

# POLÍTICAS DE GESTIÓN DE REGATAS PARA EVENTOS DE WORLD SAILING

## COMPETENCIAS DE FLOTA

abril 2023

### Contenido

1. Definiciones .....	2
2. Principios generales .....	2
3. Calendario/Cambios al horario .....	2
4. Condiciones climáticas para la regata .....	2
5. Recorridos .....	3
6. Línea de salida .....	4
7. Procedimiento de salida .....	4
8. Observar la línea .....	5
9. Aplazamiento de una prueba durante el procedimiento de salida .....	5
10. Llamadas individuales y generales .....	6
11. Anulación .....	6
12. Ajuste del recorrido a una nueva dirección o velocidad del viento.....	7
13. RRS 42 – ‘Apagado’ y ‘Encendido’.....	7
14. Línea de llegada/Procedimientos de llegada .....	7
15. Solicitudes de reparación .....	8
16. Protestas del comité de regatas .....	9
17. GPS – consulte MGR sección H5 y Apéndice 1, Párrafo 5 .....	9
Anexo 1 – Definiciones y funciones de los oficiales de regata de World Sailing .....	9
Anexo 2 – Systema de salidas numérica .....	10
Anexo 3 – Políticas de tecnología digital para eventos sancionados por World Sailing .....	10

## **POLÍTICAS DE GESTIÓN DE REGATAS de World Sailing para los JUEGOS OLÍMPICOS y EVENTOS DE WORLD SAILING**

---

**Se hace notar que estas políticas son lineamientos para el Comité de Regatas. Estos lineamientos no cambian las reglas que son aplicables en un evento. Una falla en observar estos lineamientos no es motivo para una reparación. Se recomienda usar estas políticas en todos los eventos principales de vela.**

---

### **1. Definiciones**

1.1 El Anexo 1 describe las funciones respectivas del Oficial Principal de Regata, el Oficial de Regatas de World Sailing, el Representante de Pista y el Oficial de Pista.

1.2 Los verbos en tiempo futuro denotan las intenciones del comité de regata.

### **2. Principios generales**

2.1 Estas políticas son aplicables a cualquier recorrido y cualquier tiempo pretendido.

2.2 La escasez de tiempo o pruebas completadas no es una base para una variación de estas políticas.

### **3. Calendario/Cambios en el Horario**

3.1 Los tiempos se tomarán con base en la hora GPS. La secuencia de partida comenzará en un minuto exacto -hh:mm:00.

3.2 No se retrasarán las salidas para que los competidores lleguen al área de regata si podrían haber llegado con diligencia razonable.

3.3 La(s) bandera(s) naranja(s) de la línea de salida se retirará(n) (sin señal de sonido) cuando expire el tiempo límite de salida, a menos que el comité de regatas tenga la intención de dar la señal de advertencia para que la próxima flota salga dentro de los diez minutos de la salida anterior.

3.4 En regatas consecutivas, el intervalo entre el cierre de la línea de llegada y la nueva señal de advertencia para ese grupo normalmente no será menos de 5 minutos. Esto puede variar según las condiciones y la clase.

3.5 Si es improbable que se puedan realizar regatas en un día subsecuente, se puede cambiar el programa para navegar más regatas en un día. El número de regatas disputadas no se adelantará más de una regata y cualquier cambio se notificará el día anterior a su entrada en vigor.

### **4. Condiciones meteorológicas para las pruebas**

4.1 La prueba comenzará a la hora programada si las condiciones del viento y la visibilidad están dentro de los parámetros descritos en estas políticas. Esperar que haya "mejores" condiciones puede ser injusto y se evitará.

4.2 El comité de regata no esperará a que el viento se “estabilice”. Los competidores pueden competir en condiciones "cambiantes".

4.3 El inicio puede posponerse si se espera un cambio de viento importante basado en un patrón conocido u otra información confiable (ejemplo: la brisa del mar se puede ver a la distancia y se espera que llegue). En caso contrario, el comité de regatas dará inicio a la prueba. El cambio de viento puede no ocurrir, el recorrido puede corregirse o el cambio puede ocurrir después de que se complete la prueba.

4.4 El viento se medirá desde los barcos del comité de regatas a la deriva.

4.5 La velocidad promedio del viento se determinará en un período de cinco minutos.

4.6 Las pruebas no se iniciarán con un promedio de menos de 5 nudos (6 nudos para Formula Kite) de viento establecido en toda el área del recorrido. Este límite inferior puede ser mayor si hay una corriente fuerte en el área de regata o para ciertos tipos de regata de clase.

4.7 Las pruebas no se iniciarán con viento superior a un promedio de 25 nudos (30 nudos para Formula Kite). Para las clases 49er y 49er FX, este límite superior es aproximadamente de 2 a 5 nudos menos con mar agitado y/o rachas de viento. Estos límites también pueden variar para todas las clases según las condiciones del mar, la corriente y los cambios rápidos de velocidad..

4.8 Las pruebas no se iniciarán si la visibilidad reducida impide que el comité de regatas visualice la línea de salida e identifique los barcos en el lado del recorrido de la línea de salida. El hecho de que la primera baliza no se pueda ver desde la zona de salida no es, en sí mismo, una razón para posponer la prueba.

4.9 Formula Kite: el viento promedio puede ser inferior a 6 nudos en el área de lanzamiento, pero el comité de regatas junto con el capitán de playa se asegurarán de que todos los competidores tengan una oportunidad de levantar la cometa y de salir de la playa de manera segura. De lo contrario, las pruebas serán pospuestas.

4.10 Formula Kite: cuando haya un cambio significativo en la velocidad del viento, los competidores tendrán la oportunidad de cambiar de cometa (esto se aplica principalmente cuando se compite en una sola flota. Al rotar entre varias flotas, los competidores normalmente tendrán suficiente tiempo para cambiar de kite antes de su próxima salida). El comité de regatas mostrará AP/H (y AP en tierra). La señal AP en tierra se eliminará tan pronto como sea posible.

4.11 Las guías de velocidad del viento de iQFOiL son las siguientes:

(a) Sprint Slalom – velocidad del viento de 5 nudos a 15 nudos.

(b) Regata y maratón de recorrido: velocidad mínima del viento de 10 nudos.

## 5. Recorridos

5.1 El comité de regata intentará establecer la primera pierna más larga posible dentro de las limitaciones del área del recorrido y el tiempo pretendido.

5.2 La longitud del recorrido se establecerá para dar al primer barco de cada flota la mejor oportunidad de lograr el tiempo pretendido.

5.3 En los recorridos de Formula Kite, la baliza protectora se colocará aproximadamente a 70 m en línea recta a sotavento de la baliza de barlovento.

5.4 Para recorridos trapezoidales, la longitud del tramo a través del viento entre las balizas 1 y 2 será de aproximadamente dos tercios de la longitud del primer tramo.

5.5 El ángulo con respecto al viento de las piernas de través es de 100° del viento para iQFOiL y Formula Kite, 110° del viento para barcos sin spinnakers y 120° del viento para barcos con spinnakers.

5.6 El ancho de las puertas será de aproximadamente 10 esloras (70 m para iQFOiL y Kite) y se colocarán perpendiculares al viento.

5.7 Por lo general, las balizas de puerta de sotavento 4b/4e se colocarán después de la salida (última salida de la secuencia en caso de flotas múltiples). En aguas profundas o corrientes fuertes, las balizas 4b/4e se pueden colocar antes de la salida. Se colocarán aproximadamente a 0.05 MN a barlovento de la línea de salida.

## 6. Línea de salida

6.1 Las líneas de salida a barlovento generalmente se colocarán perpendiculares al viento medio de navegación (Formula Kite - la línea de salida generalmente se colocará con una inclinación de 5° favoreciendo el extremo del pin). La corriente, el lado favorecido del recorrido, los cambios de viento esperados y otras variables pueden justificar la variación de este lineamiento para lograr una distribución uniforme en la línea de salida.

6.2 La siguiente tabla es una guía de la longitud de la línea de salida para las pruebas de la serie clasificatoria. Se puede usar un multiplicador más grande en vientos fuertes o mar agitado.

Clase	Eslora (M)	Factor multiplicador
iQFOiL Salida a barlovento	2.2	3
iQFOiL Salida de través	7M por competidor, mínimo 60 M	
ILCA 7	4.24	1.5
ILCA 6	4.24	1.5
470	4.7	1.5
420	4.2	1.5
49er/49erFX	4.9	2
29er	4.4	2
Nacra 17	5.25	2
Nacra 15	4.7	2
Formula Kite	8-10M por competidor, mínimo 150M	

Longitud de línea de salida = número de barcos x eslora x factor multiplicador.

6.3 Para pruebas de medallas con 10 barcos, la longitud de la línea de salida será de aproximadamente 100 metros para todas las clases excepto 49er y Nacra 17 donde será de aproximadamente 150 metros.

## 7. Procedimiento de salida

7.1 El sistema numérico de salida del Anexo 2 se utilizará para todas las salidas en eventos tipo estadio con público o donde haya cobertura mediática en vivo. Para todas las demás salidas, se utilizará la Regla 26 del RRV.

7.2 La bandera U (RRV 30.3) se utilizará para el primer intento de salida de cada prueba, excepto para las salidas de través, en cuyo caso se utilizará la bandera negra.

7.3 Para pruebas de medallas, se utilizará la bandera P para el primer intento (bandera negra para Formula Kite e iQFOiL).

7.4 En caso de aplazamiento o llamada general que haya sido causado por la longitud o el ángulo de la línea de salida, el comité de regata ajustará la línea de salida y hará otro intento utilizando la misma señal preparatoria.

7.5 Si el comité de regatas está convencido de que un aplazamiento o una llamada general no fue el resultado de la línea de salida, utilizará la bandera negra para cada intento posterior. La bandera negra solo se utilizará cuando las llamadas generales sean causadas por los propios barcos, o por rápidas oscilaciones del viento, y no por acciones del comité de regatas.

## **8. Observar la línea**

8.1 El comité de regatas observará la línea de salida desde cada extremo.

8.2 Cuando se hayan designado Representantes de Pista de World Sailing, estos observarán la línea de salida junto con otro miembro del comité de regatas.

8.3 Cada observador de línea utilizará un dispositivo portátil de grabación de voz y grabará sin parar desde al menos 90 segundos antes de la señal de salida hasta después de cualquier cosa de interés después de la salida. Se grabará un comentario de cualquier cosa de interés (como barcos acercándose a la línea, amontonándose, etc.).

8.4 Los competidores que hayan obtenido una puntuación UFD o BFD, y sus personas de apoyo, pueden revisar las grabaciones de la(s) salida(s) aplicable(s).

## **9. Aplazamiento de una prueba durante el Procedimiento de salida**

9.1 El comité de regata pospondrá la regata durante el procedimiento de salida si el viento medio cambia más de 10 grados o en el caso de que otras influencias hagan que los barcos se amontonen en un extremo de la línea de salida. En oscilaciones rápidas, el comité de regatas procurará poner una línea de salida en base a las oscilaciones medias previstas.

9.2 El comité de regatas también considerará posponer la salida por cualquiera de las siguientes razones:

- (a) una baliza a la deriva,
- (b) un error significativo en la temporización de las señales,
- (c) otros barcos que interfieran con los barcos en competencia,
- (d) longitud o ángulo inadecuado de la línea de salida,
- (e) una reducción en la visibilidad que impida que el comité de regatas observe la línea de salida o identifique salidas adelantadas,
- (f) un cambio de las condiciones para la bandera O,
- (g) Solo Formula Kite: cuando más del 15% de los competidores intenten comenzar en la amura opuesta a la mayoría de la flota,
- (h) iQFOiL: toda la flota sin hacer foil,
- (i) otros factores que puedan afectar la equidad de la prueba.

9.3 Si el comité de regatas considera que es poco probable que ajustar la línea de salida mejore las posibilidades de una salida justa, permitirá que continúe el procedimiento de salida.

9.4 Para un aplazamiento que el comité de regatas anticipe que será mayor a diez minutos, se quitará(n) la(s) bandera(s) naranja(s) de la línea de salida (sin señal sonido).

## **10. Llamadas individuales y generales**

10.1 El comité de regatas señalará una llamada general si cree que había barcos no identificados en el lado del recorrido de la línea.

10.2 Cuando se use la bandera U, si va a ser necesaria una llamada general debido a barcos no identificados en el lado del recorrido de la línea de salida temprano en el minuto anterior a la señal de salida, se señalará un aplazamiento de inmediato. Si el comité de regatas está satisfecho de que la línea de salida fue justa, entonces en la próxima salida se usará bandera negra.

10.3 Excepto después de una llamada general de bandera negra (cuando se cumplan los requisitos de RRV 30.4), los números de vela de los barcos registrados como UFD o BFD se publicarán en el barco de salida después de que los barcos hayan salido, o en el caso de que haya más de una flota en el mismo recorrido, después de que haya salido la última flota de esa secuencia de salidas.

10.4 Si se descubre un error de gestión de regata después de la señal de salida (por ejemplo, cronometraje), el comité de regata puede abandonar la prueba (usando la bandera N). En estas circunstancias, el comité de regatas no señalará una llamada general.

10.5 Cuando se use la bandera P (prueba de medallas), si el comité de regata está satisfecho de que todos los barcos en el lado del recorrido de la línea han sido identificados, señalará una llamada individual. En ningún caso se señalará una llamada individual más de 5 segundos después de la señal de salida.

## **11. Anulación**

11.1 En la primera mitad de la primera pierna, el comité de regata podrá anular en caso de un cambio de viento persistente de más de 25 grados. Después de eso, el comité de regatas permitirá que la prueba continúe si puede ajustar el recorrido a las condiciones modificadas.

11.2 Visibilidad: El comité de regatas considerará anular una prueba si está convencido de que la reducción de la visibilidad afecta su capacidad para gestionar la prueba de forma segura. El hecho de que los barcos no puedan ver la baliza siguiente a la baliza anterior no es, por sí mismo, motivo para anular la prueba.

11.3 Colapso del viento: El comité de regatas puede anular la prueba cuando sea poco probable que el barco líder complete el recorrido dentro del límite de tiempo total dadas las condiciones del viento en ese momento.

11.4 Una vez iniciada una prueba, el comité de regata no la anulará simplemente porque la velocidad media del viento aumente más allá de los límites establecidos. El comité de regata considerará anular la prueba si no puede gestionarla de manera segura.

11.5 El comité de regata podrá anular la prueba cuando un nuevo viento haya provocado la inversión de la flota.

11.6 El comité de regata hará todo lo posible para asegurarse de que otros barcos no interfieran con las pruebas. El comité de prueba considerará anular la prueba si determina que una influencia externa ha hecho que la prueba sea injusta.

11.7 Durante las pruebas, cuando no haya reparación disponible, el comité de regata anulará la prueba si está convencido de que las acciones del comité de regata o de la autoridad organizadora han afectado la imparcialidad de la prueba.

11.8 Diferencias en la política de anulación de iQFOiL:

1. Cuando toda la flota no esté haciendo foil por más de 20 segundos, la prueba será anulada.

2. Además, en caso de lecturas de viento bajo en las series Sprint Slalom o Medal Race Sprint Slalom (MR2), la prueba será cancelada:

(i) Cuando 5 tablas o un tercio de la flota, lo que sea menor, no pasen la baliza 1 dentro de un minuto (60 segundos) después de la señal de salida.

(ii) Cuando 5 tablas o un tercio de la flota, lo que sea menor, no lleguen a la meta dentro del tiempo límite (6 minutos)

(i) La velocidad del viento sea inferior a 5 nudos en Sprint Slalom.

- (ii) La velocidad del viento sea inferior a 7 nudos en Course Racing/Maratón/Medal Race Course (MR1) y las tablas todavía tengan que ir a barlovento.
- d. La prueba puede ser anulada por cualquier otra razón que haga que la prueba sea injusta (por ejemplo, el cambio de viento hace que sea imposible llegar a la baliza, el cambio de viento hace que la flota se invierta, etc.) o insegura.

## 12. Ajuste del recorrido a una dirección nueva o velocidad del viento

### 12.1 Cambio en la dirección del viento:

- a) Con un cambio de viento persistente de 10° o menos, el rumbo no se cambiará a menos que sea necesario para ajustarse a la corriente o para proporcionar un verdadero tramo a barlovento.
- (b) Entre 10° y 15° se considerará la posibilidad de ajustar el rumbo al nuevo viento, siempre que el comité de regatas confíe en que es probable que el cambio persista.
- (c) Con un cambio de viento persistente de más de 15°, el comité de regata intentará cambiar el rumbo al nuevo viento.
- (d) Con un cambio de viento persistente de más de 45° después de la primera pierna, el comité de regata considerará su influencia en la prueba. En estas circunstancias, el comité de regatas puede cambiar el recorrido o anular la prueba.
- (e) Oscilaciones frecuentes y violentas: en estas circunstancias, es posible que el comité de regatas no pueda ajustar el recorrido lo suficiente o lo suficientemente rápido para mantener la equidad de la regata. En este caso, la prueba podrá ser anulada.
- (f) Los cambios en la corriente o una diferencia en el ángulo de la corriente en relación con el viento pueden justificar variaciones de estas pautas.

### 12.2 Cambios en la longitud de las piernas:

- (a) El comité de regata intentará minimizar el número de cambios en la longitud de una pierna para lograr los tiempos pretendidos. En general, solo se realizarán cambios en la longitud si parece que el tiempo para el primer barco estará más del 20% fuera del tiempo pretendido.
- (b) No se realizarán cambios en la longitud de las piernas para reducir una pierna a menos del 50% o aumentar una pierna a más del 150% de la longitud original de la pierna.
- (c) Los cambios en la corriente pueden justificar variaciones de estas pautas.

## 13. RRS 42 – 'Apagado' y 'Encendido'

13.1 Los límites de velocidad del viento serán los establecidos en las reglas de clase correspondientes.

13.2 Para evitar apagar y restaurar RRS 42 constantemente, el comité de regatas hará un cambio (o exhibirá la bandera O al comienzo), solo si está convencido de que es probable que la velocidad del viento permanezca por encima o por debajo de la velocidad del viento especificada en toda el área del recorrido.

13.3 El comité de regatas informará al equipo del jurado presente en el recorrido mucho antes de que se muestre una señal. Si el comité de regatas no puede informar al jurado, no hará ningún cambio.

## 14. Línea de llegada/Procedimientos de llegada

14.1 Para recorridos trapezoidales, la línea de llegada se establecerá a 0.15 MN de la puerta de la baliza 3.

14.2 Para los recorridos LG y LR, la distancia de la línea de llegada desde la puerta de la baliza 4 será como se muestra en la tabla.

Velocidad de viento	Menos de 12 knots	Más de 12 nudos
Clases tipo Dinghy	0.05 MN	0.1 MN
Skiffs	0.1 MN	0.15 MN
Tablas y Formula Kite	0.3 MN	

14.3 La línea de llegada se colocará antes de que el primer barco comience el tramo final.

14.4 Se desplegará la bandera azul en el(los) barco(s) de llegada (sin señal acústica) cuando el primer barco rodee:

- (a) la baliza 2 por última vez en el caso de recorridos trapezoidales; o
- (b) la baliza 1 para recorridos barlovento-sotavento; o
- (c) las balizas de la puerta 4p/4s para llegadas a barlovento.

14.5 En el caso de un cambio de rumbo tardío del tramo final, la bandera azul se desplegará tan pronto como sea posible después de que se haya colocado la línea de llegada.

14.6 La línea de llegada medirá aproximadamente:

- (a) 50 metros de longitud para ILCA 6 y 7, y 470,
  - (b) 75 metros de longitud para 49er, 49erFX y Nacra 17,
  - (c) 30 metros de longitud para iQFOiL y
  - (d) 20 metros de longitud para Formula Kite
- perpendicular a la dirección desde la última baliza para llegadas de través (perpendicular al viento para llegadas en ceñida o en popa).

14.7 La bandera azul en el(los) barco(s) de llegada se retirará (sin señal acústica) cuando ocurra lo que pase primero:

- (i) vencimiento del tiempo límite, o
- (ii) inmediatamente después de que termine el último barco.

14.8 Habrá dos visores de línea en cada embarcación de llegada. Siempre que sea práctico, al menos uno de los observadores de línea en la(s) embarcación(es) de llegada será un Oficial de Regata de World Sailing.

14.9 Cada observador de línea utilizará un dispositivo de grabación manual para registrar el orden de llegada.

14.10 La grabación de cada día se guardará e indexará para recuperarla fácilmente.

14.11 Cada embarcación de llegada también mantendrá un registro escrito del orden de llegada.

14.12 Los competidores y las personas de apoyo pueden escuchar las grabaciones de voz y revisar los registros escritos de sus llegadas.

---

## **15. Solicitudes de Reparación**

15.1 Si el comité de regatas cree que puede haber cometido un error que afecte el resultado de la regata para el cual puede haber reparación disponible, solicitará una reparación para el(los) barco(s) potencialmente afectado(s).

## **16. Protestas del Comité de Regatas**

16.1 Dado que la responsabilidad principal de protestar las infracciones de las reglas recae en los competidores, el comité de regatas normalmente no protestará un barco.

16.2 El comité de regatas puede protestar un barco en las siguientes circunstancias:

- (a) Una infracción de una instrucción de regata que no pueda ser protestada por otro barco;
- (b) Una aparente falta de buena deportividad (RRV 2);
- (c) No ejecutar una penalización después de tocar una baliza a sabiendas, sin protestar contra otro barco.

## **17. GPS – consulte RMM Sección H5 y Apéndice 1, Párrafo 5**



## **Anexo 1 – Las Definiciones y Roles de los Oficiales de World Sailing**

### **1 Comité de Regatas**

El Oficial Principal de Regata, los Oficiales de World Sailing, los Oficiales de Regata de Pista y todo el personal en el agua responsable de gestionar las regatas.

### **2 Oficial Principal de Regata**

El Oficial Principal de Regatas actuará como el líder de los Oficiales de Regata de World Sailing y es responsable de las regatas en todas las áreas de recorrido.

### **3 Oficiales de Regata de World Sailing**

Los Oficiales de Regata de World Sailing son Oficiales de Regatas Internacionales aprobados o designados por World Sailing para desempeñar funciones específicas en una regata.

### **4 Representante de Pista de World Sailing**

El representante de pista de World Sailing es un Oficial de Regata de World Sailing designado por World Sailing como responsable de la conducción de las regatas en un área de recorrido. Los Representantes de Pista de World Sailing trabajarán en estrecha colaboración con los Oficiales de Regata de Pista designados por la Autoridad Organizadora. El Representante de Pista de World Sailing normalmente representará al comité de regatas en las audiencias.

### **5 Oficial de Regata de Pista**

El Oficial de Regata de Pista es un oficial de regata designado por la Autoridad Organizadora. Los Oficiales de Regata de Pista son responsables de administrar sus comités de regata para un área de recorrido asignada.

Los Oficiales de Regata de Pista son responsables de la gestión de todos los procedimientos de seguridad.

Un Oficial de Regata de Pista no tomará medidas en relación con ninguno de los siguientes asuntos (estén o no alterados por las Instrucciones de regata) sin la aprobación del Representante de Pista de World Sailing para esa área del recorrido:

- (a) Aplazamiento (RRV 27.3);
- (b) Selección del recorrido, ubicación, configuración y duración de la prueba;
- (c) Si se va a mover o ajustar una línea de salida (RRV 27.2);
- (d) Decisiones en la línea de salida (pasados y llamadas (RRV 29), penalizaciones de salida (Bandera negra - RRS 30);
- (e) Cambio de rumbo/mover balizas: ajuste del recorrido a una nueva velocidad o dirección del viento
- (f) Posición de la línea de llegada;
- (g) Anulación (RRV 27.3, 32 y 35);
- (h) RRS 42 “apagar” y “restaurar”. (punto 13);
- (i) Determinación de la posición de llegada (punto 14);
- (j) Correcciones por errores de puntuación (RRV 90.3(c));
- (k) Solicitud de reparación en nombre de un barco (punto 15);
- (l) Protesta contra un barco (punto 16).
- (m) Imponer una penalidad (RRV 90.3, A5);
- (n) Modificar las Instrucciones de Regata o el Anuncio de Regata;
- (o) Áreas de regata a ser utilizadas; y
- (p) Horario.

## **Anexo 2 – Sistema numérico de salida**

\*Vea el documento de Excel [\*Anexo 2 – World Sailing\*](#)

## **Anexo 3 - Políticas de tecnología digital para eventos sancionados por World Sailing**

Para uso futuro.

