

Infrazioni più comuni alla reg. 42 nella Star



QUESTO DOCUMENTO VA LETTO COME GUIDA PER GIUDICI E REGATANTI

PRINCIPIO:

I giudici dovranno concedere al concorrente il beneficio del dubbio ma, qualora siano sicuri che un concorrente infrange la reg. 42, essi dovranno agire per proteggere i regatanti che ottemperano alla regola.

REGOLE DI CLASSE CHE MODIFICANO LA REGOLA 42:

Regola Campionato: 35.4

“Se il percorso 0 (STCR 34.3.2), il percorso 1 (STCR 34.3.3) o il percorso 2 (STCR 34.3.4) sono utilizzati in un evento con grado ISAF, la regola 42 del Regolamento di Regata ISAF non si applica per il lati di lasco (da boa 1 a boa 2 e da boa 2 a boa 3)”.

Tecniche ed infrazioni specifiche della Classe :

Costruzioni irregolari dello scafo e l'assenza di deriva mobile rendono la Star sensibile al rollio di “fondo”. Nonostante il suo peso, la Star è una barca molto sensibile per cui anche un movimento leggero del corpo può avere un effetto immediato sulle prestazioni specialmente in condizioni di vento leggero e sui lati di poppa. Molto spesso il prodire si posiziona in piedi vicino all'albero e come risultato il centro di gravità della barca si alza incrementando l'ampiezza del rollio. Questo rende difficile per il giudice capire quando il rollio della barca è dovuto al rollio di fondo o quando il regatante è la causa del rollio stesso.

PARTENZA E BOLINA

Difficilmente ci sono problemi.

Tuttavia, capire il comportamento della barca in bolina può essere utile per distinguere le azioni proibite da quelle permesse:

Vento debole:

- particolare attenzione dovrà essere prestata alla barca che vira sotto la lay-line di dritta perché si potrebbe osservare pompaggio con il corpo da parte del prodire per cercare di raggiungere la boa.
- Raramente il timonare è un problema, ma può esserci il caso in partenza quando una barca è intrappolata ad uno degli estremi o alla boa di bolina quando la barca è sotto la lay-line e in presenza di forte corrente.

Tecnica in virata:

Condurre una Star in bolina richiede al prodire di posizionarsi fuoribordo con tutto il corpo. Poiché normalmente il prodire è più pesante del timoniere, ritornare in pozzetto da questa posizione per virare e posizionarsi fuoribordo dopo la virata richiede uno sforzo muscolare notevole. Anche se questa azione provoca uno sbattimento della balumina deve comunque essere considerata parte della normale manovra di virata.

LATO DI POPPA

1. Pompaggio

Azioni permesse:

- Regolare le vele al fine di centrare la barca per le condizioni prevalenti – PUMP 2
- Pompare la vela una volta per onda o raffica di vento per iniziare la planata o il surfing ma perché sia surfing la barca deve rapidamente accelerare sul lato discendente, sottovento dell'onda – 42.3(c)

Azioni proibite:

- Regolare le vele al fine di farle sbattere – PUMP 1
- Pompate la vela mentre la barca sta planando

Cosa controllare:

- Ci sono le condizioni per planare o surfare?
- Una pompata per onda inizia il surfing o la planata?
- La barca sta pompando durante il surfing o la planata?
- La cazzata e la lascata della vela potrebbe essere in risposta ad un cambiamento del vento, raffica o onda?
- Il lascare ed il cazzare ripetutamente la vela provoca lo sbattere della vela?

2. Rollio

Il timoniere qualche volta combina il pompaggio ed il rollio schienando con il corpo mentre effettua un pompaggio ammesso. Un movimento è sufficiente per indurre un rollio ripetuto. L'eccezione della regola 42.3(c) fa riferimento ad una pompata per onda o raffica di vento, ma non include assolutamente un rollio per onda o raffica di vento.

Azioni permesse:

- Posizionamento statico del prodiere, quando la stabilità della barca è ridotta. – ROCK 4
- Sbandare la barca sottovento per facilitare l'orzata e sbandare la barca sopravvento per facilitare la poggiate quando queste azioni sono in fase con le onde.

Azioni proibite:

- Un singolo movimento del corpo seguito da rollio ripetuto specialmente quando, dopo aver indotto un rollio sopravvento e prima che il rollio sia completato il corpo è spostato verso l'interno della barca per contrastare il movimento indotto. – ROCK 5
- Dopo un posizionamento statico del prodiere, indurre il rollio della barca con un movimento delle ginocchia del prodiere o altri movimenti nascosti.
- Schienare con il corpo e indurre il rollio mentre si effettua un pompaggio regolare.

Cosa controllare:

- Il regatante sta causando il rollio della barca?
- Il rollio è ripetuto?
- Un singolo movimento del corpo causa un rollio ripetuto?

3. Spinta

In presenza di onda, il prodiere si posiziona il più possibile verso prora e regola l'albero il più possibile verso prora per alzare la poppa dall'acqua ed iniziare la planata. Quando la Star plana supera velocemente le onde e quindi è necessario che il prodiere si muova verso poppa per evitare che la prora si pianti nell'acqua. La migliore posizione per giudicare la "spinta" è di lato alla barca dove si può vedere se il movimento del corpo è interrotto bruscamente o è in fase con le onde.

Azioni permesse:

- In presenza di onda, spostarsi avanti ed indietro sul ponte in fase con le onde – OCH 1

Azioni proibite:

- Muoversi in avanti sul ponte e interrompere bruscamente il corpo – 42.2(c)

Cosa controllare:

- Il movimento del copro è in fase con le onde?
- Il movimento del corpo in avanti è interrotto bruscamente?

4. Strambata con rollio**Azioni proibite:**

- Dopo aver completato una strambata, ritardare il richiamo della barca e quindi forzare il recupero dell'assetto con l'effetto di un colpo di pagaia. – BASIC 4
- Ripetute strambate non in relazione a cambiamenti del vento o a ragioni tattiche – 42.2(e)

Cosa controllare:

- L'equipaggio ha ritardato il richiamo della barca dopo una strambata?
- L'equipaggio ha richiamato la barca con un movimento brusco del corpo?
- La manovra ha avuto l'effetto di un colpo di pagaia?

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