marca sea otra embarcación de la comisión de regata.

De acuerdo con la regla RRV 25.2, 25.3 y Señales de Regata, la embarcación de señales en la línea de llegada debe tener izada una bandera azul, pero no corresponde desplegar esta bandera antes que los barcos encaren la última pierna del recorrido, aunque la embarcación ya esté fondeada des antes en el lugar.

No debe ser muy larga, para facilitar la identificación de los barcos que llegan, tal vez entre 10 o 12 esloras. Si la llegada es en ceñida, con poco viento y corriente en contra, conviene que sea más larga, pues los barcos tendrán dificultad para dar la llegada.

A fin de evitar que los barcos, al llegar, se agolpen en uno de los extremos, lo correcto en llegadas en ceñida o en popa, es que la línea esté perpendicular al viento. Si “paga” algo en algún extremo, mejor que sea en el de la embarcación principal de la comisión de regata, de modo que los barcos prefieran ese extremo para llegar y así facilitar su identificación.

Las llegadas en ceñida deberán fondearse perpendiculares al viento y en los demás casos perpendiculares a la dirección de la última pierna.

La línea de llegada estará determinada por un asta con bandera anaranjada en la embarcación principal de la comisión de regata y la cara del recorrido de la boya del otro extremo o, si ahí se fondea una embarcación auxiliar de la comisión de regata, otra asta con bandera anaranjada.

De acuerdo a lo numerosa que sea la flota, debemos contar con un equipo menos o más numeroso. Una persona capacitada para anotar rápidamente es esencial. También tendremos la ayuda de nuestro grabador de voz, el cual encenderemos cuando el primer barco esté cerca de la línea y que nos será de gran ayuda para repasar la lista de llegados e identificar algún barco que el planillero no haya tenido tiempo de anotar.

Conviene dejar toda charla o actividad ajena a la llegada desde que el primer barco haya completado los dos tercios de la pierna, para evitar las “llegadas sorpresivas”.

El oficial de regata “cantará” en voz alta y clara los números de vela, que serán anotados en el orden correspondiente. Cuando llegue el primer barco, se debe anotar su hora de llegada (con un reloj con la misma hora que el que se usó para tomar la hora de partida). Si hay tiempo límite para la llegada de los demás barcos, ya se puede anotar cuál será. Si tenemos un reloj con alarma es bueno utilizarlo para tal fin.

En regatas de fórmula o “handicap”, se anota la hora de llegada de cada uno de los llegados. En las regatas de clase la costumbre es hacer una señal sonora a la llegada del primer barco, aunque reglamentariamente esta señal no signifique nada, mientras que en las regatas de fórmula o “handicap” lo acostumbrado es hacer una señal sonora para cada barco que llega, para que los demás que están cercanos, puedan tomar su hora de llegada y calcular su clasificación.

Otra tarea en la llegada es registrar los barcos que llegan con bandera de protesta –cuando ésta es requerida- y, cuando las instrucciones de regata así lo establecen, registrar los avisos de protesta de los barcos que se acercan a la comisión de regata para cumplir con ese requisito.

Lo correcto es tomar nota de la llegada de todos los barcos, aunque lo hagan después del tiempo límite, por segunda vez o cometiendo alguna infracción, ya sea de derecho de paso, tocando una marca o no cumpliendo correctamente el recorrido. Más tarde haremos la limpieza del caso y la información puede servir en caso de que se presente una protesta, ya sea de un competidor o de la propia comisión de regata.

Una vez que todos los barcos hayan llegado y como primer control, verificaremos que la cantidad de "partidos" sea la misma de "llegados". Si no coincide es debido a que alguno(s) puede(n) haberse retirado sin informar a la CR. Hay que asegurarse de que ese sea el motivo, antes de comenzar una búsqueda.

Es importante, cuando hay tiempo límite para llegar, ya sea absoluto o como tiempo adicional al empleado por el primero en llegar, anotar la hora de llegada del primer barco que llegue después de vencido el plazo, a fin poder dar respuesta a cualquier objeción al respecto o, llegado el caso, a un pedido de reparación.

Una tarea adicional es tomar el tiempo, ya sea de la llegada a puerto de la embarcación principal de la comisión de regata, de la llegada válida del último barco en la última regata del día o de la señal de postergación o anulación que indique que no habrá más regatas ese día, cuando una de ellas dispare el tiempo límite para la presentación de protestas.

23. Clasificación de las Regatas

Al regresar de la jornada de regatas, los competidores esperan poder ver las posiciones obtenidas en las regatas del día y el puntaje resultante de las mismas. Es conveniente, por lo tanto, que el (los) oficiales de regata tengan comunicación con la oficina de regatas (especialmente con los teléfonos celulares que pueden enviar mails o whatsapp) y ésta pueda recibir la información necesaria para confeccionar los resultados y publicarlos antes que la flota llegue a tierra.

La comisión de regata siempre puede corregir una clasificación ya publicada, por lo que debe considerar cualquier pedido de reclasificación de un competidor y, si encuentra un error, corregirlo, evitando así que deba recurrir a un pedido de reparación y dejando este recurso sólo para cuando la comisión de regata no encuentra errores en la clasificación publicada.

24. Publicación de Protestas y Pedidos de Reparación.

Es importante que se publique la hora límite para presentación de protestas, así como el listado de las protestas y pedidos de reparación presentados, a continuación del vencimiento de la hora límite para su presentación.

Si la comisión de regata intenta protestar a un competidor, la protesta deberá ser publicada como cualquier otra y, si la protesta fuese por un incidente que la comisión observó en el área de regata, deberá informarle al competidor después de la regata y antes del vencimiento de la hora límite para presentación de protestas.

Se deberá publicar, también, las resoluciones de las audiencias de protestas, aspecto que debe coordinarse con la comisión de protestas, así como hacer las modificaciones en la clasificación de las regatas que correspondan de acuerdo con los fallos del jurado.

25. Reglas del Reglamento de Regatas a Vela que debe conocer el Oficial de Regata

Las autoridades de regata deben conocer las reglas, pero hay una diferencia en el grado de preparación de un juez y de un oficial de regata. Las reglas básicas que debe conocer un oficial de regata son pocas, pero deben ser conocidas de manera tal que cuando haya que aplicarlas no tenga duda alguna, pues seguramente lo tendrá que hacer sin tiempo para releer el reglamento de regatas.

26. Definiciones del Reglamento de Regatas a Vela

“Anulación”- Una regata que la comisión de regata o la comisión de protestas anula es inválida pero puede ser corrida nuevamente.

“Llegar”- Un barco llega cuando cualquier parte de su casco, o de su tripulación o equipamiento en posición normal, cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido. Sin embargo, no ha llegado si después de cruzar la línea de llegada

(a) Se penaliza bajo la regla 44.2

(b) Corrige un erro bajo la regla 28.2 cometido en la línea, o

(c) Continúa navegando el recorrido.

De acuerdo con esta definición, cuando estamos registrando las llegadas debemos anotar a todos los barcos que llegan cumpliendo con la definición, sin importar que hayan estado pasados en la partida, se hayan salteado alguna marca del recorrido o hayan tocado una marca al llegar, por sólo dar algunos ejemplos. Incluso si cruza la línea de llegada un barco que no tenemos como inscripto, por las dudas debemos registrar su llegada. Luego, con tranquilidad, clasificaremos como OCS a los pasados que no se rehabilitaron, no clasificaremos a los que no estaban inscriptos y en caso de posibles infracciones, podremos protestarlos.

“Regatear” / Estar en Regata - Un barco está en regata desde su señal preparatoria hasta que llega y deja libre la línea de llegada y las marcas de llegada o se retira, o hasta que la comisión de regata señale una llamada general, una postergación o una anulación

“Marca”- Es todo objeto que los barcos deben dejar por un lado establecido en las instrucciones de regata, y una embarcación de la comisión de regata rodeada de agua navegable desde la cual se extiende la línea de partida o de llegada. El cabo de fondeo o un objeto unido accidentalmente a una marca no son parte de ella.

“Partir”- Un barco parte cuando, habiendo estado enteramente del lado de pre-partida de la línea de partida al darse la señal de partida o después de ésta, y habiendo procedido de conformidad con la regla 30.1 si regía, cualquier parte de su casco, tripulación o equipamiento cruza la línea de partida en dirección a la primera marca.

La tarea del oficial de regata es observar que todos los barcos cumplan con lo mencionado en las definiciones, siendo de su exclusiva responsabilidad identificar a los que parten “pasados”, a los que deberá clasificar como:

DNC No partió, no se presentó en el área de partida (“Did not come”)

DNS No partió (aparte de DNC y OCS) (“Did not start”)

OCS No partió, en el lado del recorrido al darse la señal. Pasado. (“On the course side”)

ZFP Penalización de 20% bajo RRV 30.2 (“Z flag penalti”)

UFD Descalificación bajo RRV 30.3 (“Uniform flag disqualification”)

BFD Descalificación bajo RRV 30.4 (“Black flag disqualification”)

Estas clasificaciones se aplican sin necesidad de una audiencia, por lo que no se requiere presentar una protesta (regla RRV A5).

“Postergar”- Una regata postergada es aquella que es retrasada antes de su partida programada pero que después puede ser largada o anulada.

“Reglas” –

(a) Las reglas de este reglamento, incluyendo las Definiciones, las Señales de Regata, la Introducción, los preámbulos y las reglas de los apéndices pertinentes, pero no los títulos;

(b) El Código de Publicidad de la WS, Código Antidoping, Código Anticorrupción y Apuestas, Código de Disciplina, Código de Elegibilidad, Código de Clasificación de Regatistas, respectivamente y Regulaciones 20, 21, 37, 35, 19 y 22;

(c) Las prescripciones de la autoridad nacional, a menos que sean modificadas por las instrucciones de regata de conformidad con las prescripciones de la autoridad nacional, si las hubiere, a la regla 88.2;

(d) Las reglas de clase (para barcos que compitan bajo un sistema de handicap o de rating, las reglas de ese sistema son “reglas de clase”);

(e) el aviso de regata;

(f) las instrucciones de regata; y

(g) cualquier otro documento que rija el evento.

27. Reglas de la Parte 3 del Reglamento de Regatas a Vela

RRV 25.2 y 25.3 Señales de Regata. Las señales visuales y sonoras se definen al comienzo del RRV.

La regla RRV 26 indica que los tiempos de partida deben tomarse de las señales visuales y que no se tendrán en cuenta la ausencia de una señal sonora. Se debe notar que no se requiere que la bandera esté izada a tope para tomar este tiempo sino que se considera que la señal visual ha sido hecha cuando la bandera ha sido desplegada. Asimismo se debe tener en cuenta que un aviso verbal en voz alta no es una señal sonora.

28. Reglas de la Parte 4 del Reglamento de Regatas a Vela

Elementos de flotación personal. Aún cuando la regata se realice en buena condición climática, algunas clases exigen utilizar los chalecos salvavidas desde que los barcos van al agua. En los demás casos, es el oficial de regata quien debe evaluar si las condiciones exigen su uso. Para indicar el uso del chaleco, se deberá izar la bandera “Y” del C.I.S. con una señal sonora ya sea antes o junto con la señal de atención.

29. Reglas de la Parte 5 del Reglamento de Regatas a Vela

Protestas. En muchas regatas las instrucciones de regata establecen que los barcos deben anunciar su intención de protestar y a qué barco o barcos intentan protestar, acercándose a la comisión de regata inmediatamente después de llegar. Si éste fuera el caso, la comisión de

regata en la llegada deberá tomar nota de estos anuncios e informar a la comisión de protestas en tierra. Con o sin este requisito, también es apropiado informar a la comisión de protestas qué barcos llegaron con bandera de protesta.

30. Seguridad

El tema de la seguridad es responsabilidad de toda la organización y, principalmente, de los propios competidores, tal como lo indica la regla fundamental 4 del RRV: "La responsabilidad por la decisión de un barco de participar en una regata o de continuar en regata, es exclusivamente suya.

Sin embargo, el oficial de regata debe estar atento a los aspectos relacionados con la seguridad de la prueba. Podrá tomar las siguientes decisiones:

- Indicar el uso de elementos de flotación persona (chalecos salvavidas) de acuerdo con lo indicado en la regla RRV 40;
- Postergar la partida hasta tanto mejoren las condiciones meteorológicas (regla RRV 27.3);
- Anular las regatas que no han partido (regla RRV 27.3);
- Anular las regatas después de la partida (regla RRV 32).