

Cómo deciden los jueces penalizar

Cuando se arbitra la regla 42 en el agua, los jueces deben penalizar a un barco solo cuando estén seguros que han visto una infracción a la regla 42 y que podrán explicarla al regatista después de la prueba. La imparcialidad y la objetividad son esenciales al juzgar. Una segunda, tercera o ulterior penalización a un barco se debe juzgar exactamente igual que la primera.

La mejor manera de lograr la imparcialidad y la objetividad es que no sigan ni las clasificaciones del evento ni el cómputo de las banderas amarillas. Solo deben basarse en lo que ven cada día en el agua y en si los movimientos se corresponden a las interpretaciones de la regla 42 de World Sailing

En aras de que los jueces tomen decisiones coherentes, Antes de resolver sobre la penalización deben seguir el siguiente proceso:

- Estar en la posición correcta para observar la posible infracción
- Verbalizar lo que ven
- Relacionar los movimientos del regatista con el efecto que producen en el barco o las velas
- Decidir si esos movimientos son una acción prohibida.

Estas son algunas de las preguntas que los jueces deben hacerse a sí mismos y el uno al otro:

Posible bombeo (pumping)

- ¿Hay condiciones de planeo?
- ¿Está bombeando mientras el barco planea?
- ¿el cazado y amollado se corresponden a las condiciones?
- ¿El cazado y amollado repetidos produce el abaniqueo de la vela?
- ¿El bombeo negativo hace que flamee la baluma? (permitido por pump 4)
- ¿El flameo de la baluma se produce por el movimiento del cuerpo o se debe a otros factores?

Posible balanceo (rocking)

- ¿Es el regatista quien hace que el barco se balancee?
- ¿El regatista está incrementando el balanceo natural?
- ¿El balanceo provocado por el regatista ayuda a gobernar el barco?
- ¿La intensidad del balanceo se debe a las modificaciones del rumbo del barco?
- ¿Está en consonancia con las olas?

Posible envi6n (ooching)

En popa:

¿Esta el regatista interrumpiendo abruptamente el movimiento de su cuerpo hacia adelante?

En ceñida:

- ¿Hay olas?
- ¿El movimiento del regatista está sincronizado con las olas?
- ¿La vela flamea?
- ¿El flameo de la baluma podr3a estar producido por las olas?
- ¿C3mo es comparado con otros barcos?

Posible remada (sculling)

- ¿Los movimientos de la caña son en3rgicos?
- ¿Están impulsando el barco hacia adelante o impidiendo que vaya hacia atr3s?
- ¿est3 el barco m3s al viento que un rumbo de ceñida y alterando el rumbo claramente hacia un rumbo de ceñida?

• ¿la remada (sculling) est3 compensando otra remada (sculling) anterior?

• ¿Si el regatista est3 cazando la vela a la contra, la remada (sculling) evita que el barco altere el rumbo?

Viradas o trasluchadas repetidas

- ¿Aumenta la velocidad del barco cada una de las viradas o trasluchadas por sí solas?
- ¿Cómo están de próximas y cuánta frecuencia tienen las viradas y las trasluchadas?
- ¿Las trasluchadas hacen que el barco cambie de dirección?
- ¿Se pueden justificar las trasluchadas por razones tácticas o por cambios de viento?

En general

Los jueces han de recordar que deben controlar todas las infracciones de la regla 42, incluso las no mencionadas más arriba, tales como impulsar el barco al defenderse de otros y reducir la velocidad metiendo el pie o el cuerpo en el agua.