

Infrazioni più comuni alla reg. 42 nel 49er



QUESTO DOCUMENTO VA LETTO COME GUIDA PER GIUDICI E REGATANTI

PRINCIPIO BASE:

I giudici daranno ai regatanti il beneficio del dubbio, comunque, quando essi sono sicuri che un regatante sta infrangendo la regola 42 devono agire per proteggere i regatanti che osservano la regola.

REGOLE DI CLASSE CHE MODIFICANO LA REGOLA 42:

Sezione C – Norme per la regata

C.1 GENERALE

C.1.1 REGOLE

(a) RRS 50.4 non sarà applicata.

(b) RRS 42 sarà applicata con le seguenti modifiche:

RRS 42.3 è modificata come segue:

(i) L'equipaggio della barca può pompare ripetutamente la randa per rilasciare una o più stecche.

(j) Una barca può timonare prima della partenza se il timonare non causa uno spostamento della barca.

Tecniche e infrazioni specifiche della classe e posizionamento in acqua dei giudici

Considerate che i 49er navigano molto veloci. Un corretto posizionamento dei giudici è fondamentale per evitare incidenti. Si raccomanda di mantenere una buona visuale a 360 gradi e di seguire le seguenti raccomandazioni:

- Prima della partenza lasciare ampio spazio alle barche per manovrare: con forte vento necessitano di ampi spazi. Se vi trovate in una posizione errata è meglio rimanere fermi e lasciare che i 49er vi evitino.
- Alla boa di bolina non posizionatevi vicino alla boa sull'estensione della lay-line di dritta specialmente in condizioni di vento rafficato. Sotto forte raffica i 49er continuano a navigare di bolina stretta in quanto non riescono a poggiare.
- Per prevedere il percorso che verrà seguito dai 49er in poppa tenete presente i seguenti punti chiave:
 - sotto raffica la barca dovrà poggiare
 - se il vento cala la barca dovrà orzare

In generale la regola 42 non costituisce un grosso problema per questa classe specialmente quando sia il timoniere che il prodiere sono al trapezio. Le infrazioni alla regola si possono avere normalmente quando il vento è sui 4-8 nodi.

PARTENZA

1. Timonella

A causa della pala del timone, piccola e verticale, i 49er richiedono movimenti ripetuti e forzati per cambiare la rotta. Queste azioni sono ora permesse dalle regole di classe a meno che l'azione non faccia avanzare la barca. L'ampiezza del cambiamento di rotta quando si timona verso un lato è molto piccolo rispetto a quello di altre barche. Se una barca timona su entrambi i lati, dovrà essere penalizzata solo se l'azione fa avanzare la barca.

Azioni permesse:

- Timonare su uno o su entrambi i lati prima della partenza se questo non fa avanzare la barca– 42.3(j)

- Movimenti ripetuti del timone per ridurre la velocità – 42.3(e)

Azioni proibite:

- Timonare con forza su entrambi i lati con avanzamento della barca– SCULL 2

Cosa controllare:

- La barra del timone è mossa con forza?
- Il movimento fa avanzare la barca?

2. Pompaggio

A causa della randa steccata, per evitare di andare con la prua al vento è necessario spingere il boma in fuori. Se un 49er vuole uscire da una situazione di barca ferma è necessario spingere il boma in fuori. Successivamente sarà necessario un vigoroso richiamo della vela o del boma per riportare le stecche in posizione. Questa azione potrà essere ripetuta per le volte necessarie a riportare le stecche nella corretta posizione.

Azioni permesse:

- Ripetuti pompaggi della randa per invertire la/le stecca/che– 42.3(i)

Azioni proibite:

- Ripetuti pompaggi della randa quando la/le stecca/che sono in posizione corretta – PUMP 1

Cosa controllare:

- Ci sono stecche invertite?
- Il pompaggio sta riportando le stecche in posizione normale?

DI BOLINA

1. Pompaggio con il corpo

Normalmente succede in condizioni di utilizzo del trapezio marginali ed è fatto dal prodiere.

Azioni permesse:

- Muovere il corpo in senso longitudinale per modificare l'assetto della barca in fase con le onde – OUCH 1

Azioni proibite:

- Pompaggio con il corpo che causa ripetuti battiti della balumina a causa dei piegamenti sulle gambe del prodiere al trapezio o da una eccessiva rotazione della parte alta del corpo. – PUMP 6

Cosa controllare:

- Ci sono onde?
- Il movimento del regatante è in fase con le onde?
- Il movimento del regatante causa lo sbattere della balumina della vela?
- Puoi collegare il movimento del corpo del regatante con lo sbattere della vela?
- I battiti della vela sono ripetuti?
- I battiti della vela potrebbero essere dovuti alle onde?
- Quale è la situazione rispetto alle altre barche?

2. Pompaggio con la scotta

Per mantenere la barca piatta sull'acqua sono normalmente necessarie rapide regolazioni della scotta di randa. L'ampiezza della regolazione è molto più ampia e veloce rispetto ad altre barche. Più la regolazione diventa regolare maggiore è la possibilità che si entri nell'area di infrazione alla regola.

Azioni permesse:

- Regolare la vela in fase con cambiamenti del vento, raffiche o onde - PUMP2

Azioni proibite:

- Cazzare e lasciare la randa non a causa di cambiamenti del vento, raffiche o onde. – PUMP 1

Cosa controllare:

- Il lascare ed il cazzare è una risposta alle variazioni del evento, raffiche o onde?
- Il lascare ed il cazzare ripetutamente la randa provoca lo sbattere della vela?

3. Rollio dopo il passaggio del cancello

Con venti leggeri è possibile che durante il passaggio ad un cancello ci siano episodi di lento rollio. Quando la barca si trova virtualmente nel punto morto, potrete osservare il prodiere che si muove ripetutamente verso sottovento e quindi torna sopravvento per rollare la barca. Questo è fatto in modo poco evidente per mantenere le terrazze fuori dall'acqua e termina quando la barca riprende velocità. E' difficile che l'infrazione sia vista da entrambi i giudici impegnati ad osservare il passaggio in boa; comunque essendo questa un'infrazione di tipo tattico anche un solo giudice può penalizzare la barca quando è sicuro che il rollio della barca sia causato dal movimento dell'equipaggio.

Azioni permesse:

- Posizionamento statico del prodiere, regolazione statica della vela o della deriva quando la stabilità della barca è ridotta. – ROCK 4

Azioni proibite:

- Ripetuti rolli della barca non collegati alle onde causati dal movimento del corpo verso sottovento e quindi verso sopravvento per ottenere la normale velocità della barca.

Cosa controllare:

- Il regatante causa il rollio della barca?
- Il rollio è ripetuto?

BOA DI BOLINA**1. Pompaggio con il corpo**

Normalmente si osserva sulle barche che virano vicino alla zona o sotto la lay-line vicino alla boa. Poiché dopo la virata i 49er perdono completamente velocità, il prodiere ed il timoniere saltano sulla terrazza per bilanciare la barca e far passare le stecche della randa. Comunque salti ripetuti sulla terrazza che causano lo sbattere della randa e che non sono necessari per invertire le stecche sono da penalizzare.

Vedere la sezione “DI BOLINA” per le azioni permesse e quelle proibite.

2. Combinazione di Rollio/Pompaggio

Questa combinazione vi verifica spesso in condizioni di vento leggero ed è causato dal prodiere che si tiene all'albero o alle sartie.

Azioni permesse:

- Un rollio o un pompaggio con il corpo che non abbia l'effetto di un colpo di pagaia.

Azioni proibite:

- Un rollio o un pompaggio con il corpo che aumenti la velocità della barca con l'effetto di un colpo di pagaia - BASIC 4
- Ripetuti rollii della barca - 42.2(b)(1)

Cosa controllare:

- Il rollio è causato dal regatante?
- Il singolo rollio o pompaggio con il corpo ha l'effetto di un colpo di pagaia?
- Il rollio è ripetuto (più di una volta)?

DI POPPA**1. Pompaggio con il corpo**

E' possibile vedere il prodiere saltare sul bordo della terrazza per dare un impulso addizionale alla velocità della barca che causa lo sbattimento della balumina..

Vedere la sezione “DI BOLINA” per le azioni permesse e per quelle proibite.

2. Rollio

Il rollio in poppa per i 49er si nota più frequentemente vicino alla linea di arrivo con venti leggeri quando i regatanti combattono per il piazzamento e ritengono di non essere visti in tempo dai giudici.

Vedere la sezione “DI BOLINA” per le azioni permesse e per quelle proibite.

3. Pompaggio con la randa

Per far tornare le stecche in posizione corretta dopo una strambata può essere necessario un forte strattone al boma sia con la mano che con la scotta, ripetuto fino a quando necessario. Questa azioni sono permesse fino quando è chiaro che servono per far passare le stecche.

Vedere la sezione “PARTENZA” per le azioni permesse e per quelle proibite.

SUGGERIMENTI

- Chiedi chiarimenti!
- Se hai dei dubbi su una tecnica di conduzione, richiedi un parere scritto così che anche gli altri regatanti potranno beneficiare della risposta.
- Se vieni penalizzato con la bandiera gialla, chiedi ai giudici una spiegazione su cosa puoi e cosa non puoi fare.
- Ricorda che maggiore è l'importanza dell'evento, maggiore è il rapporto tra giudici e regatanti, per cui la tua tecnica di conduzione sarà maggiormente verificata quando è veramente importante.

Per ogni ulteriore informazione, ti preghiamo di contattare: Sofia Truchanowicz zofijka@hotmail.pl

QUESTO DOCUMENTO E' SOLO UNA GUIDA
IL DOCUMENTO UFFICIALE E' QUELLO DELLE INTERPRETAZIONI ISAF