

**LIBRO DE DECISIONES
DE REGATAS DE MATCH
(MATCH RACING
CALL BOOK)
DE WORLD SAILING
para 2021-2024**



World Sailing

Traducido por Ricardo García Soriano. Valencia, diciembre de 2021



Real Federación
Española de Vela



Como autoridad que rige este deporte, World Sailing promueve y apoya la protección del medio ambiente en todas las competiciones de Vela y actividades relacionadas en todo el mundo.

Detalles de contacto de la World Sailing Executive Office:

World Sailing,
20 Eastbourne Terrace
London W2 6LG, UK
Tel +44 (0)2039 404 888

Email office@sailing.org
sailing.org

Published by World Sailing (UK) Limited, London, UK
© World Sailing Limited
December 2020

Real Federación Española de Vela RFEV

C/ Gamazo s/n, 39004 Santander

Tel.: +34 942 22 62 98

email: info@rfev.es

web: rfev.es

© de la presente versión en español:

Real Federación Española de Vela y World Sailing

Traductor: Ricardo García Soriano

con la imprescindible intervención de Andrés Pérez Álvarez

Prólogo

Las regatas de match (Match Racing) han seguido desarrollándose como una parte importante de nuestro deporte. Se celebran ampliamente desde el nivel de clubes hasta los niveles más altos de competición, incluida la Copa América.

El libro de decisiones (Call Book) se ha desarrollado y perfeccionado desde 1992. Las decisiones se han desarrollado con las aportaciones de regatistas y árbitros por igual con el objetivo de permitir la mayor coherencia posible y de resolver cualquier duda entre regatistas y árbitros sobre la decisión correcta a tomar en situaciones a las que se hace referencia en el Libro de Decisiones.

Al redactar las decisiones se ha tenido cuidado de minimizar la diferencia entre las regatas de flota, por equipos y de match en términos de las reglas de la parte 2 del Reglamento de Regatas; sin embargo, se reconoce que las regatas de match son una disciplina separada y que existen algunas diferencias con las otras formas de regatas.

La publicación del Libro de Decisiones se rige por la Reglamentación 28 de World Sailing. Esto significa que está autorizado para regatas arbitradas únicamente. También significa que los cambios sólo se pueden realizar mediante los mismos procedimientos de *submission* que los cambios en las propias reglas.

Sin embargo, la Reglamentación 28 de World Sailing también prevé un sistema con decisiones de respuesta rápida. Las decisiones propuestas según este sistema deben presentarse en un formato similar a las decisiones existentes y enviarse a la World Sailing office. Cualquier diagrama debe estar preferiblemente en "Boats", TSS o "Sail Replay" (todos ellos programas especiales de dibujo de barcos). Una decisión aprobada como una decisión de respuesta rápida se comunicará inmediatamente a todos los IU y MNA. También se publicará en el sitio web de World Sailing.

<https://www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php>.

A título particular, me gustaría agradecer al Grupo de Trabajo sobre Reglas de Match Racing por el trabajo sustancial que han realizado en la producción de esta edición del Call Book.

El Racing Rules Committee confía en que los competidores y árbitros continuarán brindando información al Racing Rules Committee para un mayor desarrollo del Libro de Decisiones.

John Doerr
Presidente
World Sailing Racing Rules Committee
Diciembre de 2020

Preámbulo

Agradezco al Grupo de Trabajo de Reglas de Match Racing y a aquellos que han ayudado a preparar esta versión actualizada del Call Book para Match Racing a tiempo para la implementación del Reglamento de Regatas a Vela 2021-2024. Aunque ya no está con nosotros, el Grupo de Trabajo sigue reconociendo el trabajo que ha realizado Marianne Middelthon con respecto al Call Book para Match Racing. Finalmente, gracias a los numerosos regatistas y árbitros que han comentado y hecho sugerencias para mejorar el libro. Serán bienvenidos los futuros comentarios para mejorar.

Las decisiones se incluyen en diferentes secciones de este libro según el lugar donde es más probable que ocurran.

Los lectores encontrarán los cambios más importantes de la versión 2017-2020 del Call Book en las decisiones que aclaran la aplicación de las reglas de exoneración. Se han cambiado algunas decisiones, incluida la eliminación de la decisión G5 y se ha cambiado la numeración de la decisión G4 como G1 y de la decisión G7 como G3.

Todos los diagramas están limitados a imágenes bidimensionales de cada incidente. No pueden mostrar la fuerza del viento, las olas, la escora y la velocidad de los barcos y todas las otras cosas que contribuyen a un escenario de la vida real. Por lo tanto, no deben usarse de manera demasiado literal, sino más bien como una herramienta para ayudar a reconocer rápida y claramente la situación que se está abordando.

Al final del libro hay un índice de las reglas enumeradas en los títulos de las decisiones.

El Grupo de Trabajo de Reglas de Regatas de Match hará recomendaciones sobre las decisiones enviadas y las

decisiones de respuesta rápida aprobadas al Comité de Reglas de Regatas (Racing Rules Committee) a tiempo para la reunión anual de cada año.

Es nuestra intención tener disponible, en línea, un Libro de Decisiones actualizado al principio de cada año después de la Conferencia Anual de World Sailing para incluir cualquier decisión nueva aprobada por el Racing Rules Committee. Estas decisiones se agregarán a las secciones correspondientes.

Richard Slater, presidente
Match Racing Rules Working Party

ÍNDICE DEL LIBRO DE DECISIONES (CALL BOOK)

| Sección | Materia |
|--|--|
| Introducción | Principios Generales para las decisiones de los árbitros |
| A | Definiciones y fundamentos |
| B | Presalida |
| C | Salida |
| D | Tramo a la baliza de barlovento |
| E | Baliza de sotavento |
| F | Llegada |
| G | Tramo a la baliza de sotavento |
| J | Baliza de sotavento |
| K | Llegada |
| L | Otras reglas |
| M | Procedimiento de arbitraje |
| N | Protestas y penalizaciones |
| Índice de las reglas enumeradas en los títulos de las decisiones | |

Notas en el texto

1. Salvo que se indique lo contrario, el viento sopla desde la parte superior del diagrama.

2. La frase "un rumbo a favor del viento (o de empopada)" ha sido reemplazada por "un rumbo que está a más de noventa grados del viento real" en el Reglamento de Regatas (ver la regla C7.2(a)(2)). El Libro de decisiones (Call Book) se ha modificado para utilizar esta frase.

3. Cuando proceda, la frase "tramo de barlovento" se ha sustituido por la frase "tramo del recorrido hasta una baliza de barlovento" y "empopada" o "tramo a favor del viento" ha sido reemplazado por "el tramo del recorrido hacia una baliza de sotavento" (ver regla C7.2 (a)).

4. Cualquier decisión que involucre contacto también implicará la regla 14. Sin embargo, como se explica en los Principios Generales para las Decisiones de los Árbitros, la regla 14 no tiene impacto en la decisión inmediata del árbitro y por lo tanto no se trata en cada decisión por separado.

Introducción

Principios generales para las decisiones de los árbitros



PRINCIPIOS GENERALES PARA LAS DECISIONES DE LOS ÁRBITROS

A las decisiones de los árbitros se les aplican cuatro principios generales:

1. 'Último punto de certeza'

Hay muchas ocasiones en las que los árbitros deben juzgar el momento exacto en el que cambia el estado de un barco o su relación con otro barco. Se pueden citar como ejemplos: pasar de proa a viento, establecer un compromiso, acercarse a la línea para salir, etc.

En tales casos, los árbitros aplicarán la regla C2.5 (regla 7) Último punto de certeza y asumirán que el estado de un barco, o su relación con otro barco, no ha cambiado hasta que estén seguros de que ha cambiado. Por ejemplo, un barco no se entiende que está "más allá de proa al viento" hasta que los árbitros estén seguros de que así ha ocurrido.

2. Desacuerdo entre los árbitros

El desacuerdo o la duda sobre los hechos en una situación pueden resolverse aplicando la regla C2.5 (regla 7) Último punto de certeza.

En muchas situaciones, el árbitro "amarillo" tiene la responsabilidad de observar a "Amarillo", mientras que el árbitro "azul" está observando a "Azul". En estas circunstancias, se le dará un mayor peso a las observaciones del árbitro correspondiente. Cuando persista el desacuerdo o la duda, y no ha habido contacto entre los barcos, los árbitros mostrarán la bandera verde y blanca. Sin embargo, si ha habido contacto, los árbitros penalizarán a ambos barcos (penalización doble).

3. Regla 14: Evitar contactos

Cuando ha habido contacto, existe la posibilidad de que se haya infringido la regla 14. Sin embargo, una infracción de la regla 14 no afectará a ninguna decisión tomada por los árbitros en respuesta a que se haya mostrado la bandera Y.

Cuando los árbitros deciden que un barco obligado a mantenerse separado o a dar espacio en baliza debe ser penalizado por infringir otra regla de la Parte 2, una infracción de la regla 14 no da lugar a una penalización adicional según la regla C6.5. Cuando un barco con derecho de paso o un barco con derecho a espacio o a espacio en baliza infringe la regla 14, es exonerado por la regla 43.1 (c) si no hay daños o lesiones. Si sí hay daño o lesión, esto está sujeto a protesta conforme a la regla C6.1.

Sin embargo, los árbitros iniciarán una verificación de daños que se realizará inmediatamente después de terminar. Si existen daños, los árbitros pueden imponer una penalización según la regla C8.6 o, si es apropiada una penalización de más de un punto, actuar según la regla C8.4 para informar al comité de protestas.

4. Definición de espacio y significado de "buen hacer marineró".

El caso 21 de World Sailing afirma que las maniobras "extraordinarias" y "anormales" no son propias del buen hacer marineró.

Sin embargo, las acciones que no son marineras en una flota de muchos barcos pueden considerarse marineras en una situación con sólo dos barcos. Por lo tanto, en las regatas de match, algunas maniobras podrían considerarse normales que se considerarían anormales en otras regatas y, por lo tanto, "de forma marinera" se interpretará de manera algo más amplia en las regatas de match.

No obstante, cualquier maniobra que ponga a un barco o su tripulación en un riesgo irrazonable de daño o lesión no es propia del buen hacer un marineró. Los árbitros juzgarán cada incidente sobre la base de las acciones del barco en relación con las condiciones de viento y agua que está experimentando.

Sección A

Definiciones y fundamentos



MR CALL A1

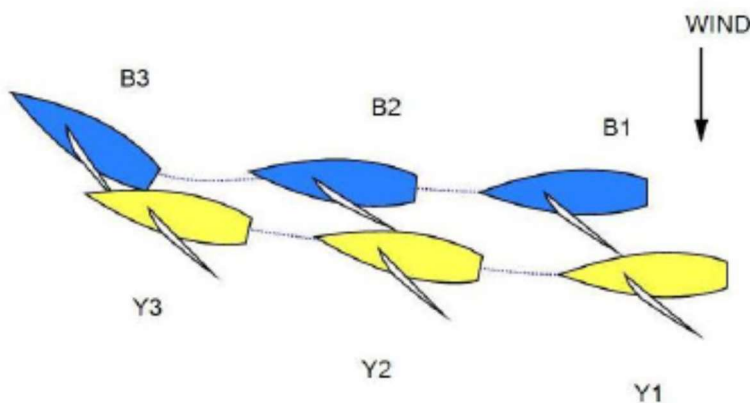
Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Definiciones Mantenerse separado

Pregunta 1

Amarillo y Azul navegan en rumbos paralelos. Azul tiene suficiente espacio para separarse pero, sin embargo, mantiene un rumbo paralelo. Después de unos 10 segundos, Amarillo orza lentamente y desde el momento en que empieza la orzada, ya no hay forma de que Azul evite a Amarillo. Azul orza y hay contacto. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Se debe penalizar a Azul. Cuando Azul ha tenido la oportunidad de mantenerse separado pero luego navega tan cerca de Amarillo que cualquier orzada de Amarillo dará lugar a un contacto, Azul no se está manteniendo separado e infringe la regla 11.

Pregunta 2

¿Sería diferente la respuesta si Azul bajara o Amarillo navegara a un rumbo ligeramente más alto, lo que haría que la separación entre los barcos disminuyera?

Respuesta 2

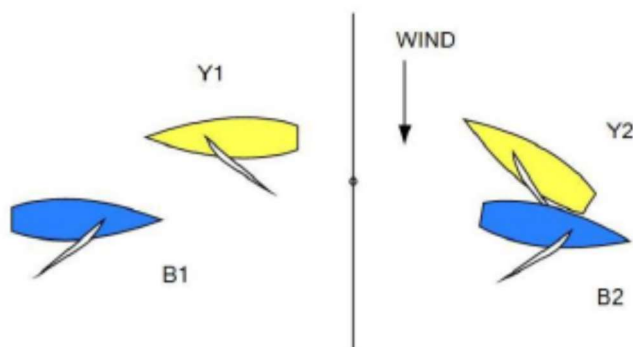
No.

MR CALL A2

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos Regla 16.1 Alterar el rumbo

Pregunta 1

Amarillo y Azul se están aproximando el uno al otro. Cuando se cruzan, Azul se mantiene separado a sotavento. Amarillo orza y, como resultado, Azul no puede responder para mantenerse separado. La popa de Amarillo hace contacto con el lado de babor de Azul. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

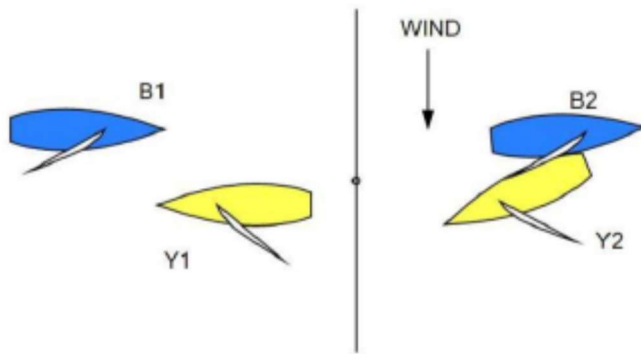


Respuesta 1

Se debe penalizar a Amarillo. Amarillo infringe la regla 16.1 al alterar el rumbo sin dar espacio a Azul para mantenerse separado.

Pregunta 2

Amarillo y Azul se aproximan. A medida que se cruzan, Azul se mantiene separado a barlovento. Amarillo arriba. Azul no puede responder y hay contacto. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe penalizar a Amarillo. Amarillo infringe la regla 16.1 al alterar el rumbo sin dar espacio a Azul para mantenerse separado.

MR CALL A3

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

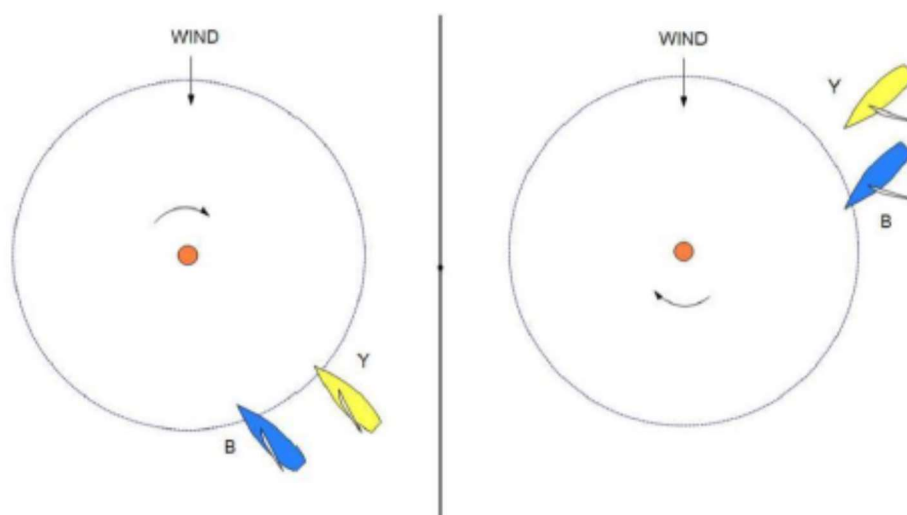
Regla C2.9 (18.1) Cuándo se aplica la regla 18

Regla C2.9 (18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza (comprometidos)

Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Pregunta 1

Azul y Amarillo se acercan a una baliza que deben dejar a estribor. ¿Cuál es el último momento en que Azul puede orzar?



Respuesta 1

La regla C2.9 (18.1) empieza a aplicarse cuando cualquier parte del casco de cualquiera de los barcos está en la zona. A partir de este momento, si Azul orza y, después, tiene que arribar para dar espacio en la baliza a Amarillo, entonces Azul infringe la regla C2.9 (18.2(a)(1)). Azul no infringe la regla 18.2(a)(1) si puede orzar mientras da espacio en baliza. Amarillo está obligado a mantenerse separado según la regla 11. Sin embargo, está exonerado por la regla 43.1(b) si, mientras navega a su rumbo debido para rodear o pasar la baliza, infringe la regla 11 porque Azul no le da espacio en baliza.

Pregunta 2

Si Azul tiene que arribar para dejar espacio en baliza, ¿cuándo debe hacerlo?

Respuesta 2

Azul está obligado a arribar rápidamente desde el momento en que el primero de los barcos esté en la zona.

MR CALL A4

Definiciones Libre a popa y libre a proa, comprometidos y Mantenerse separado

Preguntas

Cuando el spinnaker no está izado, ¿hay un tangón de spinnaker en "posición normal" en alguno de los siguientes casos?

- (i) cuando un extremo está unido al mástil y el otro extremo se proyecta más allá de la proa, o
 - (ii) en el caso de un palo extensible tipo bauprés, no se retrae tan completamente como se puede
- (a) cuando el spinnaker está, o va a estar, izado, al aproximarse o pasando una baliza
 - (b) al izar o arriar el spinnaker
 - (c) en una ceñida a barlovento
 - (d) durante las maniobras en la presalida

Respuestas

La prueba general al abordar estas preguntas es "¿Es así como se navegaría normalmente el barco, en ausencia de otros barcos?". Esto lleva a las siguientes respuestas más específicas:

(a) y (b), tanto de (i) como de (ii):

Sí, si es práctica habitual que la percha esté en esa posición dadas las circunstancias y los árbitros no son de la opinión de que la percha se haya colocado prematuramente, o dejado en posición demasiado tiempo, con el propósito de obtener una ventaja táctica (como el establecimiento de un compromiso artificial).

(c) y (d), de (i):

Sí, si la práctica habitual de ese barco es llevar su tangón de spinnaker en esa posición. No sería una práctica habitual si, por ejemplo, un barco tuviera su tangón de spinnaker sobresaliendo durante las maniobras previas a la salida, pero luego lo quitara para salir, o si saliera sin que la percha sobresaliera y luego cambiara su posición para que luego se proyectara.

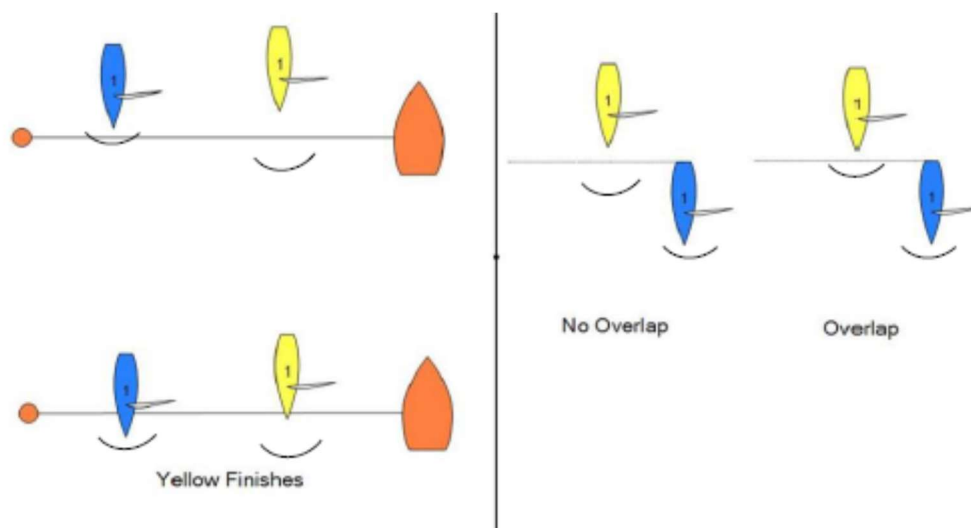
(c) y (d), de (ii): No.

MR CALL A5

Definiciones Libre a popa y libre a proa, comprometidos y Terminar (regla C2.1)

Pregunta 1

En una llegada ajustada en un tramo del recorrido hacia una línea de llegada en sotavento, Amarillo amolla su driza, escota y braza del spinnaker para que la vela esté más por delante de su proa de lo normal. ¿Cuándo termina el barco? ¿Cómo deben actuar los árbitros?



Respuesta 1

La definición de llegada (regla C2.1) deja claro que un barco termina cuando su casco cruza la línea de llegada y, por lo tanto, los árbitros no deben tomar ninguna medida.

Pregunta 2

¿Sería diferente la situación cuando dos barcos se acercan a una baliza de sotavento y existe la duda de si están comprometidos?

Respuesta 2

A efectos del compromiso, se tendrá en cuenta un spinnaker en posición normal. Sin embargo, si los árbitros ven la driza amollada, pueden juzgar que ya no está en la posición

normal y usar el casco (o el equipamiento en la posición normal) para determinar si hay un compromiso.

Pregunta 3

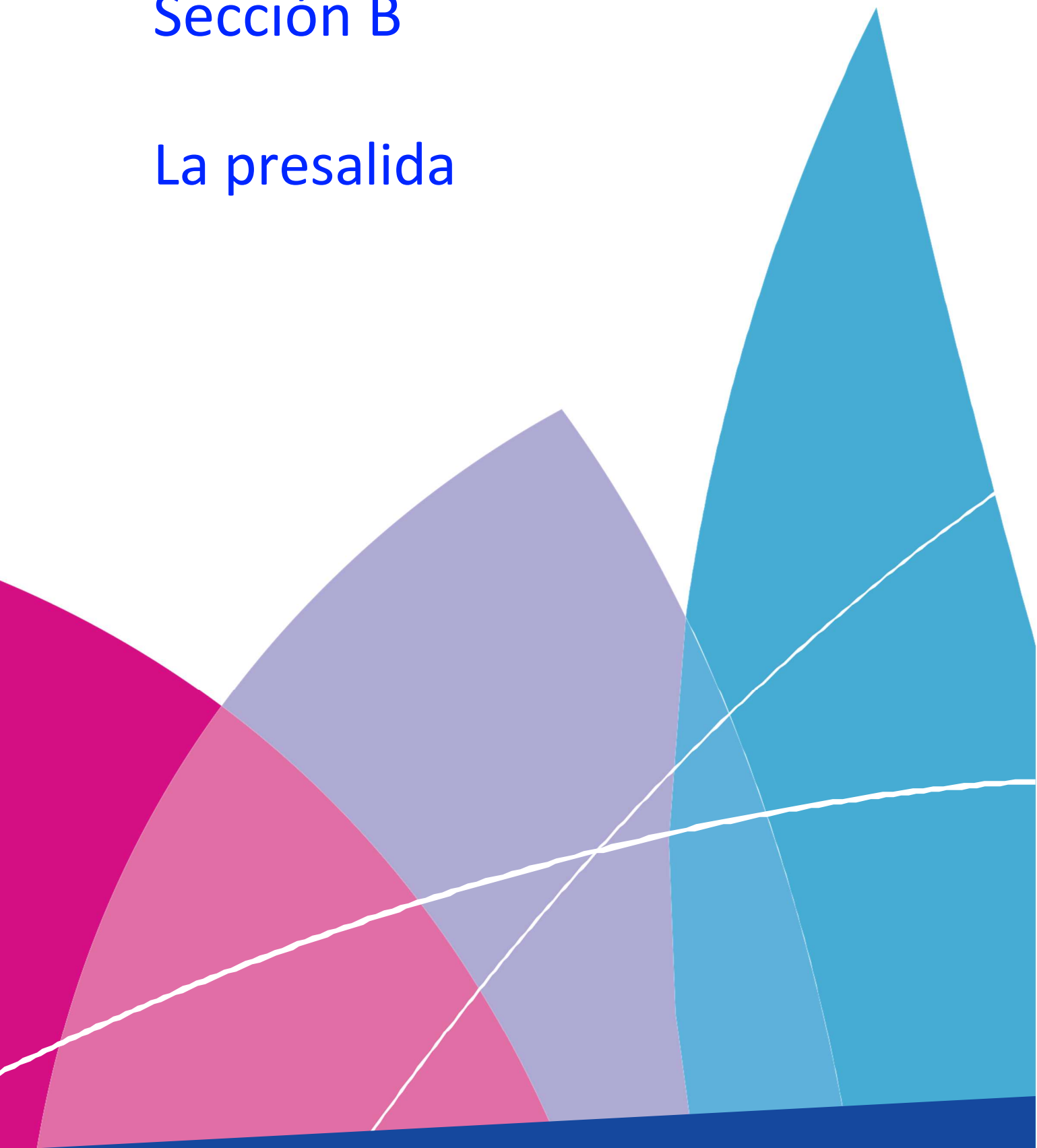
¿Sería diferente la respuesta si Amarillo estuviera en proceso de arriar el spinnaker?

Respuesta 3

No. Un spinnaker arriado o en proceso de ser arriado no es "equipo en posición normal" en el contexto de la definición donde se usa este término.

Sección B

La presalida

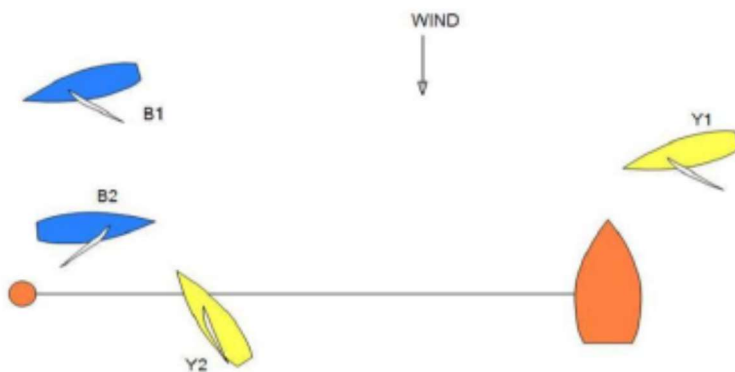


MR CALL B1

Regla C4 Requisitos antes de la salida

Pregunta 1

Azul no está fuera de su extremo asignado de la línea de salida en la señal de preparación. Como resultado, Amarillo puede evitar que cruce la línea dentro del período de dos minutos. Azul no cruzó la línea desde el lado del recorrido antes de salir. ¿Qué deben hacer los árbitros?



Respuesta 1

Se debe penalizar a Azul dos veces. Una es por infringir la regla C4.1, porque no estaba fuera de su extremo asignado, la otra es por infringir la regla C4.2, porque no cruzó la línea desde el lado del recorrido dentro del período de dos minutos. Estas reglas se infringieron en dos incidentes separados y, por lo tanto, cada uno requiere una penalización.

Pregunta 2

Si un barco no ha cruzado dentro del período de dos minutos, ¿todavía está obligado a cruzar antes de salir?

Respuesta 2

No. Aunque ha infringido la regla C4.2, no hay ningún requisito de que cruce la línea una vez finalizado el período de dos minutos.

MR CALL B2

Regla C8.1 Modificaciones al reglamento

Regla C9.3 Solicitudes de reparación o de reapertura, apelaciones, otros procedimientos

Pregunta

La señal de preparación para un match se hace antes de que los árbitros hayan llegado al campo de regatas. Es evidente para el comité de regata en la línea de salida que Amarillo no ha cumplido con el requisito previo a la salida (ver regla C4). ¿Puede el comité de regata iniciar una audiencia posterior a la prueba?

Respuesta

No. El comité de regatas no puede protestar a un barco por una supuesta infracción de una regla por la cual los árbitros pueden imponer penalizaciones (ver la regla C8.1).

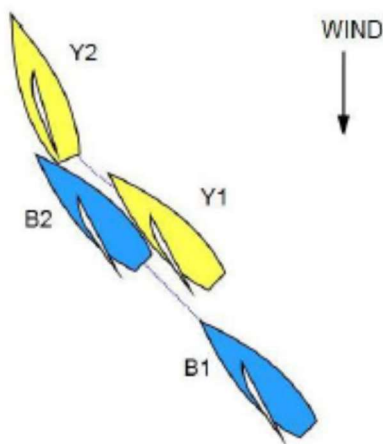
De manera similar, si los árbitros hubieran estado presentes y no hubieran señalado una penalización, de nuevo no se podría llevar a cabo ninguna otra acción (ver la regla C9.3).

MR CALL B3

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos
Regla 15 Adquirir derecho de paso

Pregunta

Azul establece un compromiso desde libre a popa. Amarillo orza inmediatamente y su popa golpea a Azul. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

La regla 11 obligaba a Amarillo a mantenerse separado y la regla 15 exigía que Azul inicialmente le diera espacio a Amarillo para mantenerse separado.

Si Amarillo orzó para no ocupar espacio innecesario (ver Caso 24 de World Sailing), Azul infringió la regla 15. Se debe penalizar a Azul.

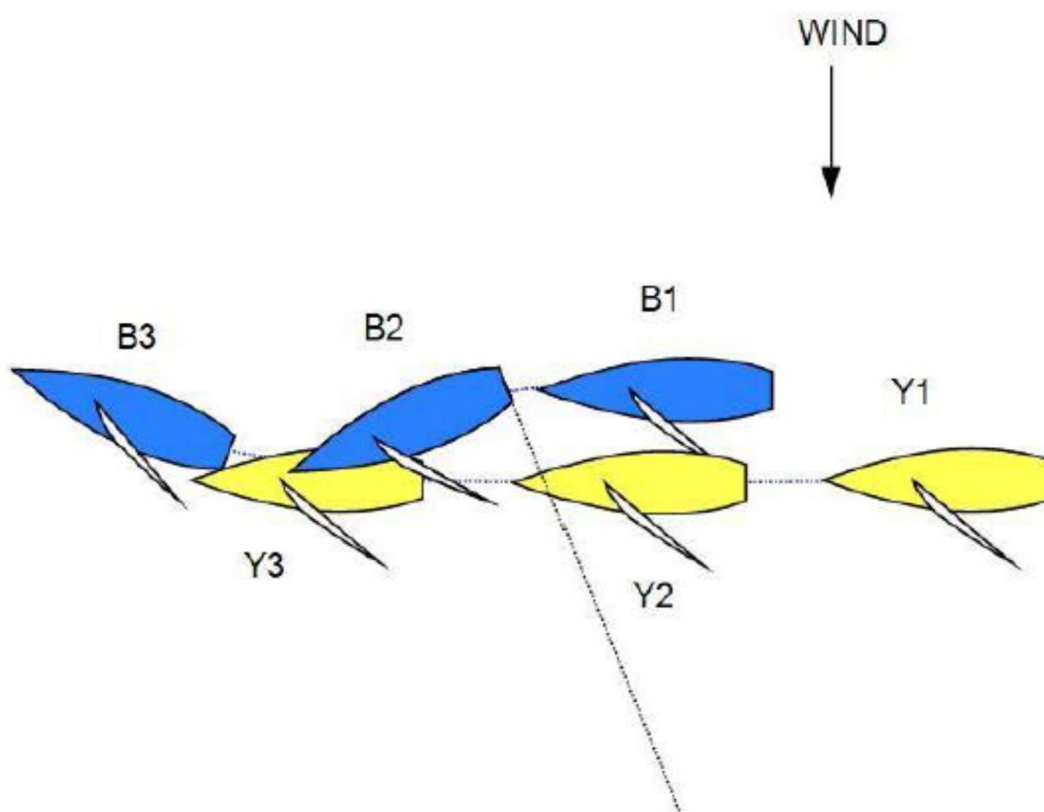
Si Amarillo claramente tomó más espacio del necesario, entonces Amarillo infringió la regla 11. Se debe penalizar a Amarillo.

MR CALL B4

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos
Regla 15 Adquirir derecho de paso

Pregunta

Azul y Amarillo están en la misma bordada, con Azul libre a proa. Amarillo se mueve más rápido que Azul. Azul arriba y los barcos quedan comprometidos. Luego, Azul gira hacia el otro lado y hay una colisión. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

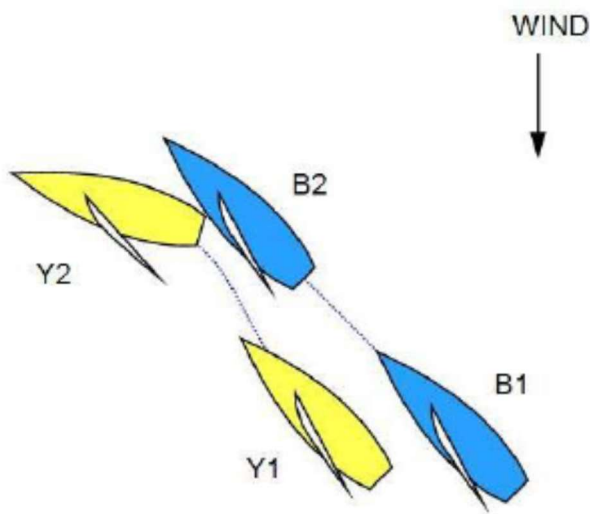
Se debe penalizar a Azul. Cuando Azul arriba, Amarillo adquiere el derecho de paso, al menos en parte, a través de las acciones de Azul. Por lo tanto, se aplica la segunda parte de la regla 15, por lo que no tiene que darle espacio a Azul para mantenerse separado.

MR CALL B5

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos Regla 16.1 Alterar el rumbo

Pregunta

Amarillo y Azul navegan en rumbos paralelos. Amarillo arriba con fuerza y Azul es incapaz de mantenerse separado. Se produce el contacto. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Amarillo. Amarillo es un barco con derecho de paso que altera el rumbo. Él no le ha dado espacio a Azul para mantenerse separado y por lo tanto ha infringido la regla 16.1.

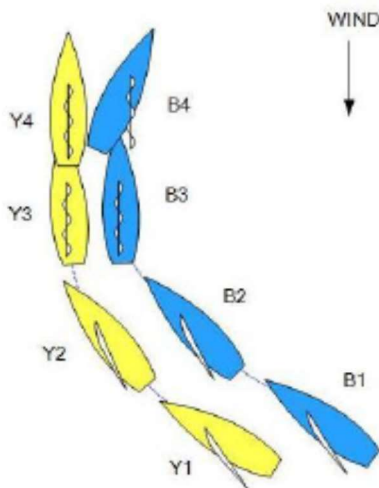
Si Amarillo había arribado levemente e inmediatamente hizo contacto con Azul, entonces Azul no se estaba manteniendo separado según la regla 11. Se debe penalizar a Azul.

MR CALL B6

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos
Regla C2.6 (13.1) Virando por avante o trasluchando
Regla 16.1 Alterar el rumbo

Pregunta 1

Amarillo, un barco de sotavento, orza proa al viento y Azul responde haciendo lo mismo, de modo que ambos alcanzan posiciones costado con costado, de proa al viento. Azul sigue alterando el rumbo y pasa de proa al viento. Al hacerlo, hace contacto con Amarillo. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



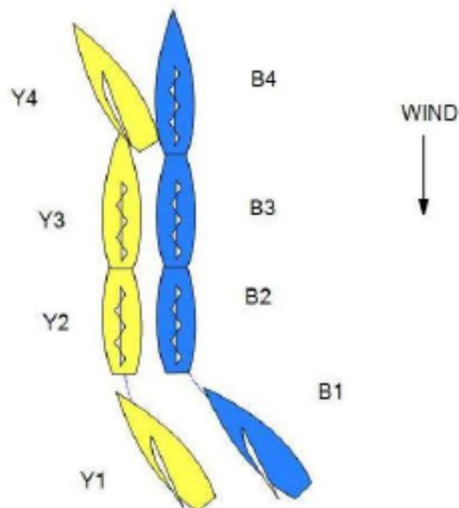
Respuesta 1

Si, cuando Amarillo empieza a orzar, Azul responde inmediatamente y continúa haciendo lo posible para mantenerse separado durante el incidente pero hay contacto de todos modos, entonces Amarillo no le da espacio a Azul para mantenerse separado e infringe la regla 16.1. Se debe penalizar a Amarillo.

Si Azul pudo haberse mantenido separado, pero respondió demasiado lento, no lo suficiente o giró demasiado, entonces Azul ha infringido la regla 11 o la regla C2.6 (13.1). Se debe penalizar a Azul.

Pregunta 2

En circunstancias similares, Azul responde y cuando está proa al viento, permanece así por un tiempo. Entonces Amarillo arriba y sus popas hacen contacto. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Si el cambio de rumbo de Amarillo da lugar inmediatamente a un contacto con Azul, Azul no se ha mantenido separado y ha infringido la regla 11. Se debe penalizar a Azul.

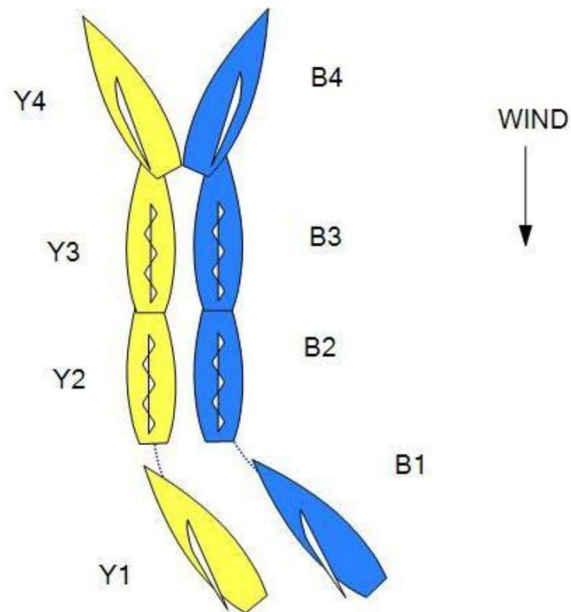
Si había más distancia entre ellos, y Amarillo arriba con fuerza y no deja espacio a Azul para mantenerse separado, entonces Amarillo infringe la regla 16.1. Se debe penalizar a Amarillo.

La decisión de los árbitros se basa en la distancia entre los barcos, la naturaleza de la orzada de Amarillo y los esfuerzos de Azul para mantenerse separado.

Pregunta 3

En circunstancias similares, Azul se mantiene separado, pero cuando está de proa al viento, lo mantiene por un tiempo. Azul luego pasa de proa al viento, y un poco más tarde Amarillo arriba y sus popas hacen contacto. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

Respuesta 3



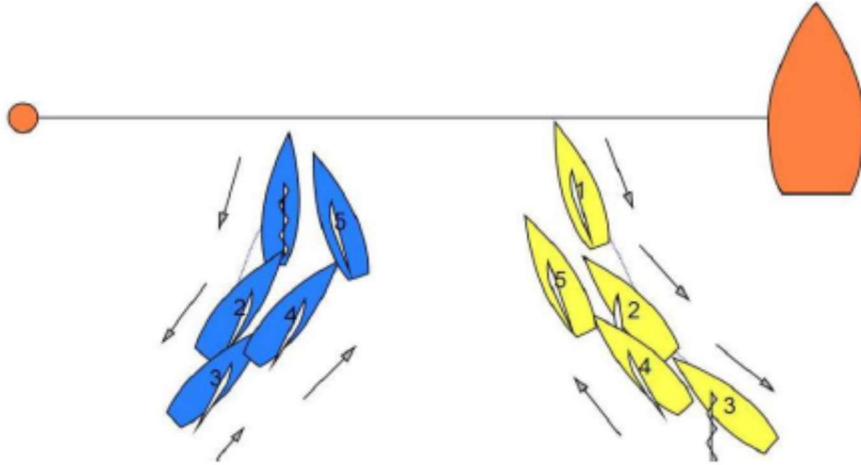
Cuando Azul pasa de proa al viento, los barcos ya no están comprometidos en la misma bordada y la segunda parte de la definición de mantenerse separado ya no se aplica.

Si el contacto hubiera ocurrido sin que Amarillo arribara, Azul hubiera infringido la regla 13.1. Se debería penalizar a Azul.

Si el contacto no hubiera ocurrido sin que Amarillo hubiera arribado, Amarillo hubiera infringido la regla 16.1. Se debería penalizar a Amarillo.

MR CALL B7

Regla 10 En bordadas opuestas Regla 16.1 Alterar el rumbo



Posición 1

Antes de la salida, Amarillo y Azul están en bordadas opuestas con ambos barcos de proa al viento. Después de un tiempo, ambos comienzan a moverse hacia atrás.

Posición 2

Ambos alcanzan un rumbo de ceñida, pero continúan moviéndose hacia atrás.

Posición 3

Azul comienza a avanzar en un rumbo para pasar por delante de Amarillo. Amarillo continúa moviéndose hacia atrás.

Posición 4

Amarillo empieza a avanzar, y desde este momento Azul ya no puede pasar por delante de Amarillo. Azul inmediatamente orza para virar.

Posición 5

Azul vira, pero antes de que llegar a una ceñida, Amarillo orza para evitar el contacto. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

Respuesta

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. Aunque Amarillo parecía que no había cambiado el rumbo de compás entre las posiciones 2 y 4, sí alteró el rumbo invirtiendo la dirección

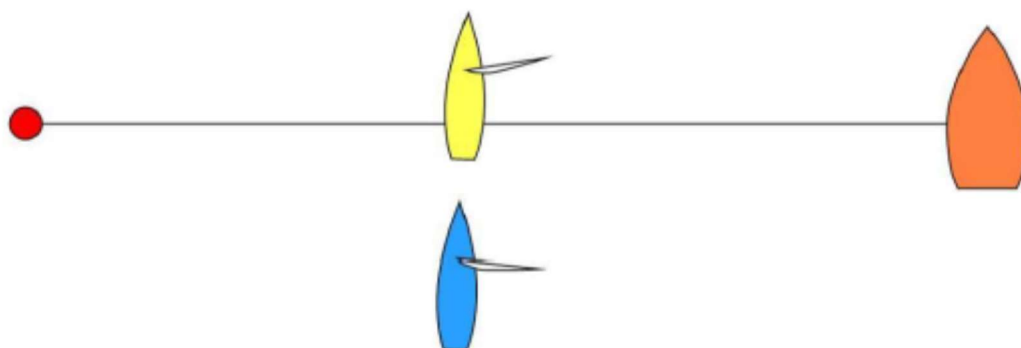
en la que navegaba (de hacia atrás a hacia adelante). La Regla 16.1 exigía que Amarillo le diera espacio a Azul, lo que hizo al orzar en la posición 5.

MR CALL B8

Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos **Definiciones Libre a popa y libre a proa, compromiso**

Pregunta

En la presalida, tanto Azul como Amarillo están en la misma bordada con Amarillo libre a proa. Ambos barcos comienzan a moverse hacia atrás y todavía no están comprometidos. ¿Qué barco tiene el derecho de paso?



Respuesta

Según la definición, Azul está libre a popa y, por lo tanto, la regla 12 exige que se mantenga separado.

El hecho de que un barco esté libre a popa de otro o se comprometa con él no depende de la dirección en que se mueva ninguno de los barcos.

MR CALL B9

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

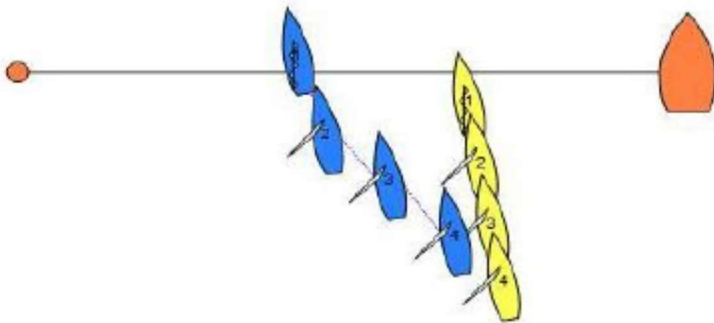
Regla 16.1 Alterar el rumbo

Regla C2.11 (21.3) Colocando una vela a la contra (suprimida)

Pregunta 1

Inicialmente, ambos barcos están estáticos amurados a estribor, pero luego empiezan a moverse hacia atrás colocando a la contra (acuartelando) sus velas mayores.

Desde la posición 2, Azul empuja más fuerte su vela mayor y al mismo tiempo rema (sculling) con fuerza en el lado de barlovento para hacer que el barco se mueva deprisa lateralmente. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

La regla 21.3 no se aplica en cuanto a desplazarse hacia atrás o hacia los lados por el agua (ver la regla C2.11). Sin embargo, cuando Azul, el barco con derecho de paso, empieza a desplazarse hacia barlovento entre la posición 2 y la 3, está alterando rumbo y debe dar espacio a Amarillo para que se mantenga separado según la regla 16.1.

Si, cuando Azul comienza a desplazarse de lado, Amarillo responde inmediatamente y continúa haciendo todo lo que puede para mantenerse separado (incluido su propio desplazamiento hacia barlovento) pero no puede mantenerse separado, entonces Azul no le está dando

espacio a Amarillo para que se mantenga separado e infringe la regla 16.1. Se debe penalizar a Azul.

Si Amarillo sí pudo haberse mantenido separado, pero respondió demasiado lento o no lo suficiente, entonces Amarillo ha infringido la regla 11. Se debe penalizar a Amarillo.

Pregunta 2

¿Sería diferente la respuesta si Azul empezara a desplazarse de lado desde su posición estacionaria 1?

Respuesta 2

No

MR CALL B10

Regla C2.5 (7) Último punto de certeza

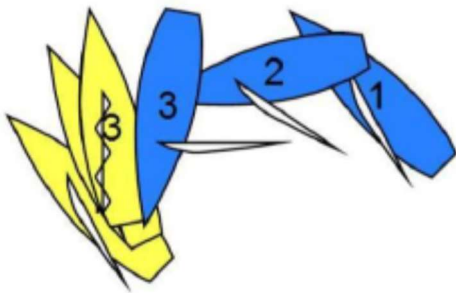
Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla 14 Evitar contactos

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Pregunta

Azul, el barco de barlovento, arriba con fuerza para pasar por detrás de Amarillo. Amarillo orza poco después de que Azul comience a arribar. Azul se mantiene separado en la posición 2. En la posición 3, ambos barcos pasan por el lado de barlovento del otro. Hay contacto entre los barcos. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Azul como el barco que debe mantenerse separado a menos que Amarillo infrinja la regla 16.1 alterando el rumbo sin darle espacio a Azul para mantenerse separado.

Como se establece en la regla C2.5 (7), los árbitros asumirán que el estado de un barco o su relación con otro no ha cambiado hasta que estén seguros de que ha cambiado. Los árbitros no pueden estar seguros de cuál es el barco con derecho de paso en la posición 3. Su último punto de certeza fue que Amarillo era el barco con derecho de paso.

MR CALL B11

Regla 10 En bordadas opuestas

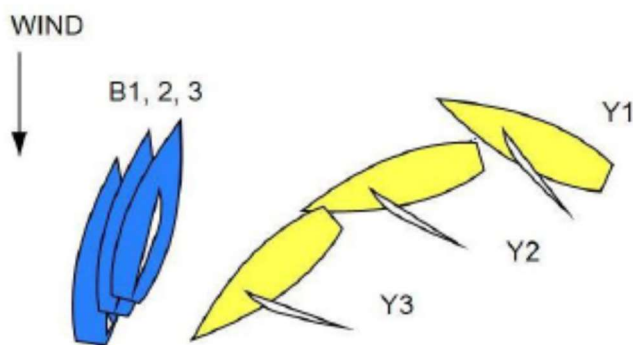
Regla C2.6 (13.1) Virando por avante o trasluchando

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Pregunta 1

Antes de la salida, Amarillo y Azul están separados y no están en rumbo de colisión. Azul tiene la intención de virar pero después de pasar de proa al viento pierde el control. Antes de que Azul llegue a un rumbo de ceñida, Amarillo arriba hacia Azul. Azul no puede tomar ninguna acción que evite una colisión si Amarillo dejara de arribar. Sin embargo, Amarillo continúa arribando y pasa a popa de Azul. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. El cambio de rumbo de Amarillo exigía que éste le diera espacio a Azul para mantenerse separado según la regla 16.1 y Amarillo cumple al arribar continuamente. Azul está navegando dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 16.1 y, por lo tanto, está exonerado por la regla 43.1(b) por su infracción de la regla 10. La misma respuesta se aplicaría si Azul hubiera tenido éxito en completar su virada y hubiera perdido el rumbo.

Pregunta 2

¿Cambiaría la respuesta si el caña de Azul hubiera gobernado intencionadamente su barco de modo que perdiera el gobierno y lo colocara en una situación en la que no fuera posible mantenerse separado si Amarillo alterase a un rumbo de colisión?

Respuesta 2

No. Ninguna regla prohíbe a Azul estar en la posición en la que estaba, ya lo hiciera deliberadamente o no.

MR CALL B12

Regla 10 En bordadas opuestas

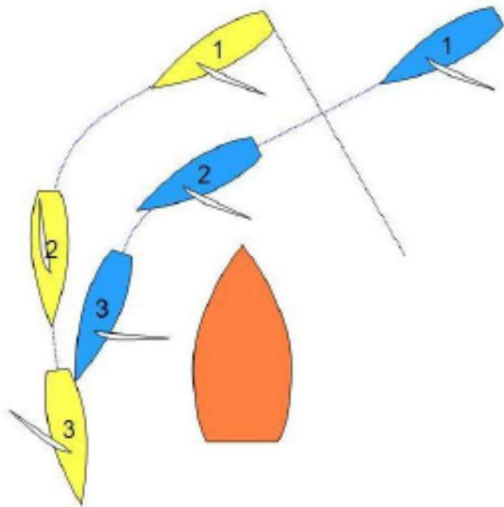
Regla 15 Adquirir derecho de paso

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

Pregunta

Antes de la salida, Amarillo y Azul, navegando de través y amurados a estribor, se aproximan a un barco fondeado. Cuando Amarillo está en el obstáculo, está libre a proa de Azul. Amarillo pasa a barlovento del obstáculo, arriba a lo largo de su costado, luego traslucha para rodear su popa. Muy poco después de que Amarillo traslucha, Azul todavía está a estribor y gana un pequeño compromiso interior. Azul altera el rumbo tratando de evitar el contacto con Amarillo pero hay contacto. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Amarillo.

Amarillo pudo haber dado espacio a Azul desde el momento en que se estableció el compromiso. El azul se convierte en el barco con derecho de paso según la regla C2.6 (13.2) cuando el pujamen de la vela mayor de Amarillo cruza la línea de cruzía. Amarillo deja de tener derecho de paso, por lo que la regla 15 no se aplica. Amarillo debe dar espacio a

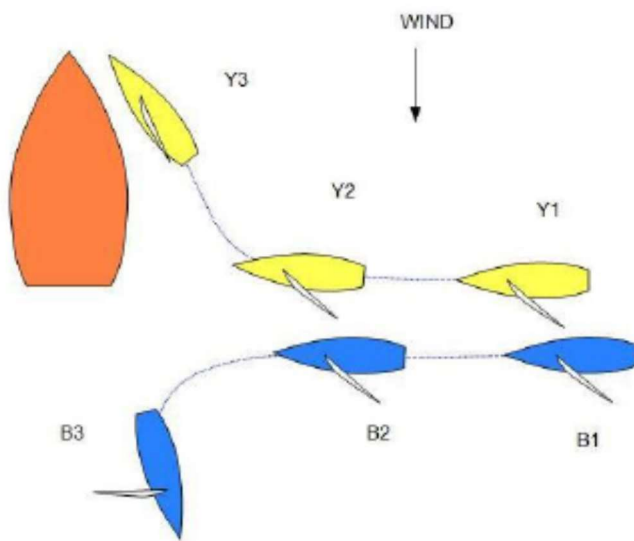
Azul según la regla 19.2(b) y mantenerse separado de Azul según la regla 10.

MR CALL B13

Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

Pregunta

Antes de la salida, y antes de acercarse a cualquier baliza de salida, Amarillo y Azul se acercan a un gran barco fondeado, con Amarillo a media eslora por delante. Parece que Azul tiene la intención de cruzar la popa del barco, y que Amarillo necesita espacio para pasar por el mismo lado en el interior de Azul. El azul no se aleja para dejar espacio y, en el último momento, el amarillo evita el barco orzando bruscamente y yendo a barlovento. Antes de que la proa de Azul llegue a la popa del barco, traslucha para no pasar por la popa. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Azul. El barco era un obstáculo. A menos que Azul elija pasar a barlovento desde lo suficientemente lejos, Amarillo puede asumir que ambos van a arribar y a pasar por debajo del obstáculo. De ello se deduce que Azul debe dar espacio. Al no hacerlo, ha infringido la regla 19.2(b).

MR CALL B14

Regla 16.1 Alterar el rumbo

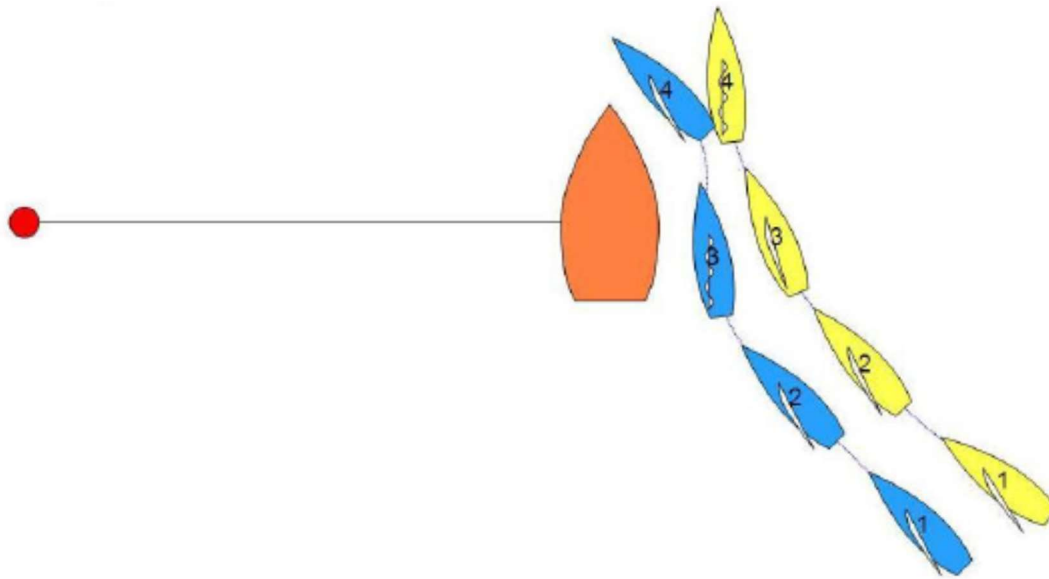
Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

Definiciones baliza y obstáculo

Pregunta

La situación se da en la presalida, a aproximadamente 2 minutos para la señal de salida. La embarcación del comité de regatas también es una baliza de salida.

Entre las situaciones 3 y 4, Azul hace un cambio de rumbo grande y rápido acuartelando su foque para arribar, y no le da espacio a Amarillo para que se mantenga separado. Hay contacto entre Azul y Amarillo. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Azul. La regla 19, junto con las reglas correspondientes de la Sección A y B, se aplica cuando los barcos no se están acercando a la baliza de salida para salir. Amarillo le estaba dando espacio a Azul entre él y el barco del comité de regatas (un obstáculo). Cuando Azul, un barco con derecho de paso, altera el rumbo, debe dar espacio a Amarillo para que se mantenga separado según la regla 16.1. Él no le ha dado espacio a Amarillo para mantenerse separado y ha infringido la regla 16.1.

MR CALL B15

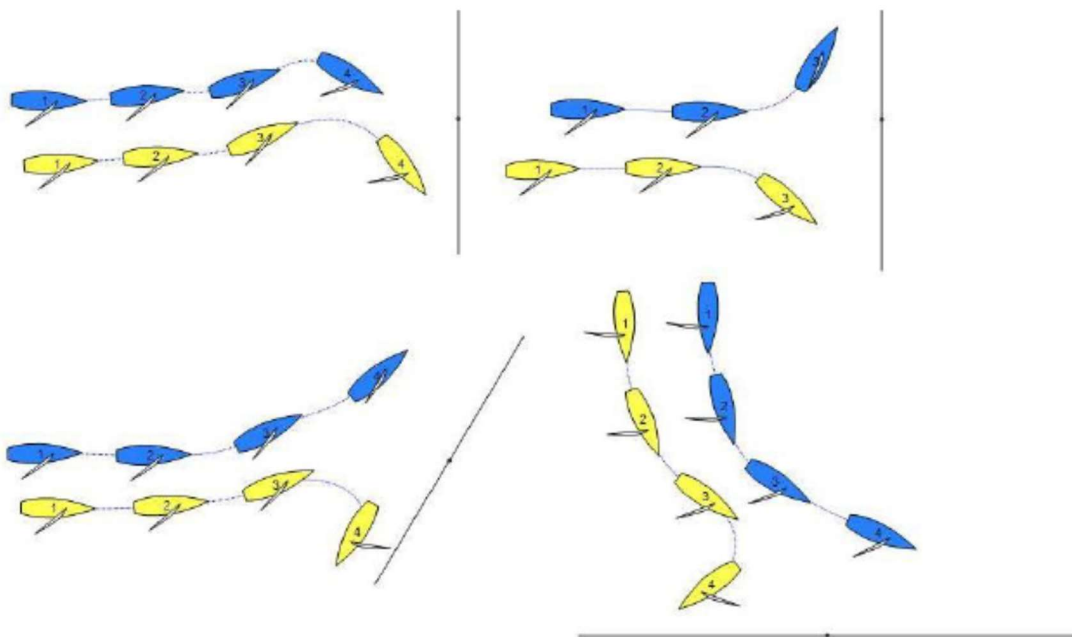
Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

Pregunta 1

Azul y Amarillo están comprometidos amurados a babor, con Amarillo como barco de sotavento con derecho de paso. Se acercan a un obstáculo continuo en rumbos que dejan claro que Amarillo es el barco interior, o en un ángulo de aproximadamente 90 grados con respecto a la orilla, por lo que no está claro qué barco será el barco interior cuando lleguen al obstáculo. Amarillo empieza a orzar o mantiene su rumbo y Azul se mantiene separado. Cuando Amarillo está aproximadamente a una eslora y media del obstáculo, de repente arriba y pasa el obstáculo a babor dejando a Azul libre a popa. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



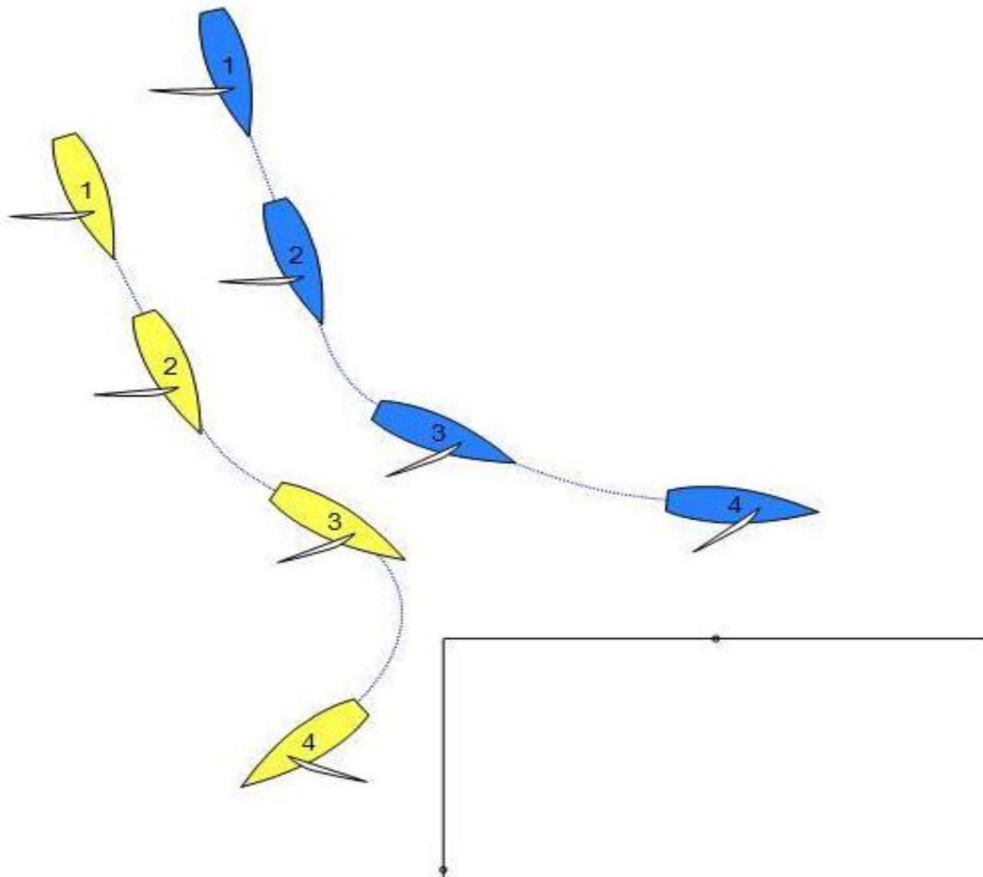
Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. Se aplica la regla 11, y la regla 19 también se aplica cuando queda claro que los barcos están en el obstáculo. Amarillo tiene el derecho de paso y puede optar por orzar o arribar, como prefiera,

siempre que cumpla con la regla 16.1. Si Amarillo y Azul arriban para pasar el obstáculo a babor, Amarillo debe dar espacio a Azul mientras los barcos están comprometidos. Si Azul queda libre a popa, debe cumplir con la regla 19.2(c). En las situaciones que se muestran, no se infringe ninguna regla.

Pregunta 2

En la presalida, Azul y Amarillo, comprometidos amurados a babor se acercan al extremo exterior de un muelle. Antes de que los barcos estén en el obstáculo, Amarillo, a sotavento, orza levemente y Azul se mantiene separado. Amarillo arriba de repente, dejando el obstáculo a babor. Azul deja el obstáculo a estribor. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Amarillo tiene el derecho de paso y puede optar por orzar o arribar como desee siempre que cumpla con la regla 16.1.

MR CALL B16

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

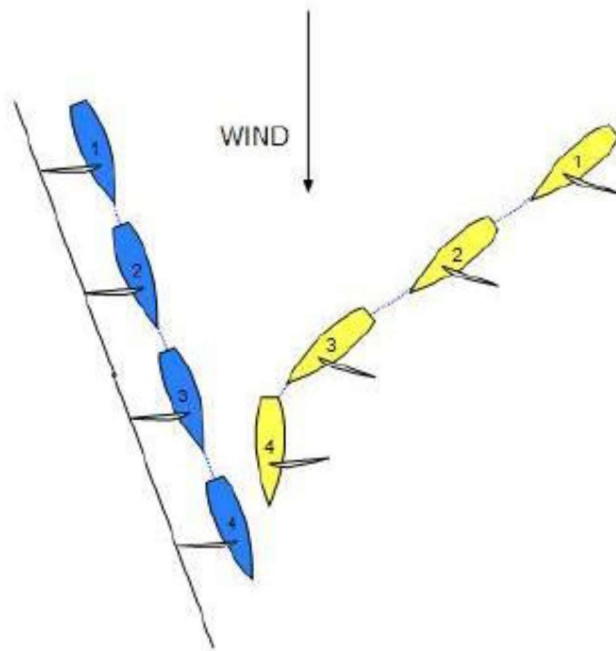
Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Definiciones Libre a popa y libre a proa, compromiso

Pregunta 1

Amarillo y Azul navegan a más de noventa grados del viento real. Azul, amurado a babor, está navegando a lo largo de un obstáculo continuo. Amarillo, amurado a estribor se acerca al obstáculo en rumbo de colisión con Azul. Amarillo arriba y evita a Azul.

Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



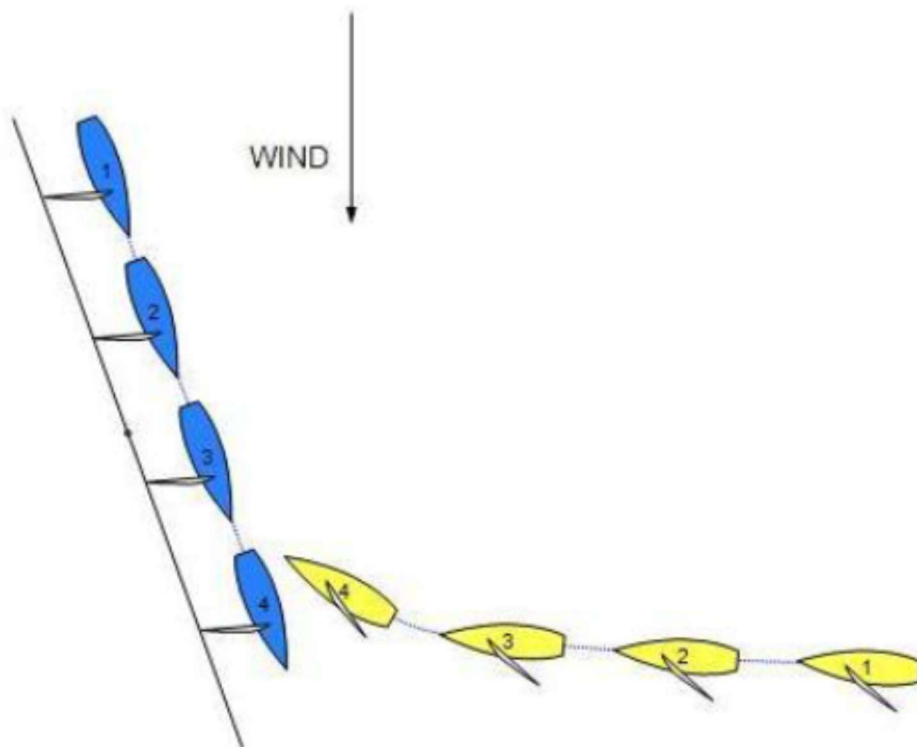
Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. Ambos barcos navegan a más de noventa grados del viento real y están comprometidos. Amarillo es el barco exterior y está obligado por la regla 19.2(b) a dar espacio a Azul entre él y el obstáculo. Al arribar para dar espacio entre las posiciones 3 y 4, Amarillo cumplió con su obligación conforme a la regla 19.2 (b).

En la posición 3, Amarillo necesitaba actuar para evitarlo; por lo tanto, Azul no se mantenía separado según la regla 10. Sin embargo, Azul navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 19.2(b) y, por lo tanto, está exonerado por la regla 43.1(b).

Pregunta 2

Azul está navegando a un rumbo que está a más de noventa grados del viento verdadero, amurado a babor, a lo largo de un obstáculo continuo. Amarillo navega en un rumbo de ceñida a estribor y se acerca al obstáculo en rumbo de colisión con Azul. Cuando es obvio que Azul no va a alterar el rumbo, Amarillo orza y evita a Azul. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe penalizar a Azul.

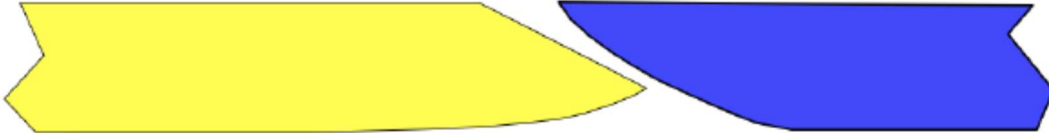
La definición Libre a popa y libre a proa, compromiso sólo se aplica entre barcos en bordadas opuestas cuando ambos navegan a más de noventa grados del viento real. Dado que Amarillo no navega a más de noventa grados del viento, los barcos no están comprometidos y la regla 19.2 (b) no se aplica. Amarillo no tiene por qué dar espacio a Azul. Cuando Amarillo tiene que orzar, Azul no se mantiene separado e infringe la regla 10.

MR CALL B17

Definiciones mantenerse separado

Pregunta

Cuando Azul, un barco que debe mantenerse separado, pasa su proa sobre el espejo de popa de Amarillo, ¿Azul se está manteniendo separado?



Respuesta

Sí.

MR CALL B18

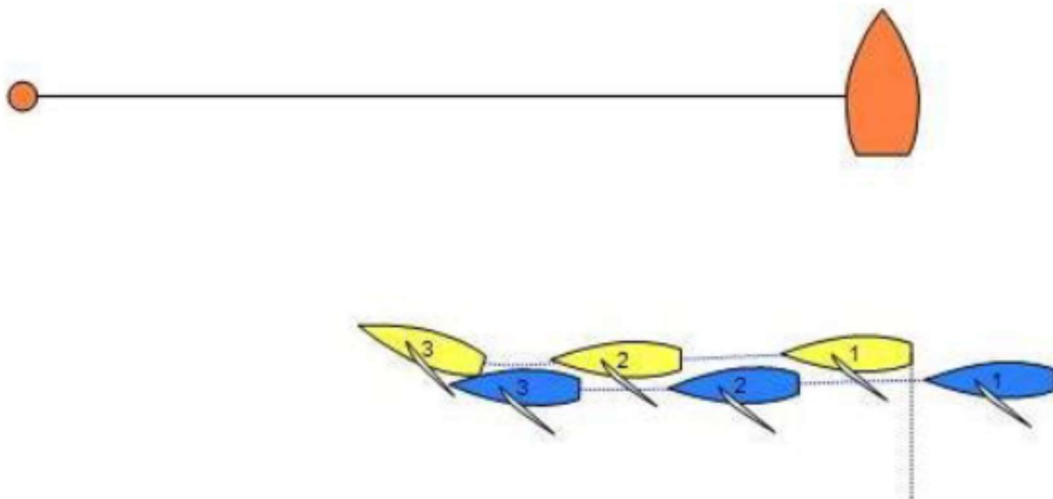
Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos

Regla 15 Adquirir derecho de paso

Pregunta

Amarillo y Azul van de través costado con costado amurados a estribor en la presalida, mientras que Amarillo está libre a proa y ligeramente a barlovento del rumbo de Azul. Amarillo amolla su vela y Azul crea un compromiso a sotavento, sin que ninguno de los barcos altere el rumbo. La separación entre los barcos es de sólo unos centímetros. Amarillo orza para mantenerse separado y hay contacto inmediato. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Azul. Azul obtiene el derecho de paso como resultado de que Amarillo reduce la velocidad. Si bien el cambio de velocidad es consecuencia de una acción de Amarillo, un aumento o disminución de velocidad no es en sí misma una 'acción' en el sentido de la segunda parte de la regla 15. Por lo tanto, la regla 15 se aplica cuando Azul adquiere el derecho de paso. Como Azul crea el compromiso

tan cerca que Amarillo no tiene posibilidad de mantenerse separado, Azul no le da espacio a Amarillo para mantenerse separado e infringe la regla 15.

MR CALL B19

Regla 10 En bordadas opuestas

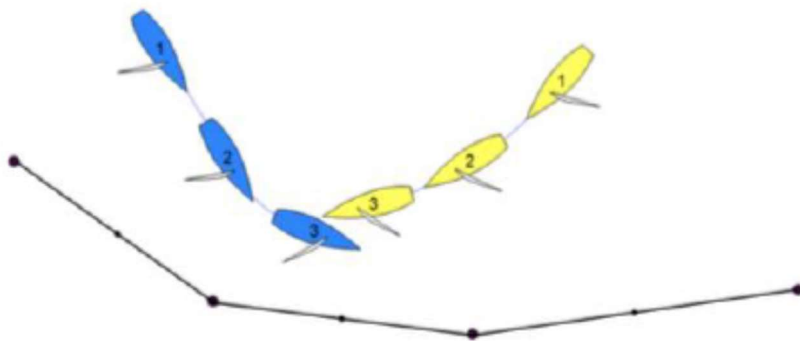
Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

Definiciones Libre a popa y libre a proa, compromiso, obstáculo, mantenerse separado y espacio

Pregunta 1

Antes de la salida, Amarillo, a estribor, y Azul, a babor, navegan a más de noventa grados del viento real. Ambos barcos navegan hacia un obstáculo. En la posición 3, Amarillo orza para evitar a Azul y muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Se debe penalizar a Azul.

Amarillo es el barco con derecho de paso y los árbitros están seguros de que Amarillo ha elegido pasar el obstáculo por su lado de babor (ver la regla 19.2 (a)).

A los efectos de la regla 19, la determinación de barco interior y exterior se hace en relación al barco con derecho de paso y el obstáculo cuando los barcos están en el obstáculo. Como Amarillo pasa el obstáculo por su lado de babor, cualquier barco que esté en el lado de babor de

Amarillo es un barco interior y cualquier barco en el lado de estribor de Amarillo es un barco exterior.

En la posición 2, Azul es el barco que se mantiene separado y que también debe dar espacio a Amarillo en el obstáculo. Amarillo altera el rumbo de las posiciones 1 a 2 y Azul tiene espacio para mantenerse separado. Después de la posición 2, Azul no logra mantenerse alejado y deja espacio a Amarillo para pasar el obstáculo.

Pregunta 2

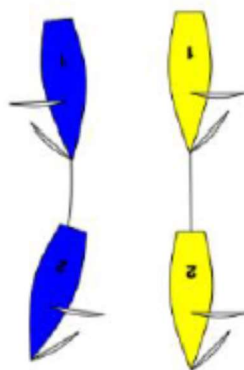
¿Sería diferente la respuesta si Azul navegara en paralelo y cerca del obstáculo?

Respuesta 2

No.

Pregunta 3

Antes de la salida, Amarillo, a estribor, y Azul, a babor, navegan a más de noventa grados del viento real y ambos barcos navegan hacia un obstáculo. Amarillo está en un rumbo en el que los árbitros no pueden estar seguros del lado por el que Amarillo va a pasar el obstáculo. Azul cambia de rumbo a estribor y muestra la bandera Y.



Respuesta 3

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

La regla 19.2(b) se aplica cuando dos barcos están en un obstáculo. Para determinar el barco interior y exterior, los

árbitros deben estar seguros de si el barco con derecho de paso ha optado por pasar el obstáculo por su banda de babor o por su banda de estribor.

En la posición 2, el barco con derecho de paso navega perpendicular al obstáculo. Por lo tanto, no es posible identificar claramente qué barco es el barco "interior". Cuando los árbitros no están seguros de qué barco es el "barco interior", ninguna parte de la regla 19 crea ninguna obligación, y la regla 11 exige que Azul se mantenga separado.

Sección C

La salida



MR CALL C1

Regla C2.5 (7) Último punto de certeza

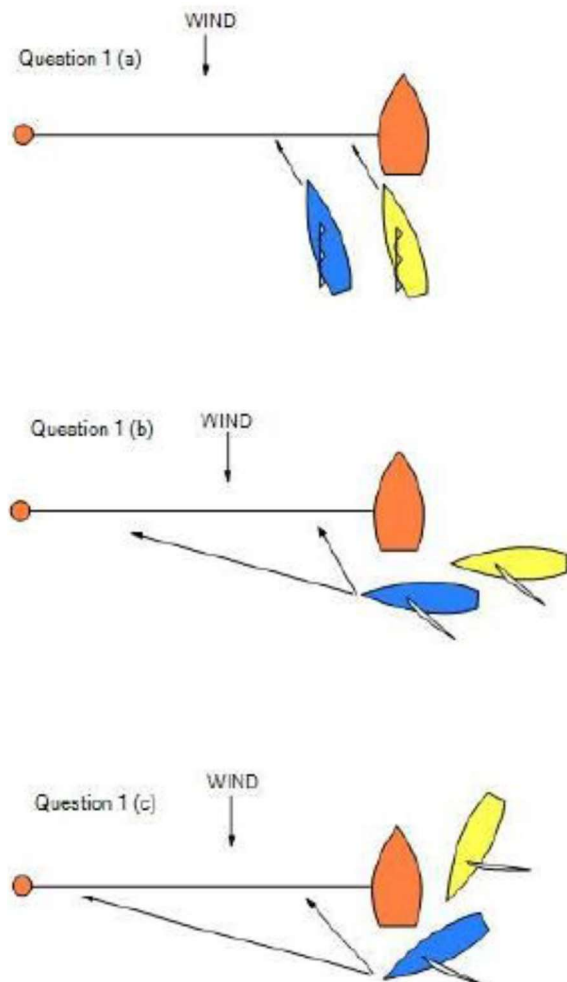
Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Preámbulo de la sección C en balizas y obstáculos

Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

Pregunta 1

Azul y Amarillo se aproximan al extremo de la línea de salida del barco del comité de regatas. ¿Cómo deciden los árbitros si se están acercando a una baliza de salida para salir?



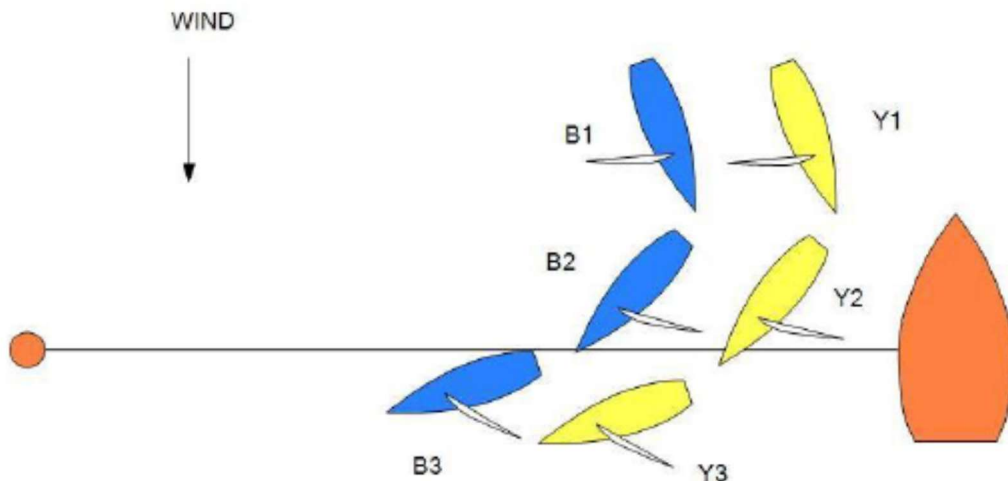
Respuesta 1

En cada uno de los diagramas a, b y c los barcos pueden estar acercándose a una baliza de salida para salir. Los árbitros utilizarán la velocidad y el rumbo de los barcos en las condiciones reinantes y el tiempo restante hasta la señal

de salida para decidir si se están acercando a una baliza de salida para salir. Dado que las líneas de salida de las regatas de match son cortas, los barcos pueden incluso estar acercándose al otro extremo (diagrama b). Sin embargo, hasta que ambos árbitros estén de acuerdo en que los barcos se acercan para salir, decidirán que no (ver la regla C2.5 (7)).

Pregunta 2

Antes de salir, Azul y Amarillo están en el lado del recorrido de la línea de salida navegando amurados a babor a un rumbo que está a más de noventa grados del viento real. Azul deja espacio para que Amarillo pase la embarcación del comité de regatas. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

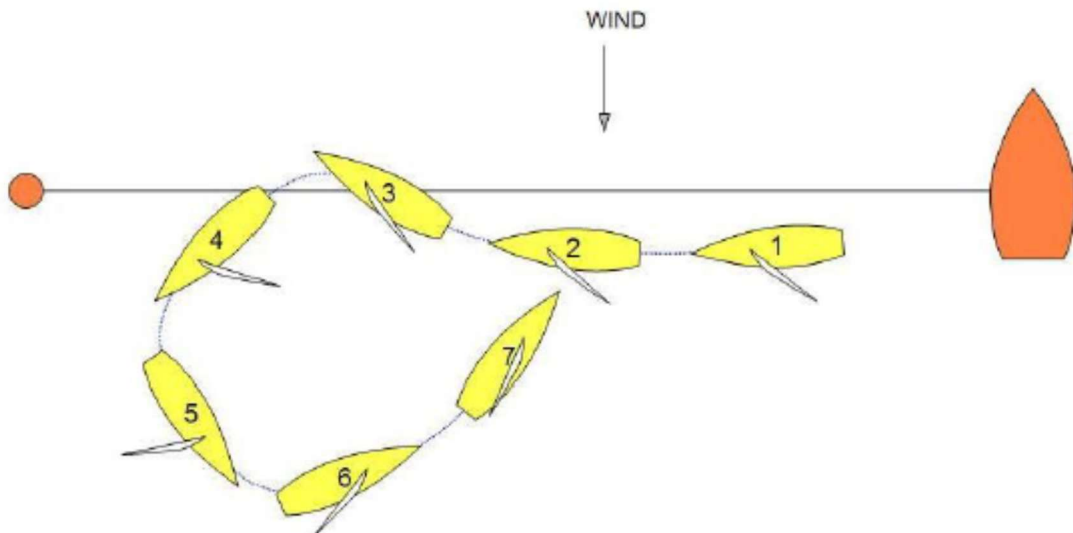
Un barco no puede acercarse a una baliza para salir hasta que se acerque para pasar la baliza en el lado requerido. En la posición 1, Amarillo tenía derecho a espacio según la regla 19.2(b), espacio que se le dio. Esto también se aplica cuando ambos barcos han sido llamados en la salida.

MR CALL C2

Regla C7.2(a) Para todas las penalizaciones
Regla C7.3(c) Limitaciones a las penalizaciones

Pregunta

Un barco que ha sido penalizado durante la presalida está navegando de través justo antes de salir. En el momento de la señal de salida, orza lo suficiente para cruzar la línea de salida y, antes de llegar a un rumbo de ceñida, arriba, traslucha y navega con rumbo de ceñida en la otra bordada. ¿Se ha penalizado de la forma exigida por la regla C7.2 (a) y C7.3 (c)?



Respuesta

Sí. el barco estaba obligado a salir antes de ejecutar su penalización, pero no tenía porqué empezar a hacerla desde un rumbo de ceñida.

Sección D

El tramo a la baliza de barlovento



MR CALL D1

Regla 11 En la misma bordada

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Definiciones Mantenerse separado y Espacio

Pregunta 1

Poco después de la salida, Amarillo y Azul van de ceñida amurados a babor. Los barcos están comprometidos y Amarillo se mantiene separado a barlovento. Cuando los barcos pasan a sotavento de la baliza L, una boya inflable que no es una baliza en este tramo, Azul orza y Amarillo responde. Amarillo deja de orzar cuando golpea la baliza en medio del barco, lo que hace que Azul reduzca su orzada. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

Respuesta 1

Se debe penalizar a Azul. Cuando Azul, el barco con derecho de paso, altera el rumbo, debe dar espacio de acuerdo con la regla 16.1. No es propio del buen hacer marinero tocar una baliza. Debido a que la boya L no es una baliza en este tramo, las reglas 18 y 31 no se aplican.

Pregunta 2

¿La respuesta sería la misma si los barcos pasaran a sotavento de un objeto que no fuera lo suficientemente grande como para ser considerado un obstáculo, pero que, sin embargo, limitara su capacidad de respuesta o podía causar daños al casco o a los foils?

Respuesta 2

Sí. Siempre que Amarillo se mantuviera separado inicialmente, Azul debe darle espacio para responder de forma marinera cuando altera el rumbo.

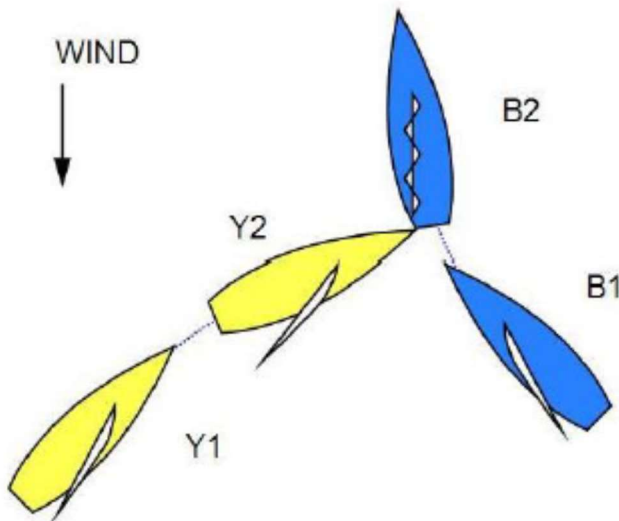
MR CALL D2

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Pregunta

Azul y Amarillo se aproximan el uno al otro en un tramo del recorrido hacia una baliza de barlovento. Mientras Amarillo arriba para pasar por la popa de Azul, Azul orza. Amarillo intenta arribar más pero hay contacto entre la aleta de babor de Azul y la proa de Amarillo. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Siempre que los árbitros estén convencidos de que Amarillo se mantenía separado antes de que Azul orzara, Azul ha infringido la regla 16.1 al alterar el rumbo sin dejar espacio a Amarillo. Se debe penalizar a Azul.

MR CALL D3

Regla 20.2(b) Espacio para virar por avante en un obstáculo: Respuesta

Pregunta

Al acercarse a un obstáculo, Amarillo y Azul navegan en ceñida en la misma bordada. Azul da una voz y señala a Amarillo pidiéndole espacio para virar. Amarillo cree que Azul está navegando por debajo de un rumbo de ceñida e ignora la voz. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

Respuesta

Se debe penalizar a Amarillo. Cuando el barco que llama navega en ceñida, el barco llamado siempre debe responder a la llamada de acuerdo con la regla 20.2 (b).

Además, si Azul pidió espacio para virar cuando estaba claro que navegaba por debajo de un rumbo de ceñida, entonces Azul infringió la regla 20.1(b). Se debe penalizar a Azul.

MR CALL D4

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

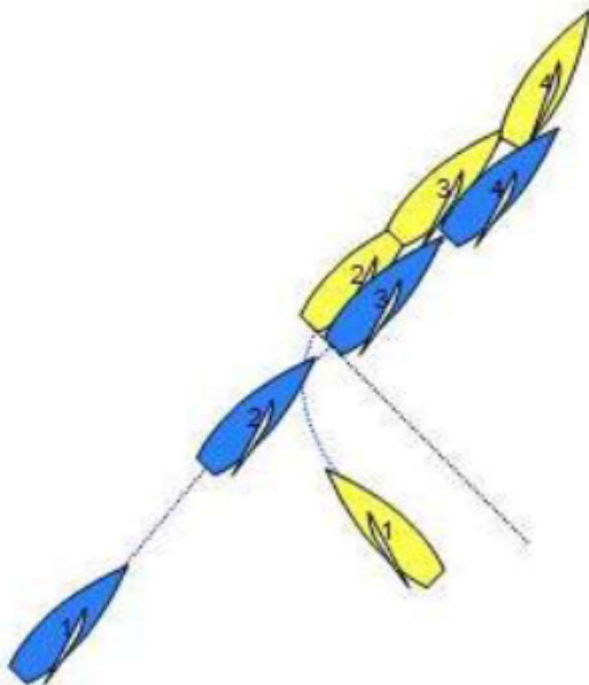
Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos

Regla 15 Adquirir derecho de paso

Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Pregunta 1

Amarillo y Azul están en ceñida con Amarillo amurado a estribor y Azul amurado a babor. Amarillo pasa de proa al viento y completa una virada libre a proa y ligeramente a barlovento de la línea de rumbo de Azul. Su virada ralentiza a Amarillo y Azul crea un compromiso a sotavento, sin que ninguno de los barcos altere el rumbo. La separación entre los barcos es de sólo unos centímetros. Amarillo orza para mantenerse separado y hay contacto inmediato. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Azul no necesita de alterar el rumbo antes de que Amarillo complete su virada. Después de que Amarillo completa su virada, Azul tiene espacio para mantenerse separado arribando si es necesario, por lo que Amarillo cumple con su obligación conforme a la regla 15 de darle inicialmente espacio a Azul para que se mantenga separado. Cuando Azul poco después adquiere el derecho de paso al establecer un compromiso a sotavento, Azul debe darle espacio a Amarillo para mantenerse separado según la regla 15.

Si, cuando se establece el compromiso, Amarillo hace todo lo posible por mantenerse separado pero no puede hacerlo, entonces Azul infringe la regla 15. Amarillo infringe la regla 11 pero está exonerado por la regla 43.1(b). Se debe penalizar a Azul.

Sin embargo, si Amarillo no hace todo lo posible para mantenerse separado y Azul, después de dar espacio inicialmente, debe actuar para evitarle o hay contacto, entonces Amarillo infringe la regla 11. Se debe penalizar a Amarillo.

Pregunta 2

¿Sería diferente la respuesta si Amarillo completara la virada libre a proa y más a barlovento, pero avanzara a una velocidad más lenta que Azul y se deslizara hacia los lados reduciendo la separación entre Azul y Amarillo?

Respuesta 2

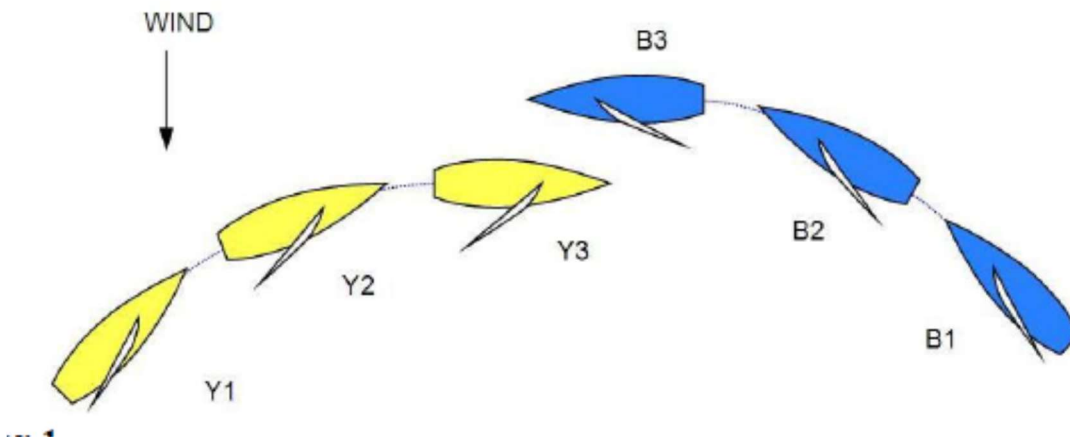
No.

MR CALL D5

Regla 10 En bordadas opuestas Regla 16.1 Alterar el rumbo

Pregunta 1

En un tramo del recorrido hasta una baliza de barlovento, Azul y Amarillo se acercan entre sí. Aproximadamente a cuatro esloras de casco de Azul, Amarillo arriba para evitar a Azul. Luego, Azul arriba, de modo que los barcos permanecen en rumbo de colisión. Amarillo y Azul continúan arribando de la misma manera, hasta que finalmente se cruzan el uno con el otro con el viento aproximadamente por el través. En ningún momento Azul navega con un rumbo que esté a más de noventa grados del viento real. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. La regla aplicable es la 16.1, pero Azul no la ha infringido, porque durante todo el incidente le ha dado espacio a Amarillo para que se mantuviera separado.

Pregunta 2

En circunstancias similares, el rumbo de Amarillo le permitiría cruzar por delante de Azul, pero Azul orza hacia un rumbo de colisión y Amarillo vira para alejarse de forma marinera. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

Respuesta 2

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. Como en la Pregunta 1, la regla aplicable es la 16.1, y aunque Azul ha obligado a Amarillo a alterar el rumbo, no lo ha hecho sin haberle dado espacio para que se mantuviera separado.

MR CALL D6

Regla 16.1 Alterar el rumbo Definiciones espacio

Pregunta

Azul está ciñendo a babor y Amarillo está ciñendo a estribor en un tramo del recorrido hacia una baliza de barlovento. Amarillo arriba a un rumbo que está a más de noventa grados del viento real, y que está por debajo de su rumbo debido y, como consecuencia, Azul tiene que alterar el rumbo inmediatamente para mantenerse separado. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

Respuesta

Se debe penalizar a Amarillo. Amarillo infringe la regla 16.1 al no dar espacio a Azul, es decir, el espacio para maniobrar de forma marinera.

Sección E

La baliza de barlovento



MR CALL E1

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla C2.6 (13.2) Virando por avante o trasluchando

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Regla C2.9 (18.2(a)(2)) dar espacio en baliza(no comprometidos)

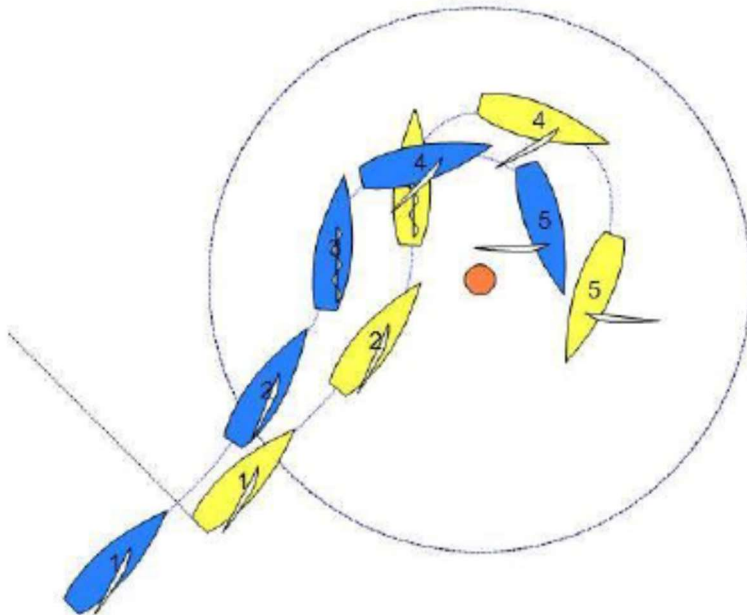
Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Definiciones espacio en baliza (regla C2.2) y rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta

Amarillo y Azul se acercan a la baliza de barlovento amurados a babor. Amarillo entra libre a proa en la zona antes que Azul. Luego, Amarillo orza más al viento que su rumbo debido antes de rodear la baliza. Azul lleva un rumbo entre Amarillo y la baliza. Amarillo traslucha a estribor. Cuando está cerca de la baliza y mientras navega a su rumbo debido, Amarillo se ve obligado a arribar para evitar a Azul.

Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Azul.

Cuando Amarillo entra en la zona libre a proa, se aplica la regla C2.9 (18.2(a)(2)) y Azul está obligado a dar espacio en baliza a Amarillo a partir de entonces. Espacio en baliza es el espacio para que Amarillo navegue a su rumbo debido para rodear o pasar la baliza. Cuando Amarillo orza después de la posición 2, no está navegando dentro del espacio en baliza al que tiene derecho y, por lo tanto, la regla 16.1 exige que le dé espacio a Azul para mantenerse separado. Amarillo da espacio y Azul se mantiene separado.

De la posición 3 a la posición 5, Amarillo está navegando a su rumbo debido, lo que incluye trasluchar en la posición 5. Durante todo este tiempo, según la regla 18.2(a)(2), Azul está obligado a dar espacio a Amarillo para que navegue a su rumbo debido, cosa que no hace. Azul no le ha dado espacio en baliza a Amarillo, ni le ha permitido navegar a su rumbo debido. Se debe penalizar a Azul y si Amarillo al mismo tiempo infringe la regla C2.6 (13.2), queda exonerado por la regla 43.1(b).

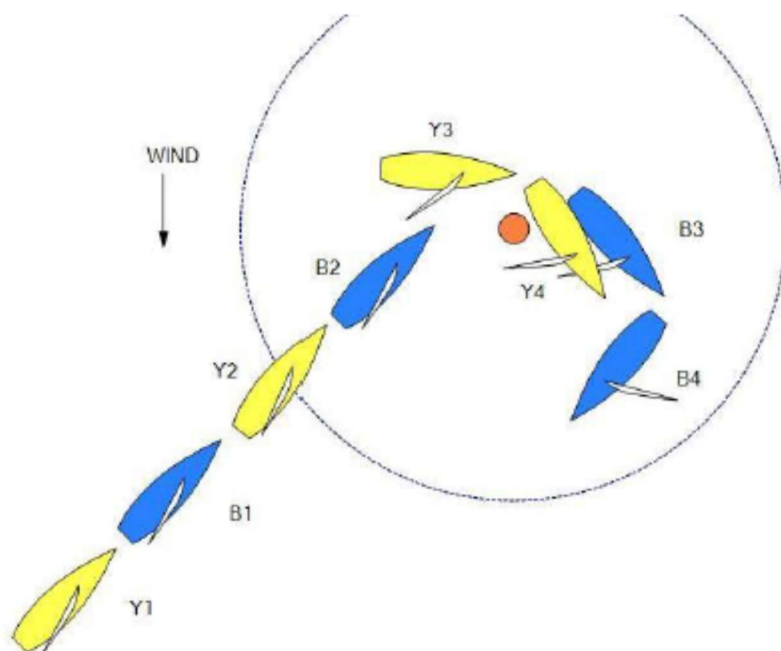
MR CALL E2

Regla C2.9 (18.2(a)(2)) Dar espacio en baliza (no comprometidos)

Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Pregunta

Azul y Amarillo se acercan a la baliza de barlovento amurados a babor con Azul libre a proa en la zona. La baliza se debe rodear a estribor. Después de pasar la baliza, Azul traslucha inmediatamente a estribor. ¿Cuánto puede navegar Azul más allá de la baliza antes de trasluchar y seguir teniendo derecho a espacio en baliza?



Respuesta

Azul tiene derecho a espacio para navegar a su rumbo debido para rodear o pasar la baliza por el lado prescrito (ver la regla C2.9 (18.2(a)(2))).

En la posición 3, Azul está en el siguiente tramo del recorrido y la baliza está libre a popa de él. Por lo tanto, Amarillo le ha dado a Azul espacio en baliza como se le exige y la regla 43.1(b) ya no se aplica. Si Azul traslucha después de este

punto, estará sujeto a la regla C2.6 (13.2) y luego a las reglas 15 y 16.1.

MR CALL E3

Regla 15 Adquirir derecho de paso

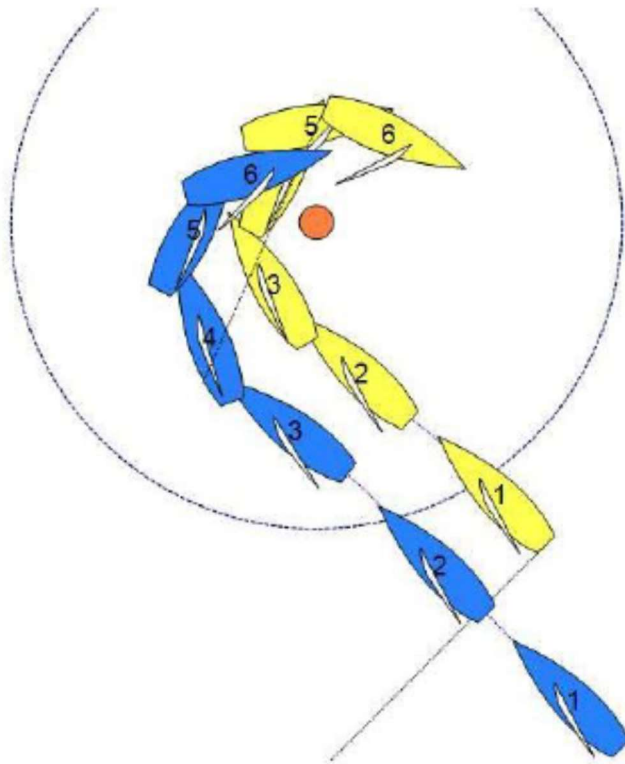
Rule C2.9 (18.2(a)) Dar espacio en baliza

Rule 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Definiciones espacio en baliza (regla C2.2)

Pregunta 1

Amarillo entra libre a proa en la zona antes que Azul. Ambos barcos viran y continúan rodeando la baliza. Azul se compromete por el interior de Amarillo. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Cuando Amarillo entra en la zona, se aplica la regla C2.9 (18.2(a)(2)) hasta que Amarillo haya rodeado la baliza.

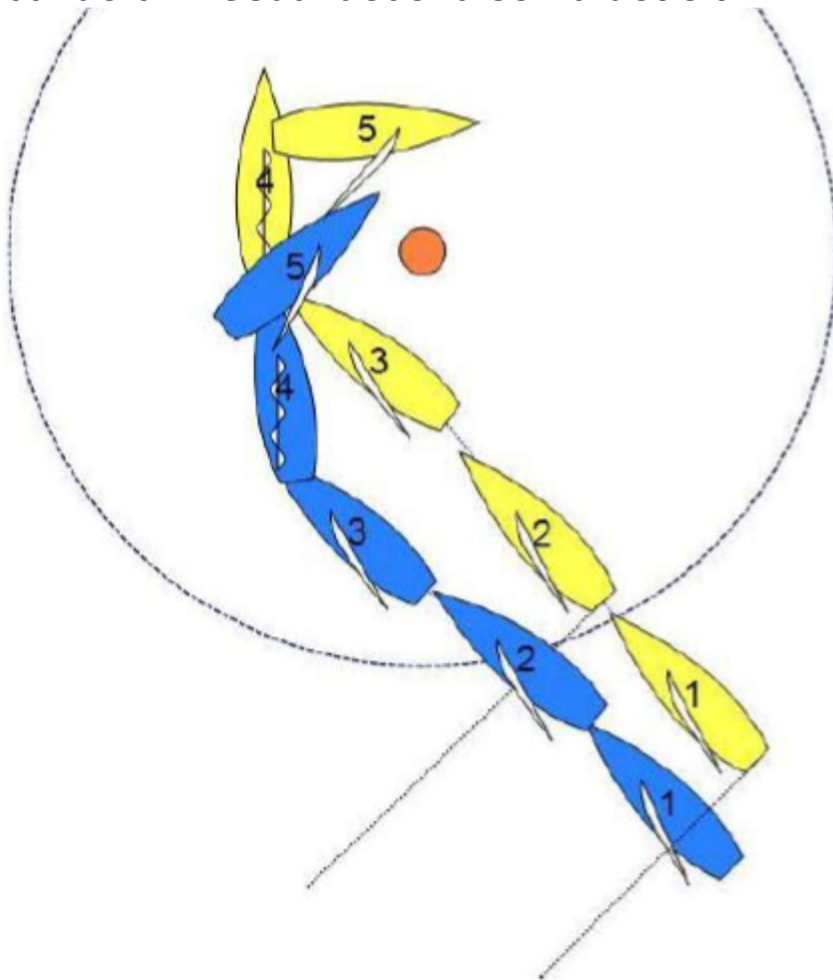
En la posición 6, Amarillo aún no ha completado el rodeo de la baliza. Si Amarillo no puede navegar a su rumbo debido alrededor de la baliza sin necesidad de evitar a Azul, Azul

está infringiendo la regla 18.2(a)(2). Se debe penalizar a Azul. Si Amarillo al mismo tiempo infringe una regla, queda exonerado por la regla 43.1(b).

Si Amarillo puede navegar a su rumbo debido alrededor de la baliza sin interferencias, se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Pregunta 2

Amarillo y Azul entran en la zona comprometidos. Ambos barcos viran y continúan rodeando la baliza. Azul se compromete por el interior de Amarillo. La botavara de Amarillo toca el casco de Azul. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe penalizar a Azul. Vea la Respuesta 1, excepto que la regla aplicable la es 18.2(a)(1).

MR CALL E4

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

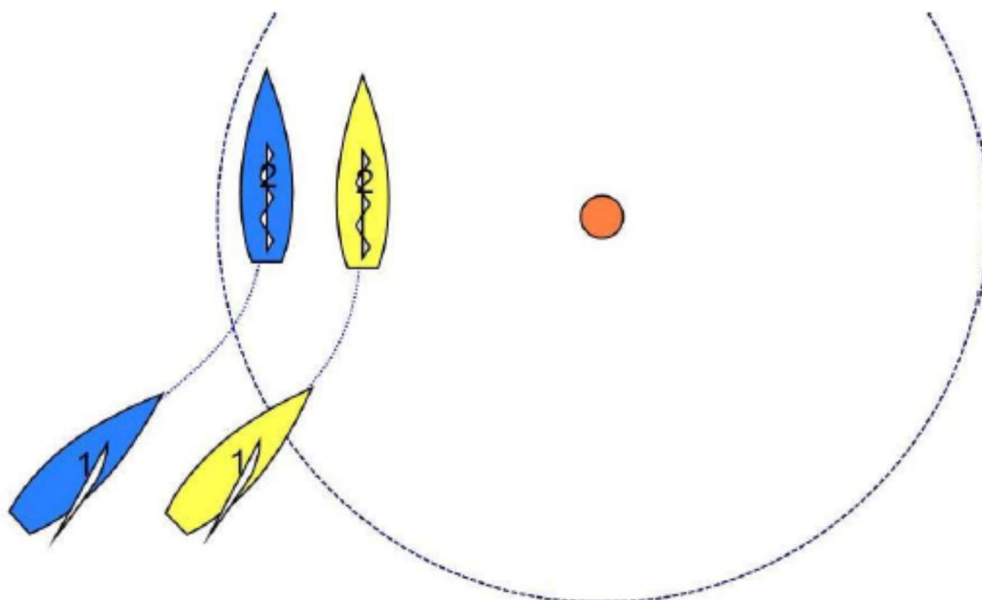
Regla 16.1 Alterar el rumbo

Regla C2.9 (18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza (comprometidos)

Definiciones espacio en baliza (regla C2.2) y espacio

Pregunta

Azul y Amarillo se aproximan a la baliza de barlovento comprometidos amurados a babor con Amarillo a sotavento y en la layline de la zona. Antes de que Amarillo rodee la baliza orza de proa al viento. Azul responde a la orzada y se mantiene separado. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

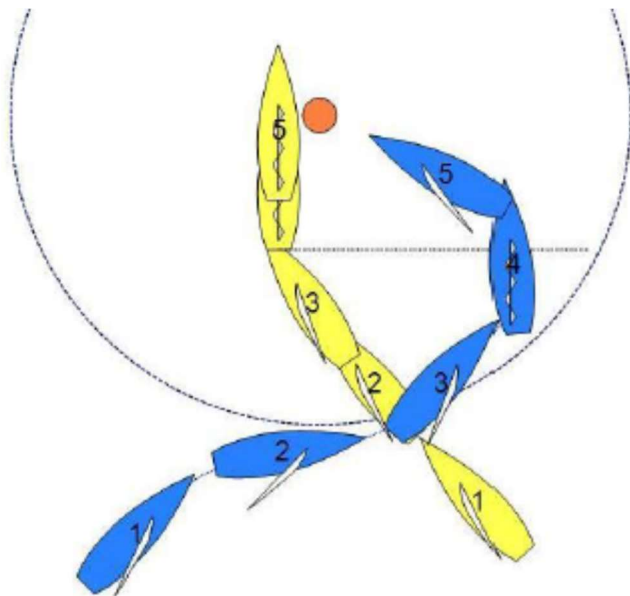
Azul está obligado por la regla 11 a mantenerse separado y por la regla C2.9 (18.2(a)(1)) a dar espacio en baliza, cosas que hace. Cuando Amarillo orza, no está navegando dentro del espacio en baliza al que tiene derecho; por lo tanto, la regla 16.1 exige que le dé espacio a Azul para mantenerse separado. Sin embargo, nada en las reglas impide que Amarillo navegue por encima de su rumbo debido mientras los barcos están rodeando o pasando la baliza.

MR CALL E5

Regla C2.9 (18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza (comprometidos)

Pregunta 1

Amarillo a estribor y Azul a babor, ambos de ceñida, se acercan a la baliza de barlovento que deben dejar por estribor. Azul arriba y pasa por detrás de Amarillo. Cuando Amarillo llega a la zona, se compromete y está por el interior de Azul. Amarillo orza lentamente y casi se detiene proa al viento con la baliza al costado. Mientras Amarillo orza, Azul vira a estribor y arriba hacia la baliza. Amarillo no da espacio en baliza y Azul orza para evitar una colisión. Azul muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Cuando Amarillo llega a la zona, es el barco interior y por lo tanto tiene derecho a espacio en baliza según la regla C2.9 (18.2(a)(1)) hasta que haya rodeado o pasado la baliza. Azul se mantiene separado de Amarillo y le da espacio en la baliza a Amarillo.

Pregunta 2

¿Sería diferente la respuesta si Azul completa su virada fuera de la zona?

Respuesta 2

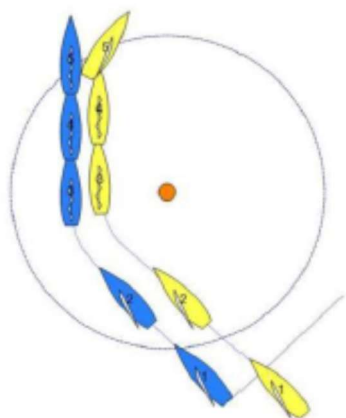
No.

MR CALL E6

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos
Regla C2.6 (13.1) Virando por avante o trasluchando
Regla C2.9 (18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza
(comprometidos)
Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)
Definiciones Espacio en baliza (regla C2.2)

Pregunta

Azul y Amarillo, amurados a estribor, se acercan a la baliza de barlovento, que deben dejar a estribor, con Amarillo comprometido por el interior de Azul en la zona. Después de pasar el layline amurado babor, ambos barcos orzan proa al viento. En la posición 3, Azul le ha dado a Amarillo suficiente espacio para virar. Ambos barcos continúan hacia adelante con la distancia entre los barcos disminuyendo hasta que, antes de salir de la zona, Amarillo pasa de proa al viento. Hay contacto cuando la popa de Amarillo se balancea. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Azul. Cuando Amarillo entra en la zona comprometido por el interior de azul, se aplica la regla C2.9 (18.2 (a) (1)) y obliga a Azul a dar a continuación espacio en baliza a Amarillo, que es el espacio para que Amarillo navegue a su rumbo debido para rodear o pasar la baliza. Cuando Amarillo continúa recto después de la posición 3, no está navegando dentro del espacio en baliza al que tiene

derecho. La regla 11 exige que se mantenga separado de Azul y lo hace.

En la posición 5, mientras todavía está en la zona, Amarillo vira a su rumbo debido, y Azul no le da espacio para hacerlo. Azul infringe la regla 18.2(a)(1). Debido a que Amarillo navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, está exonerado por la regla 43.1(b) por infringir la regla C2.6 (13.1).

Nota: La regla C2.9 (18.3(b)) no se aplica en las posiciones 3 y 4, porque Amarillo no es el barco con derecho de paso.

MR CALL E7

Regla 11 En la isma bordada, comprometidos

Regla C2.9 (18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza (comprometidos)

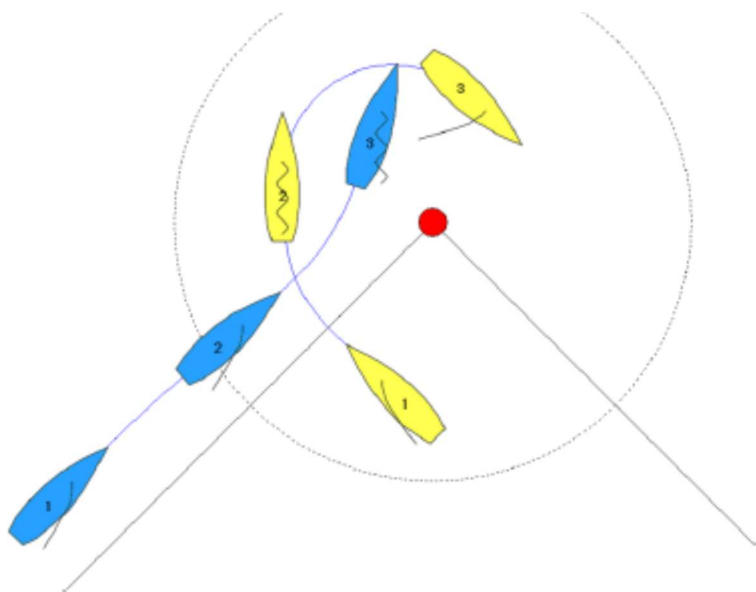
Regla C2.9 (18.3(b)) Virar por adelante o trasluchar

Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Definiciones espacio en baliza (regla C2.2) y rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta 1

Amarillo y Azul se aproximan a la baliza de barlovento en bordadas opuestas con Amarillo a estribor. Amarillo sigue navegando a estribor más allá de su rumbo debido para rodear la baliza antes de pasar de proa al viento. Luego, Amarillo arriba a su rumbo debido para rodear la baliza y Azul tiene que orzar para dar espacio en baliza a Amarillo. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

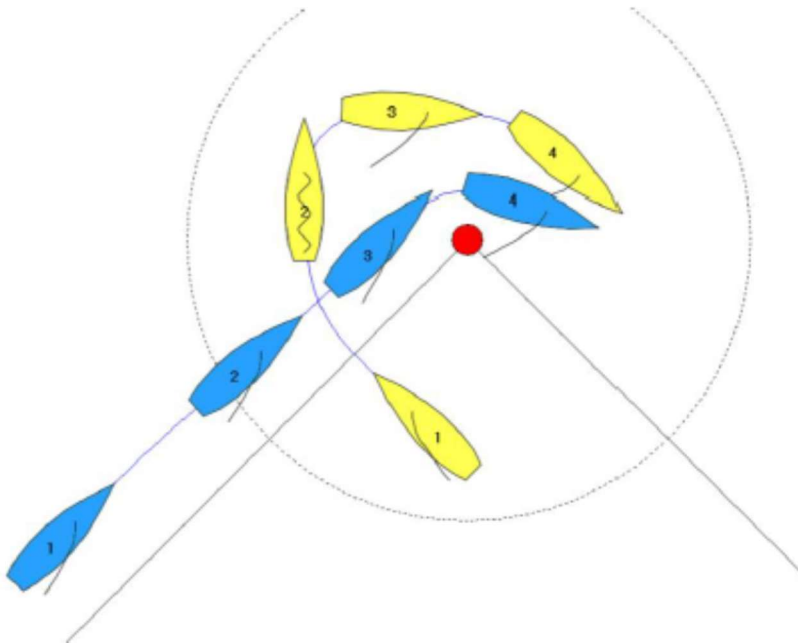
Amarillo infringió la regla C2.9 (18.3(b)) cuando navegó más lejos de la baliza de lo necesario para navegar a su rumbo debido, sin embargo, no afectó el rumbo de Azul durante el tiempo en que se aplicó la regla 18.3(b). Por lo tanto, está

exonerado por la regla 18.3(b) por haber infringido esa regla. Una vez que Amarillo pasó de proa al viento, la regla 18.3 (b) dejó de aplicarse.

Al orzar detrás de Amarillo, Azul le dio espacio en baliza a Amarillo. No se infringió ninguna regla.

Pregunta 2

La situación empieza como en la Pregunta 1, pero después de que Amarillo pasa de proa al viento, Azul navega entre Amarillo y la baliza. Cuando Amarillo arriba para rodear la baliza a su rumbo debido, hay contacto entre los barcos. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe penalizar a Azul.

Amarillo tenía derecho a espacio en baliza según la regla C2.9 (18.2(a)(1)) y, desde el momento en que empezó a orzar para rodear la baliza, estaba navegando a su rumbo debido para rodear la baliza. Por lo tanto, está exonerado por la regla 43.1(b) por su infracción de la regla 11. Azul no dio espacio en baliza a Amarillo como lo exige la regla 18.2 (a)(1). Amarillo infringió la regla 18.3(b) antes de pasar de proa al viento, pero no se le penaliza por esa infracción (ver Respuesta 1).

MR CALL E8

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla C2.6 (13.1) Virando por avante o trasluchando

Regla C2.9 (18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza (comprometidos)

Regla C2.9 (18.3(b)) Virando por avante o trasluchar

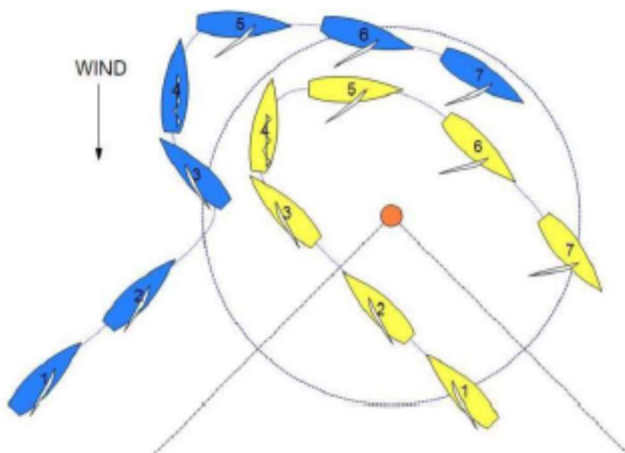
Regla C6.5(b) Decisiones de los árbitros

Regla C8.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

Definiciones Mantenerse separado, Espacio en baliza (regla C2.2), Rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta 1

Azul a babor y Amarillo amurado a estribor se aproximan a la baliza de barlovento en rumbo de colisión. Los árbitros están de acuerdo en que Amarillo navega más allá del punto donde su rumbo debido sería virar para rodear la baliza. Azul vira a estribor y se mantiene separado de Amarillo. En la posición 4 se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Se debe penalizar a Amarillo con una bandera roja (o posiblemente una doble).

Cuando Amarillo entra por primera vez en la zona comprometido por el interior de Azul, tiene derecho a espacio

en baliza según la regla C2.9 (18.2(a)(1)). Sin embargo, como barco con derecho de paso comprometido por el interior, Amarillo infringe la regla C2.9 (18.3(b)) al navegar más lejos de la baliza de lo necesario para navegar a su rumbo debido antes de cambiar de bordada, y al hacerlo, afecta el rumbo de Azul. Se debe mostrar la bandera amarilla.

Un barco está en una "posición de control" cuando está por delante y es capaz de maniobrar hacia la siguiente baliza sin impedimentos, o está en posición de poder impedir, afectar o cambiar las acciones del otro barco sin infringir ninguna regla.

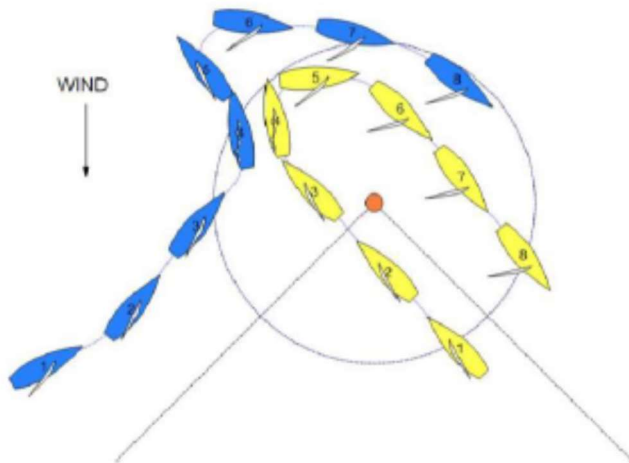
Debido a que Amarillo no podía obligar a Azul a virar sin infringir la regla 18.3(b), él no estaba en una "posición de control" en esta situación. Al infringir la regla 18.3(b) y obligar a Azul a virar, Amarillo ganó una posición de control.

Si los árbitros están convencidos de que Amarillo ha infringido la regla 18.3(b) deliberadamente o ha obtenido una ventaja al infringir la regla después de haber ejecutado una penalización, le darían a Amarillo una segunda penalización según la regla C8.3. Consultar también la decisión MR Call M2.

Si los árbitros no estaban convencidos de que existía alguna de estas condiciones, los árbitros le darían a Amarillo una penalización de bandera roja conforme a la regla C6.5 (b).

Pregunta 2

Azul a babor y Amarillo a estribor se aproximan a la baliza de barlovento en rumbo de colisión. Los árbitros están de acuerdo en que Amarillo navega más allá del punto donde su rumbo debido sería virar para rodear la baliza. Azul vira a estribor para evitar a Amarillo, pero antes de que llegue a un rumbo de ceñida, Amarillo tiene que orzar para evitar a Azul. Ambos barcos muestran la bandera Y en la posición 4. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe penalizar a Amarillo con una bandera roja (o posiblemente una doble) y a Azul.

Azul infringe la regla C2.6 (13.1) al no mantenerse separado mientras vira. Debido a que Azul no está obligado a infringir una regla, ni tiene derecho a espacio o a espacio en baliza, no está exonerado por su incumplimiento.

Amarillo, el barco con derecho de paso comprometido por el interior, infringe la regla 18.3(b) al navegar más lejos de la baliza de lo necesario para navegar a su rumbo debido antes de cambiar de bordada, y afecta el rumbo de Azul mientras lo hace.

Al entrar en la situación, ninguno de los barcos estaba en una posición de control porque ninguno de los barcos podía impedir, afectar o cambiar el rumbo del otro barco mientras cumplía con las reglas aplicables. Ver respuesta 1. Al infringir la regla 18.3 (b), Amarillo ganó una posición de control sobre Azul.

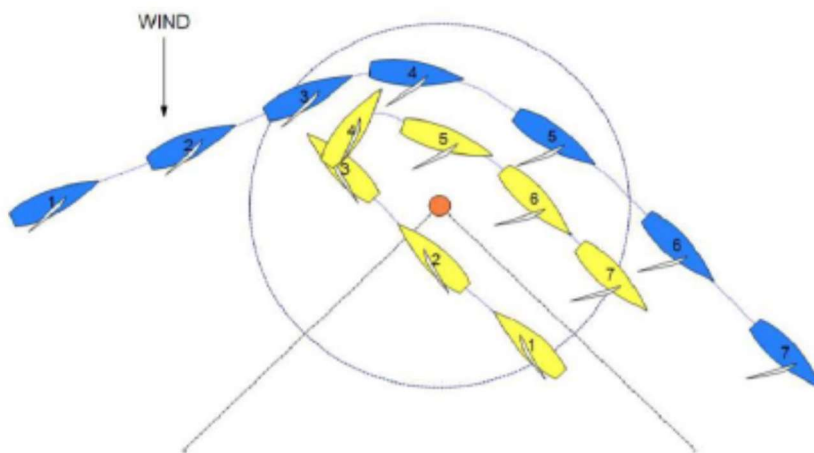
Si los árbitros estuvieran convencidos de que Amarillo infringió la regla 18.3(b) deliberadamente u obtuvo una ventaja al infringir la regla a pesar de haber ejecutado una penalización, le darían a Amarillo una segunda penalización de acuerdo con la regla C8.3. Esto debería ser una penalización de bandera roja según la regla C5.3 (bandera

roja y segunda amarilla) para que Amarillo esté detrás de Azul en la prueba. Consultar también la decisión MR Call M2.

Si los árbitros no estuvieran convencidos de que existía alguna de estas condiciones, los árbitros le darían a Amarillo una penalización de bandera roja de acuerdo con la regla C6.5(b) (bandera amarilla y luego bandera roja). Esto pondría a Amarillo detrás de Azul y Azul todavía tendría una penalización.

Pregunta 3

Azul a babor y amarillo a estribor se acercan a la baliza de barlovento en rumbo de colisión. Los árbitros están de acuerdo en que Amarillo navega más allá del punto donde su rumbo debido sería virar para rodear la baliza. Azul mantiene su rumbo. Amarillo tiene que virar para evitar a Azul. Ambos barcos muestran la bandera Y en la posición 4. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 3

Se debe penalizar a Azul con una bandera roja (o posiblemente una doble) y a Amarillo (posiblemente con una doble).

Amarillo, el barco con derecho de paso comprometido interior, infringe la regla 18.3 (b) al navegar más lejos de la baliza de lo necesario para navegar a su rumbo debido antes de cambiar de bordada y afectar al rumbo de Azul mientras lo hace (Azul no puede arribar para rodear la baliza).

Azul infringe la regla 10 al no mantenerse separado. Debido a que Azul no está obligado a infringir una regla, ni tiene derecho a espacio o espacio en baliza, no está exonerado por su incumplimiento.

Al entrar en la situación, ninguno de los barcos estaba en una posición de control porque ninguno de los barcos podía impedir, afectar o cambiar el rumbo del otro barco mientras cumplía con las reglas aplicables. Ver respuesta 1.

Si los árbitros estuvieran convencidos de que Amarillo infringió la regla 18.3(b) deliberadamente, le darían a Amarillo una segunda penalización según la regla C8.3. Consultar también la decisión MR Call M2.

Al infringir la regla 10, Azul ha ganado una posición de control. Si los árbitros estaban convencidos de que Azul había infringido la regla 10 deliberadamente o que había obtenido una ventaja al infringir la regla después de ejecutar una penalización, le darían a Azul una segunda penalización conforme a la regla C8.3. Consultar también la decisión MR Call M2.

Si los árbitros dan una doble penalización tanto a Amarillo como a Azul, entonces la segunda penalización de Azul debería ser una penalización de bandera roja conforme a la regla C5.3 (bandera roja y segunda bandera azul) ya que Azul ganó una posición de control. Esto pondría a Azul detrás de Amarillo y Amarillo todavía tendría una penalización.

Si los árbitros no estaban convencidos de la existencia de cualquiera de estas condiciones, los árbitros le darían a Azul una penalización de bandera roja de acuerdo con la regla C6.5(b).

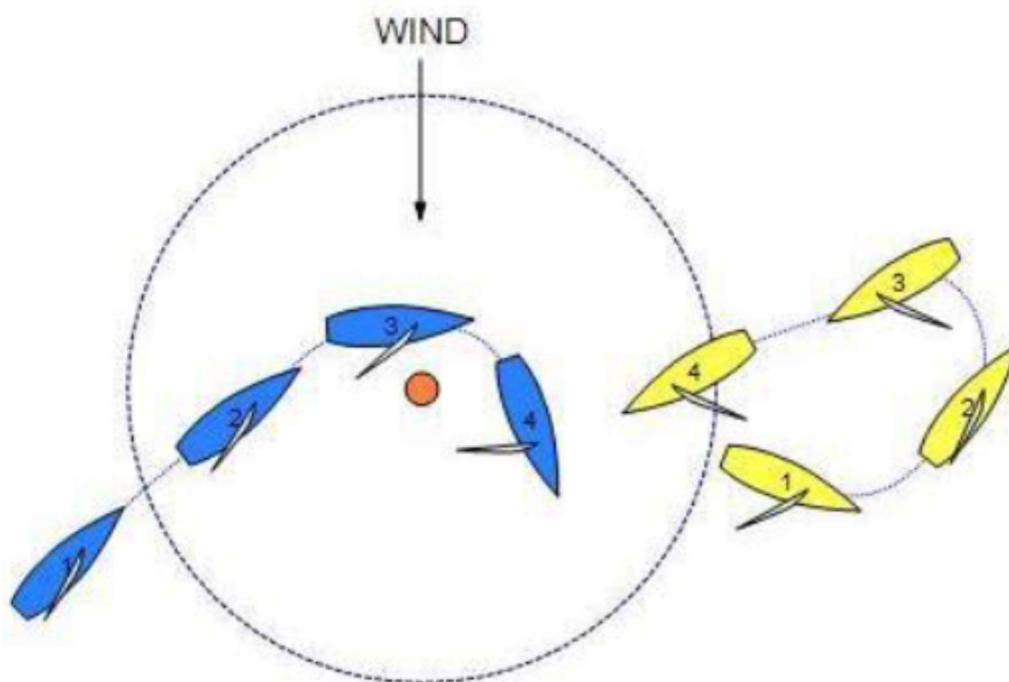
MR CALL E9

Regla C2.9 (18.1) Cuándo se aplica la regla 18
Regla C2.9 (18.2(a)(2)) Dar espacio en baliza (no comprometidos)

Definiciones Libre a popa y libre a proa, compromiso

Pregunta

Amarillo entra en la zona de una baliza de barlovento libre a proa de Azul, pasa la baliza y navega completamente fuera de la zona. Amarillo luego completa una penalización justo antes de la posición 3 y está amurado a estribor en un rumbo que está a más de noventa grados del viento real. Azul amurado a babor está arribando para rodear la baliza de barlovento. ¿Se aplica la regla C2.9 (18) entre Amarillo y Azul?



Respuesta

Sí. Cuando Amarillo entra por primera vez en la zona libre a proa de Azul, tiene derecho a espacio en baliza según la regla C2.9 (18.2(a)(2)). La Regla 18 dejó de aplicarse cuando Amarillo estaba en el siguiente tramo y la baliza estaba a popa de éste (ver la regla C2.9 (18.1)).

Cuando Amarillo salió de la zona, los barcos no estaban comprometidos. Como Azul permanece en la zona, se considera que es el primer barco en llegar a la zona cuando se vuelve a aplicar la regla 18.2(a). Por lo tanto, Azul tiene derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2).

MR CALL E10

Regla C2.9 (18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza (comprometidos)

Regla C2.9 (18.2(b)) Dar espacio en balliza (la regla se vuelve a aplicar)

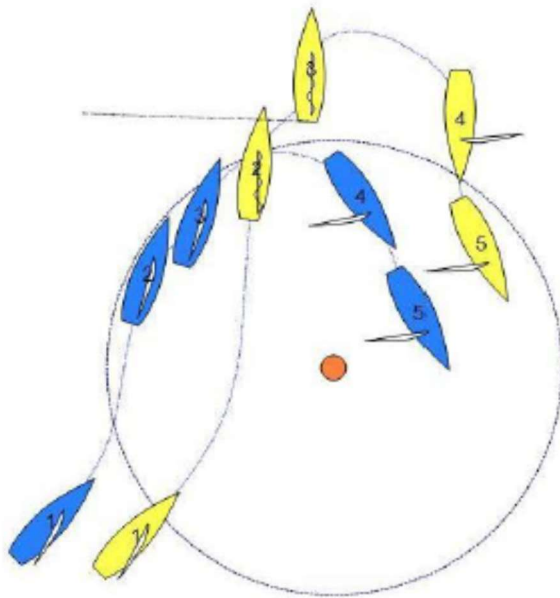
Pregunta

Azul y Amarillo se acercan a la baliza de barlovento amurados a babor con Azul comprometido a barlovento en la zona. La baliza se debe rodear a estribor.

En lugar de rodear la baliza, ambos barcos reducen la velocidad y continúan navegando hacia barlovento. En la posición 3, Amarillo sale de la zona mientras está libre a proa de Azul. Azul permanece dentro de la zona.

A medida que los barcos arriban, se comprometen de nuevo, esta vez con Amarillo comprometido por el exterior de Azul.

En la posición 5, Amarillo muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Cuando Amarillo entra por primera vez en la zona comprometido por el interior de Azul, tiene derecho a espacio en baliza según la regla C2.9 (18.2(a)(1)). Sin embargo, el

derecho de Amarillo al espacio en baliza cesa en la posición 3 cuando sale de la zona (ver la regla 18.2 (b)). En este punto, los barcos no están comprometidos.

Como Azul permanece en la zona, se considera que es el primer barco en llegar a la zona cuando se vuelve a aplicar la regla 18.2(a). Por lo tanto, Azul tiene derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2). Amarillo da a Azul espacio en baliza.

MR CALL E11

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla C2.9(18.2(a)(1)) Dar espacio en baliza (comprometidos)

Regla 19.1(b) Espacio 0 para pasar un obstáculo

Definiciones libre a popa y libre a proa, compromiso y mantenerse separado

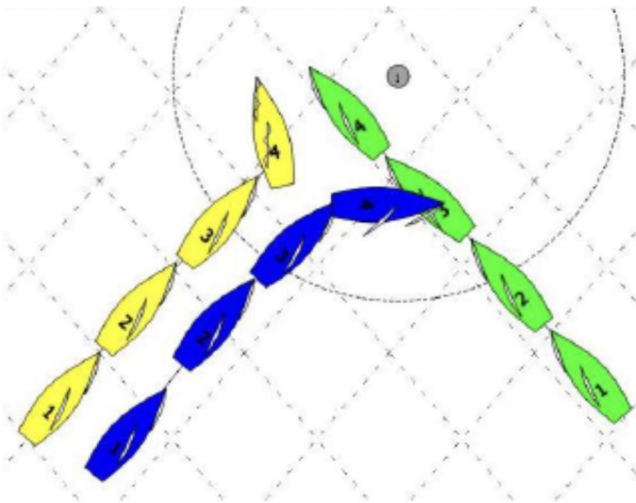
Pregunta 1

Amarillo y Azul en un match y Verde en otro match están comprometidos mientras se acercan a la baliza de barlovento. La baliza se debe rodear a estribor.

Cuando Verde entra en la zona, se compromete con Amarillo y Azul, que están comprometidos amurados a babor. Amarillo y Azul están en rumbo de colisión con Verde.

Azul no pide espacio para virar. En la posición 3, Azul arriba y pasa muy cerca de Verde. Amarillo orza y vira para evitar a Verde y muestra la bandera Y.

¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Verde es un barco interior comprometido y, por lo tanto, tiene derecho a espacio en baliza frente a Azul y a Amarillo según la regla C2.9 (18.2(a)(1)). Azul es un barco interior comprometido en relación con Amarillo y, por lo tanto, tiene derecho a que Amarillo le dé espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1).

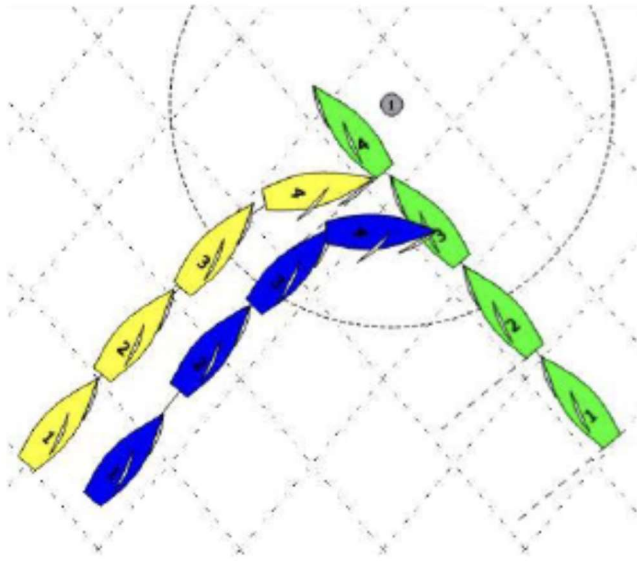
Si Amarillo le dio a Azul espacio para virar pero Azul no viró, se debe mostrar la bandera verde y blanca. Amarillo ha dado espacio en baliza tanto a Azul como a Verde y Azul ha dado espacio en baliza a Verde. Se debe tener en cuenta que la regla 19 no se aplica, consúltese la regla 19.1(b).

Si Amarillo no le dio a Azul espacio para virar como parte del rumbo debido de Azul o de la obligación de Azul de dar espacio en baliza a Verde, se debe penalizar a Amarillo. Azul no necesita dar voces ni hacer señales con el brazo porque Amarillo está obligado según la regla 18.2(a)(1) a darle espacio para virar, ya que el espacio que Amarillo está obligado a darle es el espacio en baliza que exige la regla 18.2(a)(1), no el espacio que exige la regla 20.

Pregunta 2

La situación es la misma que en la Pregunta 1, pero en lugar de orzar y virar, Amarillo arriba con Azul para pasar por detrás de Verde y hay contacto entre Amarillo y Verde. Azul

muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe penalizar a Amarillo.

La Regla 19 no se aplica, por lo tanto Azul no está obligado a dar espacio a Amarillo para pasar entre Verde y él. Amarillo no se mantiene separado (y no le da espacio en baliza) ni a Verde ni a Azul según las reglas 10, 11 y 18.2(a)(1).

Sección G

El tramo del recorrido a la baliza de sotavento



MR CALL G1

Regla 15 Adquirir derecho de paso

Pregunta

En un rumbo que está a más de noventa grados del viento verdadero, Amarillo establece un compromiso a barlovento de Azul con su spinnaker. Amarillo arriba, sin romper el compromiso, y se compromete a sotavento de Azul. ¿Se aplica la regla 15?

Respuesta

Sí. En el momento en que Amarillo se convierte en barco con derecho de paso como barco de sotavento, la regla 15 empieza a aplicarse.

MR CALL G2

Regla 16.1 Alterar el rumbo Definiciones Espacio

Pregunta 1

Azul navega a sotavento de Amarillo. Ambos barcos tienen izados los spinnakers. Azul orza a Amarillo. ¿Cuáles son las obligaciones de Azul y Amarillo?

Respuesta 1

Amarillo está obligado a mantenerse separado y Azul a darle espacio a Amarillo para responder a su orzada. Si bien Amarillo puede mantener la mayor parte de su spinnaker lleno y pintando, no tiene derecho a espacio adicional para arriar su spinnaker.

Si Azul continúa orzando de modo que Amarillo, para mantenerse separado, tenga que orzar más allá del punto en el que puede mantener su spinnaker lleno y pintando, entonces Azul debe darle espacio a Amarillo para que arríe su spinnaker.

Tanto si Amarillo arría su spinnaker en ese momento como si no, tiene que seguir manteniéndose separado. Si no arría su spinnaker en ese momento, entonces Azul no está obligado a darle espacio adicional para que arríe el spinnaker más adelante en ese incidente.

Pregunta 2

Si Amarillo no arría su spinnaker y pasa de proa al viento para mantenerse separado, ¿Azul le está dando espacio a Amarillo para que se mantenga separado de una forma marinera?

Respuesta 2

Sí. Azul puede continuar orzando siempre que le hubiera dado previamente espacio a Amarillo para que arriara su spinnaker.

Pregunta 3

¿ Cambia la respuesta si Azul no tiene izado un spinnaker o si tiene un tipo diferente de spinnaker?

Respuesta 3

No.

MR CALL G3

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla 16.1 Alterar el rumbo

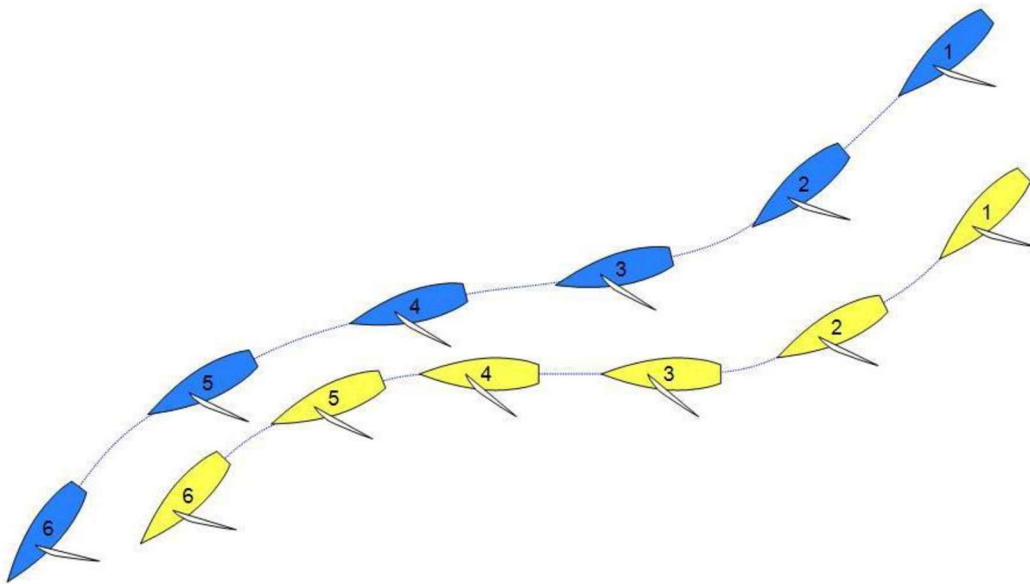
Regla C6.5(b) Decisiones de los árbitros

Regla C7.2 Para todas las penalizaciones

Regla C8.3 Penalizaciones iniciadas por los árbitros

Pregunta 1

Amarillo y Azul están navegando a un rumbo que está a más de noventa grados del viento verdadero con Azul comprometido a barlovento de Amarillo. Amarillo orza lentamente y Azul responde, pero la respuesta de Azul no es suficiente para mantenerse separado. Hay contacto entre el spinnaker de Azul y el aparejo de Amarillo. Azul está bloqueando el viento de Amarillo y alcanza a Amarillo. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Si Azul podía haberse mantenido separado pero respondió demasiado lento o no lo suficiente, entonces Azul ha infringido la regla 11. Se debe penalizar a Azul.

Si además los árbitros están convencidos de que Azul ha infringido una regla deliberadamente o ha obtenido una ventaja al infringir la regla después de haber realizado una

penalización, le darían a Azul una segunda penalización según la regla C8.3. Si los árbitros no estaban convencidos de que existía alguna de estas condiciones, pero están convencidos de que Azul ganó una posición de control debido a la infracción, los árbitros le darían a Azul una penalización de bandera roja de acuerdo con la regla C6.5 (b). Consultar también la decisión MR Call M2.

Pregunta 2

¿Sería diferente la respuesta si Amarillo tuviera una penalización pendiente?

Respuesta 2

No. Sin embargo, si Azul recibió una penalización de bandera roja de acuerdo con la regla C8.3, esto no compensaría la penalización pendiente de Amarillo (ver la regla C7.2(e)). Azul tendría que ejecutar su penalización tan pronto como sea razonablemente posible conforme a la regla C7.3(d), y Amarillo aún tendría una penalización pendiente.

Pregunta 3

¿Sería diferente la respuesta si los barcos se están acercando a la línea de llegada y Amarillo tiene una penalización pendiente?

Respuesta 3

No. Sin embargo, en esta situación es más probable que se cumplan las condiciones para una doble penalización.

Si se le ha señalado una doble penalización a Azul, la primera penalización compensará la penalización de Amarillo (ver la regla C7.2 (e)). Azul no se registrará como terminado hasta que complete su segunda penalización y luego termine (ver la regla C7.2 (d)).

Sección J

La baliza de sotavento



MR CALL J1

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

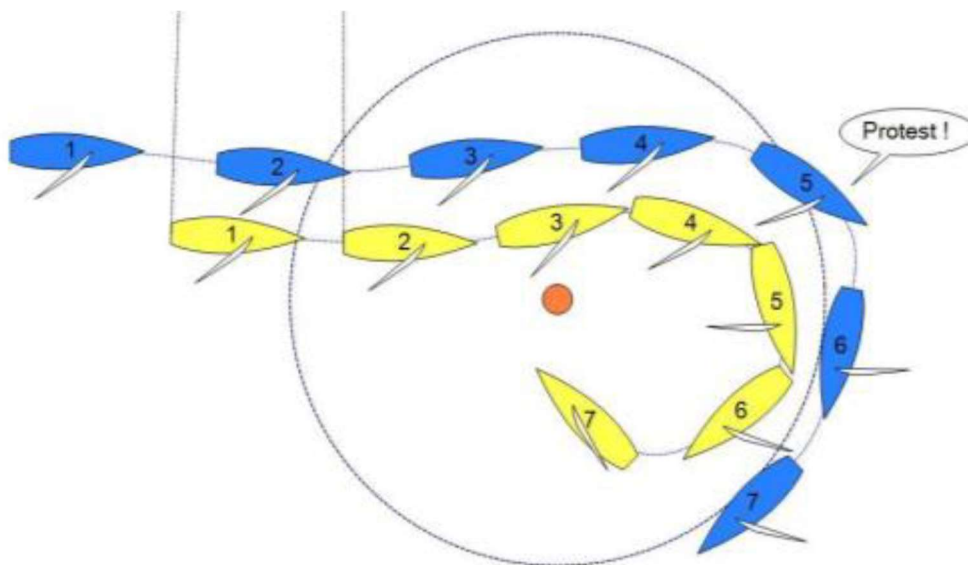
**Regla C2.9 (18.2(a)(2)) Dar espacio en baliza
(no comprometidos)**

**Regla C2.9 (18.3(b)) Virando por
avante o trasluchando**

Definiciones Rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta 1

Amarillo se acerca a la baliza de sotavento por debajo del layline y está libre a proa de Azul en la zona. Muy poco tiempo después, Azul se compromete por el exterior y a barlovento de Amarillo. En la posición 5, Azul muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Amarillo está libre a proa cuando entra en la zona. Se aplica la regla C2.9 (18.2(a)(2)) y Azul debe darle espacio en la baliza. Cuando Azul se compromete por el exterior, la regla 11 le exige que se mantenga separado de Amarillo. Azul da espacio y se mantiene separado.

Desde el momento en que los barcos se comprometen hasta que Amarillo traslucha, la regla C2.9 (18.3(b)) también se aplica y exige que Amarillo, hasta que cambie de bordada, no navegue más lejos de la baliza que su rumbo debido. Los

árbitros deben considerar factores como el tipo de barco, la corriente, la fuerza del viento y las olas para decidir si Amarillo cumple con esta regla. Si los árbitros deciden que Amarillo no navega más lejos de la baliza de lo que lo haría en ausencia de Azul mientras se aplica la regla 18.3(b), se debe mostrar la bandera verde y blanca. Si Amarillo navega más lejos de la baliza que su rumbo debido, Amarillo infringe la regla 18,3(b). Si Amarillo afecta al rumbo de Azul mientras infringe la regla 18.3(b), se debe penalizar a Amarillo. Si no, se debe mostrar la bandera verde y blanca. Si los árbitros deciden que Amarillo no navega más lejos de la baliza de lo que lo haría en ausencia de Azul mientras se aplica la regla 18.3 (b), se debe mostrar la bandera verde y blanca. Si Amarillo navega más lejos de la baliza que su rumbo debido, Amarillo infringe la regla 18.3(b). Si Amarillo afecta al rumbo de Azul mientras infringe la regla 18.3(b), se debe penalizar a Amarillo. De lo contrario, se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Pregunta 2

¿Sería diferente la decisión si Amarillo tuviera problemas para arriar su spinnaker?

Respuesta 2

No. Ni el espacio que debe dar Azul ni el rumbo al que debe navegar Amarillo se cambian porque haya un manejo poco marineramente del barco.

MR CALL J2

Regla C2.9 (18.3(b)) Virando por avante o trasluchando

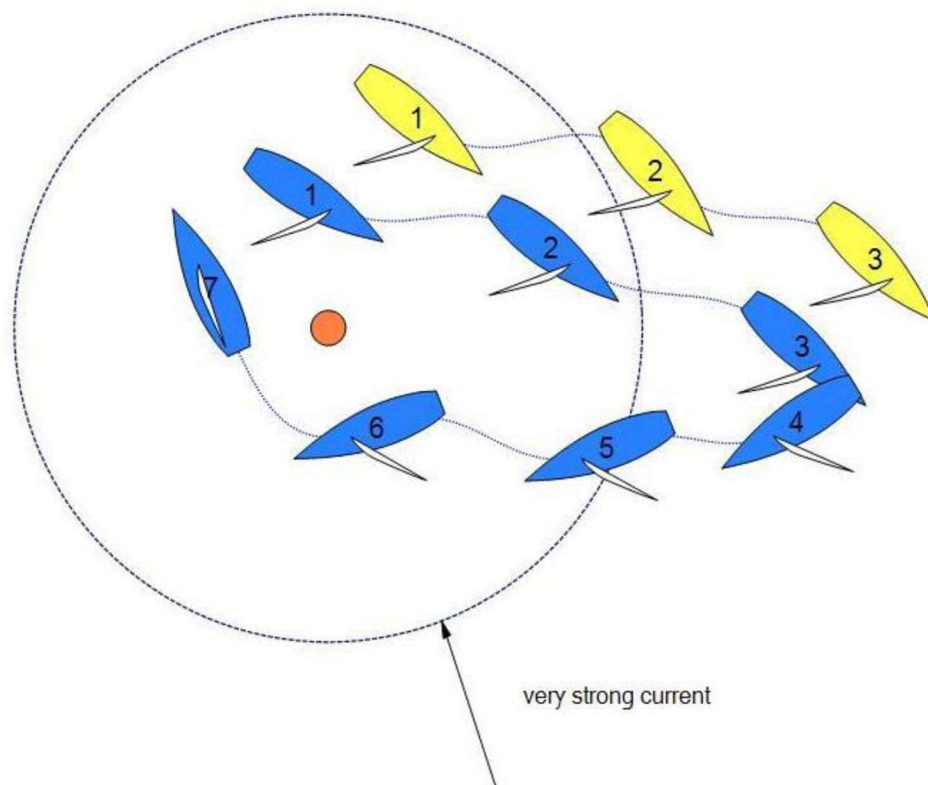
Definiciones rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta

Amarillo y Azul entran en la zona de la baliza de sotavento comprometidos con Azul como el barco interior con derecho de paso. Como el rumbo debido de Azul en la baliza incluye una trasluchada, la regla C2.9 (18.3(b)) se aplica a Azul.

Debido a la fuerte corriente y al viento ligero, el rumbo debido de Azul le llevaría fuera de la zona antes de trasluchar y regresar a la baliza. Cuando Azul llega al punto donde su rumbo debido es trasluchar, ambos barcos están fuera de la zona.

¿Azul sigue obligado por la regla 18.3(b) a trasluchar en ese momento (posición 3)?



Respuesta

No. Cuando ambos barcos han salido de la zona, la regla 18, incluida la regla 18.3(b), ya no se aplica (ver la regla C2.9 (18.1)) y, por lo tanto, la regla 18.3(b) ya no obliga a Azul a trasluchar.

Sección K

La Llegada



MR CALL K1

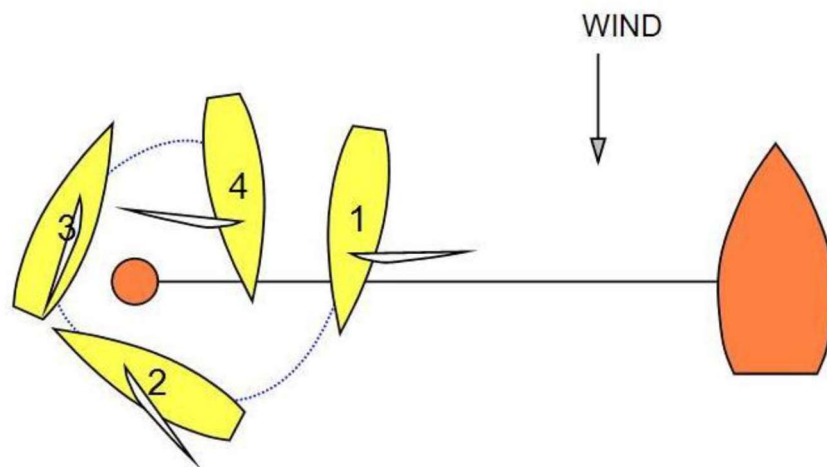
Regla 28.1 Navegar la prueba

Regla C7.2 Para todas las penalizaciones

Definiciones terminar (regla C2.1) y navegar el recorrido

Pregunta 1

Cuando un barco se demora en ejecutar su penalización hasta la llegada, ¿se le permite hacerlo alrededor de la baliza de llegada?



Respuesta 1

Sí. Aunque navega a través de la línea de llegada, no termina según la definición de terminar (C2.1) porque aún no ha completado su penalización. Su penalización es virar y, tan pronto como sea razonablemente posible, arribar a un rumbo que esté a más de noventa grados del viento real de acuerdo con la regla C7.2 (a) (2). Ver también la regla C7.2 (d).

Pregunta 2

¿Ha cumplido con la regla 28.1, navegar la prueba?

Respuesta 2

Sí. La regla 28.1 exige que un barco "navegue el recorrido". La definición de "Navegar el recorrido" exige que "un hilo que represente su trayectoria ... pase cada baliza ... por el lado prescrito ...", cosa que sí hizo. La regla o la definición no prohíben a un barco rodear una baliza de llegada, o

cualquier otra baliza, aunque, como resultado, su trayectoria pasara dos veces por el lado prescrito.

MR CALL K2

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla C2.9 (18.2(a)(2)) Dar espacio en baliza

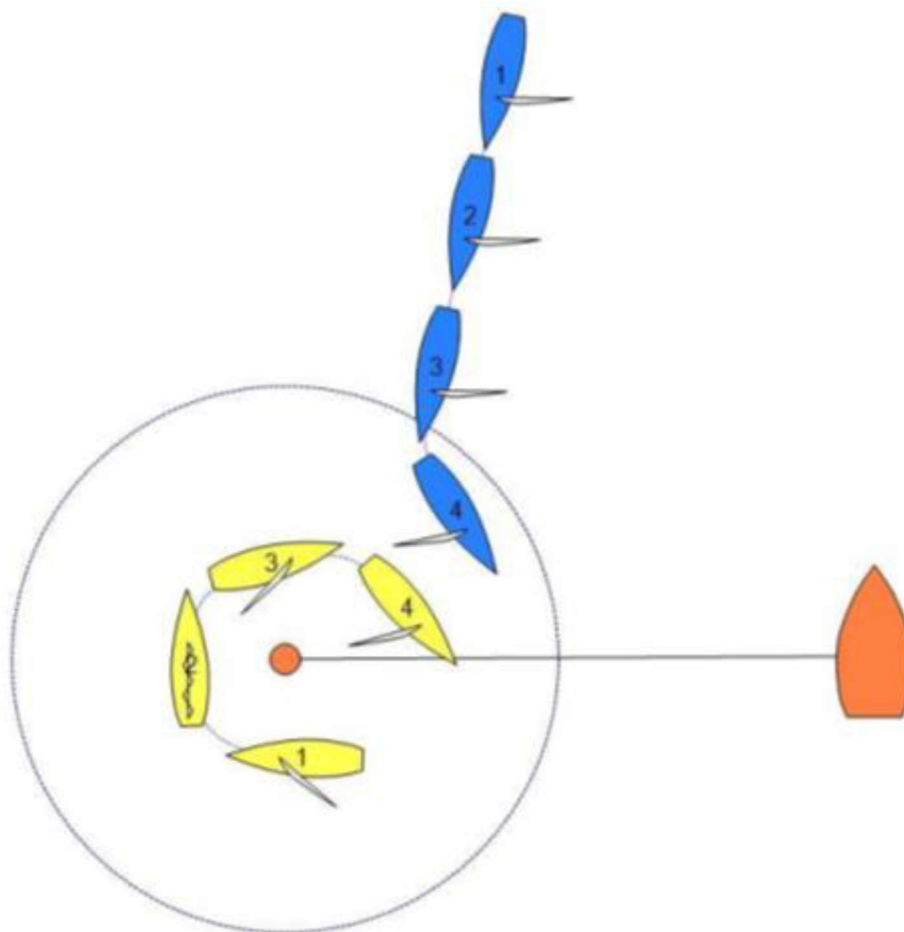
(no comprometidos)

Regla 21.2 Errores de salida, haciendo una penalización, colocando una vela a la contra

Regla 43.1 Exoneración

Pregunta

Amarillo entra en la zona de la baliza de llegada libre a proa de Azul y está ejecutando una penalización alrededor de la baliza de llegada. Mientras Amarillo vira y arriba a babor, Azul, acercándose a la baliza de estribor, arriba y traslucha a babor. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Debido a que Amarillo entra en la zona libre a proa de Azul, tiene derecho a espacio en baliza según la regla C2.9 (18.2 (a)(2)). Cuando Amarillo pasa de proa a viento, la regla 18.2(a)(2) continúa aplicándose, pero como Amarillo también empieza a realizar una penalización, debe mantenerse separado de Azul según la regla 21.2 hasta que complete su penalización arribando a un rumbo que esté a noventa grados del viento verdadero. Aunque Amarillo está navegando dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, no está exonerado por la regla 43.1(b) de su infracción de la regla 21.2 (porque la regla 43.1(b) no incluye reglas en la Sección D), o la regla 43.1(a) (porque Amarillo no estaba obligado a infringir la regla 21.2).

Si Azul se ve obligado a tomar una acción evasiva antes de que Amarillo complete su penalización, Amarillo no se habrá mantenido separado según la regla 21.2, incluso aunque Azul también esté alterando el rumbo para dar espacio en baliza. Se debe señalar que Amarillo ha completado su penalización y penalizar de nuevo a Amarillo por haber infringido la regla 21.2. Ver la decisión MR Call N7.

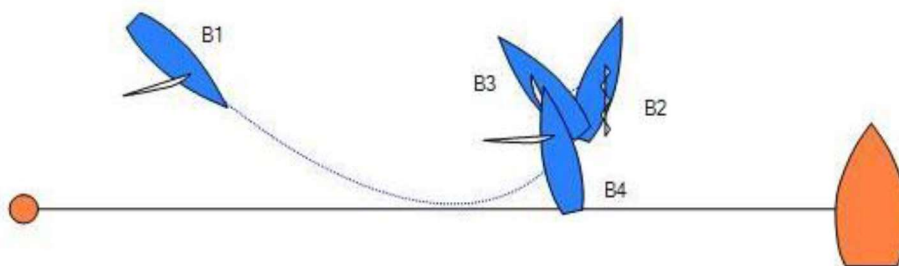
Si el cambio de rumbo de Azul no es necesario hasta después de que Amarillo complete su penalización, se debe mostrar la bandera verde y blanca.

MR CALL K3

Regla C5.6 Señales de los árbitros
Regla C7.2(a)(2) Para todas las penalizaciones
Regla C7.4(b) Efectuar y completar las penalizaciones
Definiciones terminar (regla C2.1)

Pregunta

Azul tiene una penalización pendiente cuando se acerca a la línea de llegada. Arría su spinnaker, orza, pasa de proa al viento, se dirige a un rumbo de ceñida en la otra bordada, acuartela la vela mayor y navega hacia atrás a través de la línea de llegada, ahora por encima de una ceñida. ¿Ha terminado?



Respuesta

No. Azul no puede terminar hasta que haya completado su penalización (ver la definición de terminar (regla C2.1)). No ha arribado a un rumbo que esté a más de noventa grados del viento verdadero como lo exige la regla C7.2(a)(2). Los árbitros señalarán como se exige en las reglas C7.4(b) y C5.6 que el barco ya no está realizando una penalización y que la penalización permanece.

MR CALL K4

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla C2.9 (18.2(a)(2) Dar espacio en baliza (no comprometidos)

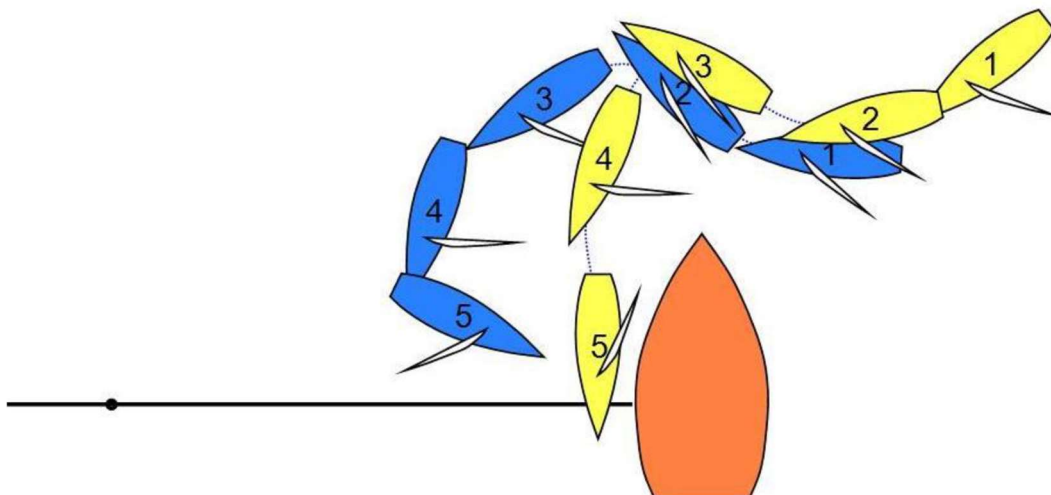
Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Definiciones espacio en baliza (regla C2.2) y rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta

Azul tiene una penalización pendiente. Azul entra en la zona de la baliza de llegada libre a proa de Amarillo y, a partir de entonces, nunca sale de la zona. Poco después de la posición 3, Amarillo establece un compromiso interior con Azul. Azul traslucha a babor y luego cierra la brecha entre los barcos dirigiéndose hacia arriba y apuntando directamente a la bandera de llegada del barco del comité de regatas.

Hay contacto entre el azul y el amarillo sin daño. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Azul estaba libre a proa cuando llegó a la zona y la regla C2.9 (18.2(a)(2)) empezó a aplicarse. Desde la posición 1 y durante todo el incidente, Amarillo está obligado a dar

espacio en baliza a Azul, que es espacio para que Azul navegue a su rumbo debido.

Si los árbitros deciden que Azul está navegando a un rumbo debido, deben penalizar a Amarillo por infringir la regla 18.2(a)(2). Azul está exonerado por infringir la regla 10 por la regla 43.1(b). Si Azul navega por encima de su rumbo debido, se debe penalizar a Azul por infringir la regla 10.

MR CALL K5

Regla 10 En bordadas opuestas

Regla C2.9 (18.2(a)) Dar espacio en baliza

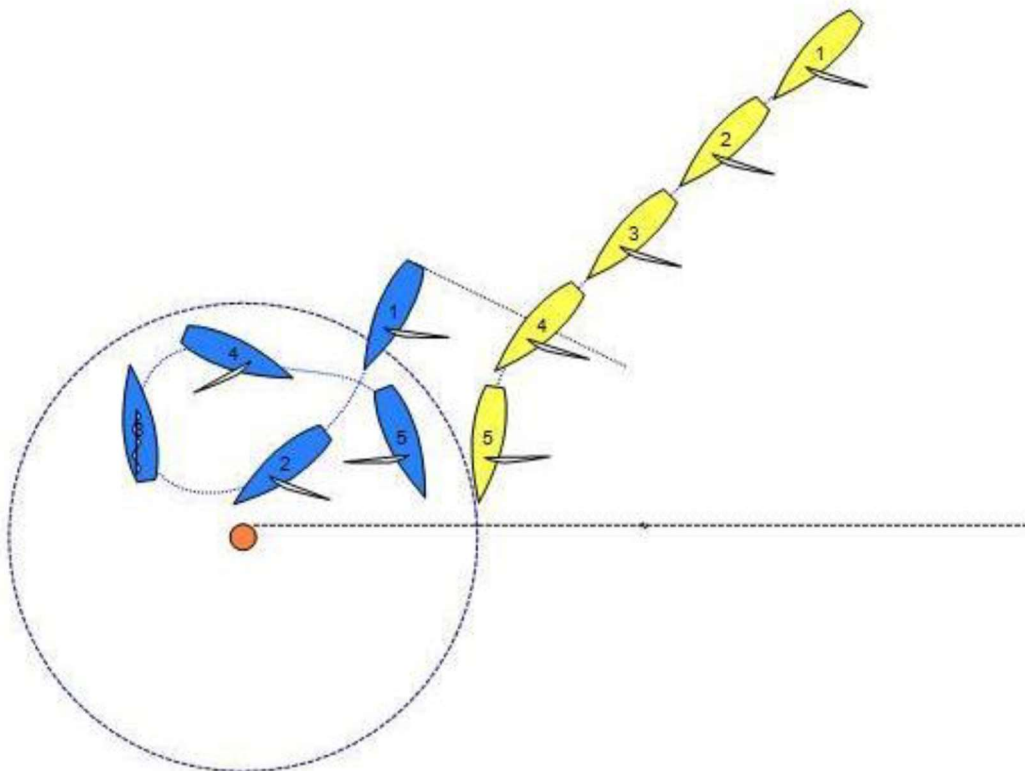
Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Definiciones espacio en baliza (regla C2.2) y rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta 1

Azul, con una penalización pendiente, está libre a proa cuando llega a la zona de la baliza de llegada. Azul orza, vira y llega a un rumbo que está a más de noventa grados del viento verdadero, amurado a babor en la posición 4. Después de la posición 4, Azul navega en un ángulo que los árbitros están de acuerdo en que es su rumbo debido.

Después de la posición 4, Amarillo (a estribor) arriba para evitar a Azul y muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



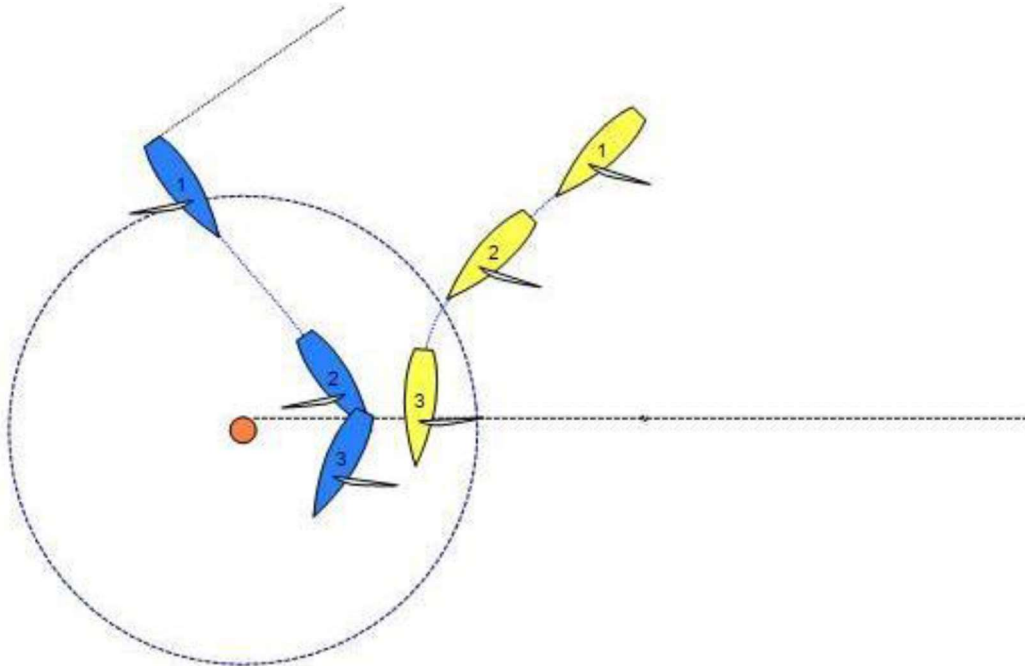
Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Azul tiene derecho a espacio en baliza. El espacio en baliza para Azul es navegar a su rumbo debido para pasar la baliza (ver la regla C2.9 (18.2(a)(2))). Mientras que el rumbo de Azul para ejecutar su penalización no es un rumbo debido (ver la regla C2.3), una vez que Azul ha completado su penalización, tiene derecho a navegar a su rumbo debido desde ese punto hasta que haya terminado. Azul infringe la regla 10, pero está exonerado por la regla 43.1(b).

Pregunta 2

Azul a babor y Amarillo a estribor navegan hacia la línea de llegada. Cuando Azul llega a la zona de la baliza de llegada, es el barco interior comprometido. En la posición 2, Azul tiene la certeza de que ha cruzado la línea de llegada y arriba y traslucha hacia un rumbo para navegar cerca de la baliza de llegada, pero sin tocarla. Al mismo tiempo, Amarillo arriba para evitar el contacto con Azul. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Azul tiene derecho a espacio en baliza de acuerdo con la regla 18.2(a)(1). Espacio en baliza para Azul es el espacio para navegar a su rumbo debido para pasar la baliza y el espacio para pasar la baliza de llegada después de terminar según la definición de espacio en baliza (regla C2.2). Por lo tanto, el espacio al que tiene derecho Azul después de terminar es simplemente el espacio que necesita para pasar entre Amarillo y la baliza desde el momento en que terminó. Al arribar y trasluchar desde la posición 2, Azul no navega más lejos de la baliza de lo que le corresponde.

MR CALL K6

Regla C2.9 (18.2(a)(2)) Dar espacio en baliza (no comprometidos)

Regla 21.2 Errores de salida, haciendo una penalización, colocando una vela a la contra

Regla 43.1 Exoneración

Regla C5.6 Señales de los árbitros

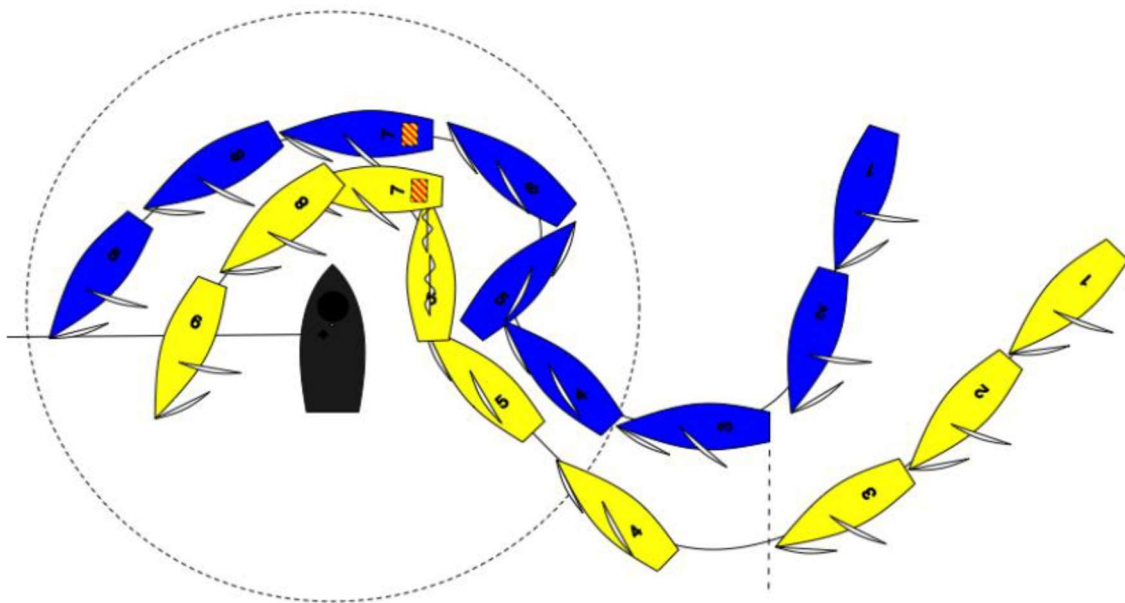
Regla C7.4(b) Efectuar y completar las penalizaciones

Regla C8.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

Definiciones espacio en baliza (regla C2.2) y rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta 1

Ambos barcos se acercan al extremo de la línea de llegada del barco del comité de regatas. Azul tiene una penalización pendiente. Azul llega a la zona libre a proa de Amarillo. Azul vira a babor, llega a un rumbo de ceñida y vira de nuevo a la bordada de estribor. En la posición 7, justo antes de que Azul llegue a un rumbo que está a más de noventa grados del viento real, hay contacto entre los barcos y ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 1

Los árbitros actuarán conforme a la regla C5.6 una vez que Azul ya no esté realizando una penalización amurado a babor. Se debe señalar que Azul ha completado su penalización. Se debe penalizar a Azul y Amarillo al mismo tiempo. Luego se debe señalar una segunda penalización a Amarillo.

Cuando ocurrió el contacto, Azul todavía estaba realizando su penalización. No mantenerse alejado de otro barco mientras se ejecuta una penalización no invalida la penalización, pero infringe la regla 21.2, por lo que debido a que hubo una protesta, Azul debe recibir una penalización por esa infracción.

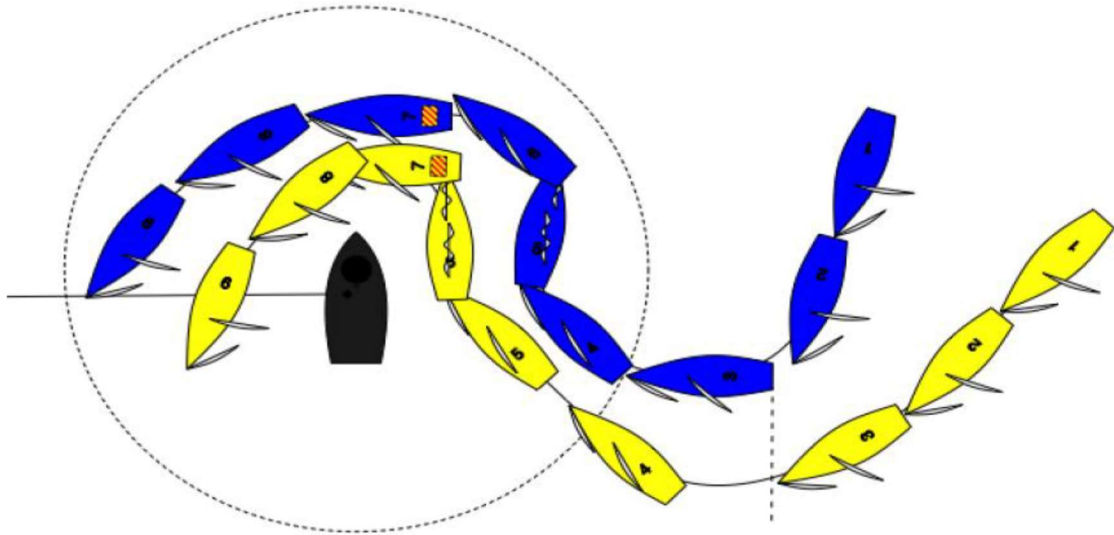
Durante todo el incidente, Azul nunca sale de la zona, por lo que tiene derecho a espacio en baliza todo el tiempo.

Aunque Azul no está navegando a un rumbo debido mientras está realizando su penalización, el espacio en baliza sigue siendo el espacio que necesita para navegar a su rumbo debido, que es el rumbo al que navegaría para terminar lo antes posible en ausencia de Amarillo. Amarillo no le da ese espacio e infringe la regla C2.9 (18.2(a)(2)). Sin embargo, Azul no está exonerado de haber infringido la regla 21.2 por la regla 43.1(b) (porque la regla 43.1(b) no incluye reglas en la Sección D), o la regla 43.1(a) (porque Azul no fue obligado a infringir la regla 21.2).

Debido a que Amarillo obtuvo una ventaja al infringir una regla después de realizar una penalización, también debe recibir una penalización iniciada por el árbitro según la regla C8.3 (a).

Pregunta 2

La situación es la misma que en la Pregunta 1, excepto que Azul no completa su virada a babor antes de virar de nuevo a estribor. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Los árbitros deberán señalar de acuerdo con la regla C5.6 una vez que Azul ya no esté realizando una penalización. Se debe penalizar a Amarillo por no dar espacio en baliza. Se debe eliminar la bandera de penalización de Azul, ya que ahora se compensan las penalizaciones. Luego se debe señalar una segunda penalización a Amarillo.

Azul ya no se está penalizando después de la posición 5 (ver regla C7.2(a)(2) y decisión MR Call N6).

Desde el momento en que Azul empieza a orzar hacia atrás hacia la amura de estribor, está navegando a su rumbo debido para rodear o pasar la baliza. Amarillo infringe la regla 18.2(a)(2) al no darle espacio en la marca, y Azul es exonerado por su infracción de la regla 11 por la regla 43.1 (b).

Debido a que Amarillo obtuvo una ventaja al infringir una regla después de realizar una penalización, también recibe una penalización iniciada por el árbitro.

Sección L

Otras reglas



MR CALL L1

Regla 32.1(d) Acortar o anular después de la salida

Rule 62.1(a) Reparación

Rule C9.3 Solicitudes de reparación o de reapertura, apelaciones, otros procedimientos

Pregunta

¿Bajo qué circunstancias se debe anular un match en curso?

Respuesta

Después de la señal de salida, un match debe anularse sólo o bien cuando los árbitros y el comité de regatas estén seguros de que se aceptaría una solicitud de reparación si el barco afectado negativamente perdiera el match o bien por razones de seguridad. Entonces es preferible anular el match inmediatamente. Estos son algunos ejemplos:

- a) una señal de llamada tardía o incorrecta.
- b) una interferencia grave con un barco competidor por parte de un árbitro u otro barco oficial.

Durante el período de preparación, el match también se puede anular o aplazar (ver la regla 27.3).

Un match no debe aplazarse o anularse por causa de una señal incorrecta de un árbitro. En este caso se aplica la regla C9.3

MR CALL L2

Rule 70.1 Apelaciones y solicitudes a una Autoridad Nacional

Rule C6.6 Decisiones del comité de protestas

Rule C9.1 Solicitudes de reparación o de reapertura, apelaciones, otros procedimientos

Pregunta 1

Cuando no se haya designado un jurado internacional y no se haya denegado el derecho a apelar según la regla 70.5, ¿serán los árbitros reunidos para escuchar una protesta o una solicitud de reparación un "comité de protestas" tal como se usa ese término en el Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 1

Sí.

Pregunta 2

¿Existe el derecho a apelar una decisión de este comité de protestas conforme a la regla 70.1 para una parte en una audiencia realizada según la regla C6.6?

Respuesta 2

No. La regla C9.1 niega el derecho de una parte a apelar cualquier decisión tomada de acuerdo con la regla C6.6, y además niega a las partes el derecho a solicitar una reapertura.

Pregunta 3

¿Hay alguna ocasión en un evento de match race en el que el comité de protestas no deba celebrar la audiencia según la regla C6.6?

Respuesta 3

Sí. La Regla C6.6 es un procedimiento de audiencia abreviado diseñado para permitir que un evento de Match Racing se termine a tiempo.

Los procedimientos de la regla C6.6 no serían apropiados para audiencias de protesta o solicitudes de reparación que no estén directamente relacionadas con la competición, como las audiencias del comité de protestas que involucren la inscripción según la regla 75 o la categorización de regatistas según la regla 79. La regla 69 se aplica a las audiencias que involucren acusaciones de mal comportamiento.

La decisión del comité de protestas o sus procedimientos en cualquier audiencia que no se lleve a cabo conforme a la regla C6.6 es apelable de acuerdo con la regla 70.1.

MR CALL L3

Regla 49.1 Posición de los tripulantes, guardamancebos

Pregunta 1

Un competidor en Amarillo se agarra a la escota de sotavento del foque y otro se agarra a la escota de la vela mayor al hacer trapecio. ¿Infringe Amarillo la regla 49.1?

Respuesta 1

No. Una escota en uso (que está trabajando) no es un dispositivo diseñado para colocar el cuerpo borda afuera.

Pregunta 2

¿Infringe Amarillo (un barco sin líneas de vida) la regla 49.1 cuando los competidores usan cualquiera de los siguientes elementos para ayudarse a extender sus cuerpos borda afuera?

La escota de barlovento del foque, que no trabaja, la contraescota, la línea de control de la contra, la línea del carro de escota de mayor, la línea de control del backstay, los obenques u otros elementos de la jarcia fija.

Respuesta 2

La regla 49.1 no prohíbe a los competidores usar escotas de trabajo o líneas de control para colocar sus cuerpos borda afuera. A menos que esté específicamente prohibido por las instrucciones de regata del evento (reglas para el manejo de los barcos), también está permitido que los competidores usen los obenques o los guardamancebos para colocar sus cuerpos fuera de borda. Regla 49.1 del uso de escotas amolladas (que no trabajan) y líneas de control para hacer trapecio.

Pregunta 3

Un competidor en Amarillo sujeta un pie debajo del puente del carro de escota. ¿Infringe Amarillo la regla 49.1?

Respuesta 3

No. Un puente de escota (de bañera) no es un dispositivo diseñado para colocar el cuerpo borda afuera. Está permitido usar el puente de bañera (u otros elementos fijos de la embarcación) sin modificaciones que ayuden a proyectar el cuerpo borda afuera.

MR CALL L4

Definiciones Libre a popa y libre a proa, compromiso

Pregunta 1

Si se lleva a bordo de un barco a una persona adicional a la tripulación, como un 'observador' (asistente de los árbitros) o un cámara, ¿debería considerarse que la persona o el equipo transportado forma parte del 'casco o equipo de la embarcación en posición normal' para la determinación de compromisos o contacto entre dos barcos?

Respuesta 1

No. Tal persona no es parte del barco.

Pregunta 2

Las cámaras fijas o sus soportes fijos, colocados por comité de regatas o bajo su dirección, pueden sobresalir más allá de la popa del barco. ¿Se debe considerar una cámara o su soporte como parte del 'equipo en posición normal' del barco para la determinación de compromisos o contacto entre dos barcos?

Respuesta 2

Sí, cuando se fijan a la embarcación, las cámaras o los soportes pasan a formar parte del equipo de la embarcación. Otro ejemplo serían las antenas para transmisión de radio.

Pregunta 3

Las banderas que llevan los barcos a menudo se proyectan más allá de la línea del casco a popa o a sotavento de los barcos. ¿Deberían considerarse como parte del 'equipo en posición normal' del barco para la determinación de compromisos o contacto entre dos barcos?

Respuesta 3

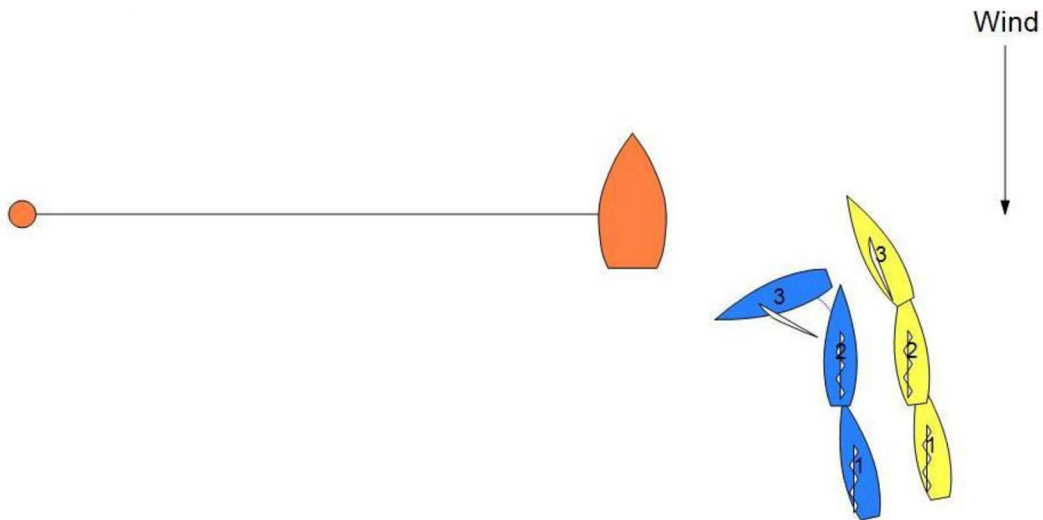
No. En match race, las banderas no se consideran parte del equipamiento de un barco; las astas de la bandera sí lo son.

MR CALL L5

Regla C2.17 (42.2(d)) Acciones prohibidas

Pregunta

Los barcos se acercan a la línea de salida para salir. Azul está de proa al viento y luego arriba con fuerza moviendo repetidamente su timón hasta que alcanza un rumbo que está a más de noventa grados del viento real justo antes de la posición 3. ¿Deberían los árbitros tomar alguna medida?



Respuesta

Si los árbitros están seguros de que el movimiento repetido del timón es para impulsar a Azul hacia adelante, deben penalizar a Azul conforme a la regla C2.17 (42.2(d)); de lo contrario, no deberían tomar ninguna medida.

Nota: Debido a que la regla C2.17 modifica la regla 42.2(d), las interpretaciones de World Sailing de la regla 42 con respecto a la remada (sculling) no se aplican a los match races.

MR CALL L6

Regla C2.13 (23.3) Interferir con otro barco Regla C6 Protestas y solicitudes de reparación iniciadas por barcos

Pregunta

Amarillo y Azul están en un match con Amarillo por delante de Azul. Azul ve un incidente entre Amarillo y Verde (un barco del match anterior) en el que Amarillo parece estar infringiendo una regla de la Parte 2. Verde no muestra la bandera Y. ¿Qué acción puede tomar Azul?

Respuesta

Ninguna. Las reglas C6.1(a) y C6.2(b) impiden que Azul proteste contra Amarillo mostrando la bandera Y porque no estuvo involucrado en el incidente.

La regla C6.1(b) impide que Azul proteste contra Amarillo mostrando una bandera roja.

MR CALL L7

Regla C2.13 (23.3) Interferir con otro barco Regla C6.1(a) Protestas y solicitudes de reparación iniciadas por barcos

Pregunta 1

Dentro del significado de la regla C2.13 (23.3), si Azul está navegando a su rumbo debido, ¿se le permite poner en desventaja a Verde en un encuentro diferente?

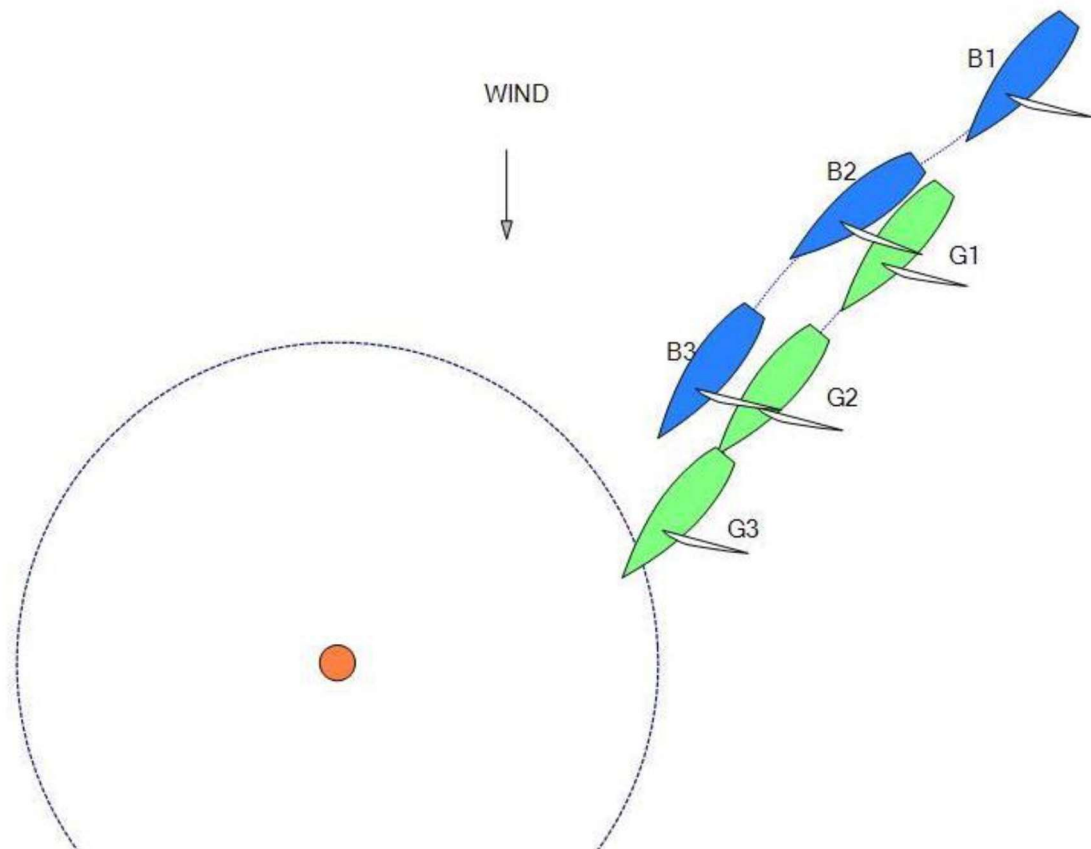
Respuesta 1

Sí. Cuando los árbitros están satisfechos de que Azul navegó a su rumbo correcto, esto es consistente con tratar de ganar su propio partido, por definición, y no infringe ninguna regla.

Si los árbitros están convencidos de que las acciones del barco no tenían la intención de ayudarlo en su propio match sino que tenían la intención de afectar los resultados del otro match, entonces Azul infringe la regla 23.3. Verde puede mostrar la bandera Y según la regla C6.1(a).

Pregunta 2

Acercándose a una baliza de sotavento, Azul está cerca de la popa de Verde, pero están compitiendo en matches diferentes. Azul orza para cubrir a Verde, le frena y gana un compromiso interior. Por lo tanto, Verde debe dar espacio en baliza a Azul y así lo hace. ¿Ha infringido Azul la regla 23.3?



Respuesta 2

No. Aunque Verde está claramente en desventaja por las acciones de Azul, las acciones de Azul le ayudaron a rodear la baliza en el menor tiempo posible y, por lo tanto, fueron "coherentes con ... tratar de ganar su propio match". Ver respuesta 1.

MR CALL L8

Regla C2.13 (23.3) Interferir con otro barco

Pregunta

Amarillo y Azul navegan en un match y Rojo y Verde en otro. Verde se encuentra con Amarillo en el campo y Verde es el barco con derecho de paso. ¿Está permitido que Verde altere su rumbo de modo que Amarillo no tenga necesidad de alterar el rumbo para mantenerse separado?

Respuesta

Sí, siempre que el cambio de rumbo de Verde sea consistente con cumplir con una regla o con intentar ganar su propio match.

Si Verde claramente se puso en desventaja por su cambio de rumbo, entonces habría infringido la regla C2.13 (23.3).

MR CALL L9

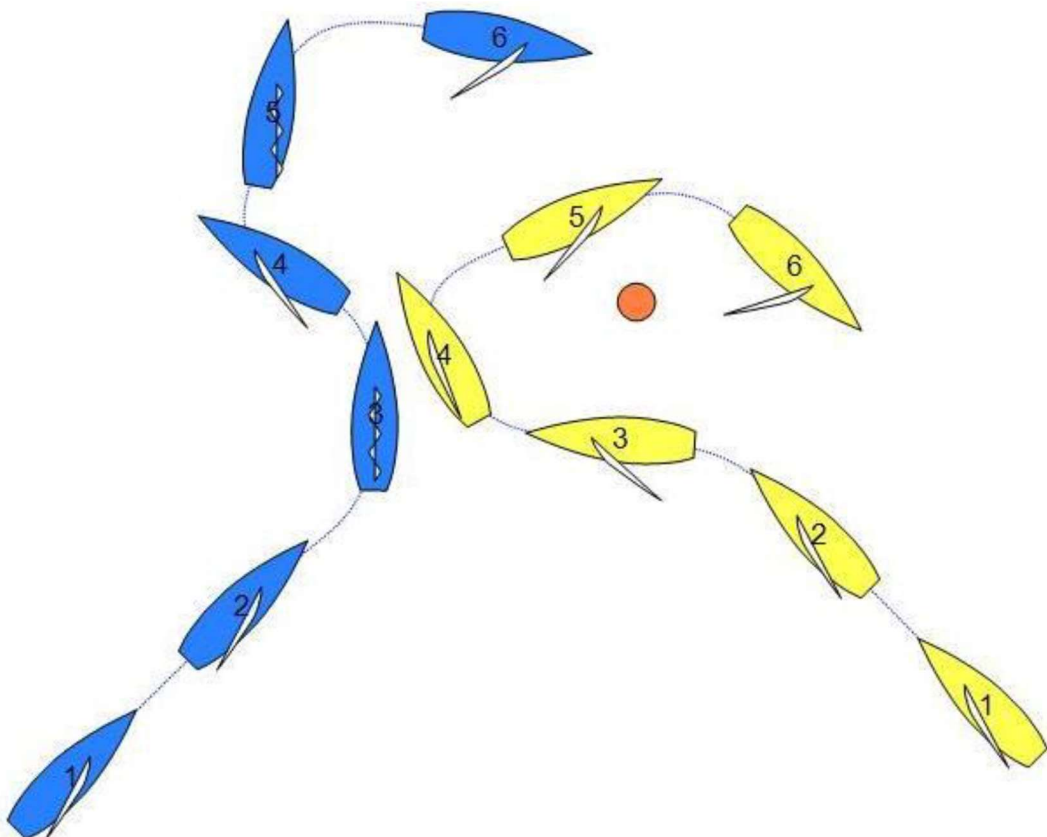
**Regla C2.9 (18.3(b)) Virando por
avante o trasluchando**

**Regla 21.1 Errores de salida, haciendo
una penalización, colocando una vela a la contra**
Regla C2.13 (23.3) Interferir con otro barco

En todas las preguntas, Azul ha sido señalado correctamente como OCS, pero puede no saber que era OCS y, sin embargo, continuó navegando el recorrido en lugar de regresar y salir correctamente.

Pregunta 1

Amarillo y Azul se acercan a la baliza de barlovento. Azul está amurado a babor y Amarillo está amurado a estribor. Amarillo arriba por debajo de su rumbo debido, pero nunca a un rumbo de más de noventa grados con respecto al viento real, y pasa a sotavento de la baliza. Azul vira para mantenerse separado de Amarillo. Amarillo vira y rodea la baliza mucho antes que Azul. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



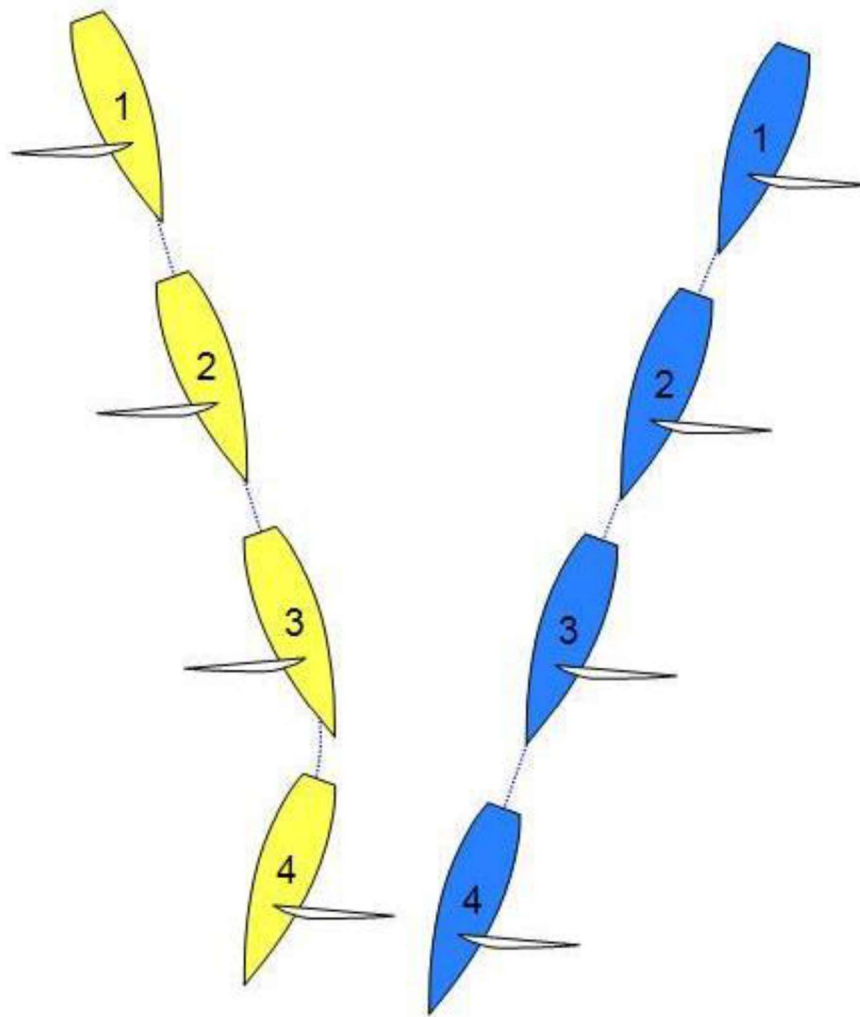
Respuesta 1

Se debe penalizar a Amarillo.

En la posición 2, Amarillo está en la zona y es un barco con derecho de paso con compromiso interior. Según la regla C2.9 (18.3(b)), hasta que cambie de bordada, Amarillo está obligado a no alejarse de la baliza más allá de lo necesario para navegar a su rumbo debido. Al arribar en la posición 3, Amarillo ya no está navegando a su rumbo debido.

Pregunta 2

Ambos barcos rodean la baliza de barlovento y arriban hacia la baliza de sotavento. Azul, amurado a estribor, se aproxima Amarillo, amurado a babor. Ambos barcos navegan a rumbos debidos. Amarillo se ve obligado a trasluchar para mantenerse alejado de Azul. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta 2

Se debe mostrar la bandera verde y blanca.

Aunque Azul no ha salido correctamente y posteriormente puede ser clasificado OCS, está navegando el recorrido con todos los derechos y obligaciones según las reglas. Azul no está navegando hacia la línea de salida para salir, por lo que la regla 21.1 no se aplica.

Pregunta 3

¿Cuándo se debe considerar que los barcos navegan en el mismo tramo?

Respuesta 3

Se debe considerar que los barcos navegan en el mismo tramo cuando los árbitros están seguros de que ambos

barcos navegan en un tramo del recorrido hacia alguno de los siguientes:

- una baliza de barlovento,
- una baliza de sotavento, o
- la llegada.

Esto se aplica cuando uno de ellos es OCS, y también se aplica cuando han rodeado diferentes balizas para poder estar en ese tramo.

MR CALL L10

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos

Regla 16.1 Alterar el rumbo

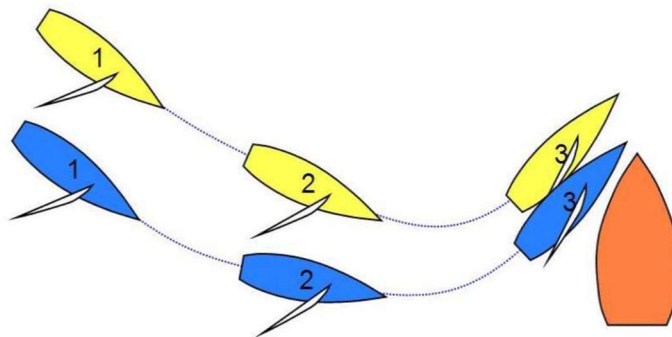
Regla 19.2(b) Dar espacio en un obstáculo

Regla 43.1 Exoneración

Pregunta

Amarillo y Azul, comprometidos amurados a babor, se aproximan a un obstáculo que se puede pasar por ambos lados.

Azul navega para pasar por sotavento del obstáculo, pero desde la posición 2, Azul orza rápidamente para pasar por barlovento del obstáculo. Amarillo responde de inmediato, pero no puede mantenerse separado de Azul. Hay contacto entre ellos. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe penalizar a Azul.

Cuando Azul (el barco exterior) altera el rumbo para convertirse en el barco interior en el obstáculo, debe dar a Amarillo espacio para mantenerse separado según la regla 16.1 hasta que Amarillo pueda cumplir con su obligación de dar espacio a Azul entre él y el obstáculo según la regla 19.2(b)). Azul no lo hace e infringe la regla 16.1.

Como resultado de que Azul haya infringido la regla 16.1, Amarillo infringe las reglas 11 y 19.2(b). Amarillo está exonerado de su infracción de la regla 11 por la regla 43.1(b)

porque navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, y por su infracción de la regla 19.2(b) por la regla 43.1(a) porque fue obligado a infringir esa regla por la infracción de la regla 16.1 por parte de Azul.

Sección M

El procedimiento arbitral



MR CALL M1

Regla C5 Señales de los árbitros

Pregunta 1

Los árbitros penalizan a un barco por infringir una regla de derecho de paso y señalan en consecuencia. Poco después, los árbitros deciden que han cometido un error. ¿Pueden cancelar su señal, mostrando una bandera verde y blanca, o mostrando la señal del otro barco, o llamando o algún otro medio de comunicación?

Respuesta 1

No. No hay ninguna disposición en el Apéndice C para cambiar o enmendar decisiones o señales. Cuando se muestra una señal de penalización, el barco está obligado por la regla C5 a ejecutar la penalización correspondiente.

Pregunta 2

¿Sería la misma respuesta si los árbitros mostraran una bandera verde y blanca cuando tuvieran la intención de mostrar la señal de un barco?

Respuesta 2

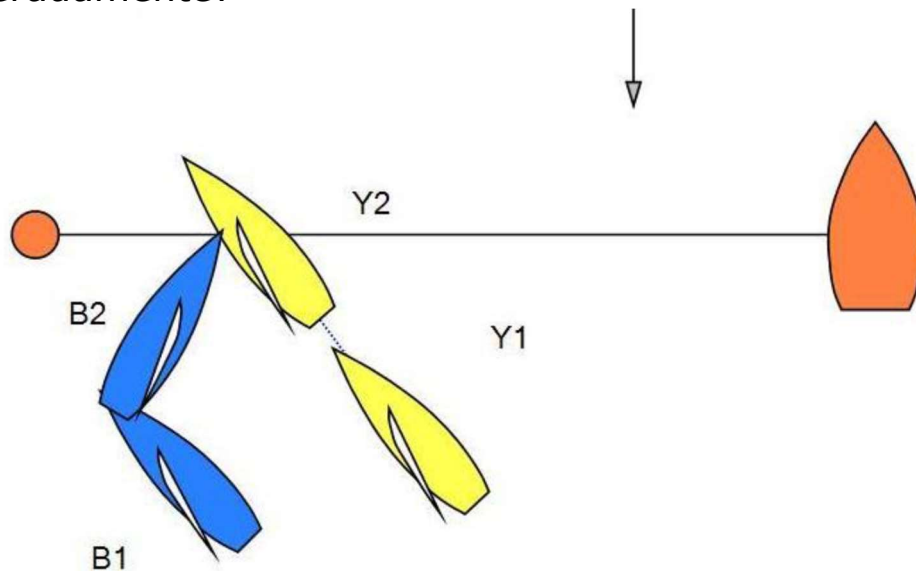
Sí.

MR CALL M2

Regla C8.3(b) Penalizaciones por iniciativa de los árbitros (infringir deliberadamente una regla)

Pregunta

¿Cómo deciden los árbitros si una regla se ha infringido deliberadamente?



Respuesta

No hay una respuesta completa y meridianamente clara, sino más bien una escala móvil de probabilidades.

Es probable que los árbitros concluyan que una regla se ha infringido deliberadamente en alguno de los siguientes casos:

- la situación se ha ido formando durante algún tiempo en vez de haberse producido instantáneamente
- hay una ventaja táctica potencialmente ganadora del match al infringir la regla
- el incumplimiento no parece ser un simple error de juicio

Los siguientes pueden ser algunos ejemplos:

- infringir una regla para evitar ser OCS (barco de barlovento que se echa encima del barco de sotavento)

- Azul no puede pasar el pin y vira a babor (ver el diagrama anterior)
- meterse en cuña en una baliza de salida
- negar un espacio interior para barcos en la baliza.

MR CALL M3

Regla 2 Navegación leal

Regla C2.10 (20.4(a)) Requisitos adicionales de las voces

Regla C8.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

Pregunta 1

La regla C2.10(20.4(a)) exige señales de brazo claras y repetidas, además de las voces. Si hay una señal con el brazo pero no una voz de Amarillo, ¿qué acción deben tomar los árbitros en los siguientes casos?

- (a) si Azul muestra la bandera "Y"
- (b) por su propia iniciativa

Respuesta 1

- (a) Cuando los árbitros estén seguros de que no se dio una voz, entonces la señal de espacio para virar (ver la regla C2.5 (7)). Los árbitros pueden estar seguros de que no se ha dado la voz si no han tenido dificultad para escuchar otras voces desde una posición similar. A los efectos de las reglas de la Parte 2, deben actuar como si no hubiera habido señal.
- (b) Los árbitros pueden decidir que Amarillo ha infringido la regla C8.3(b) o (c) y penalizarle. También pueden, en caso extremo o reiterado, iniciar una audiencia conforme a la regla 2, Navegación leal.

Pregunta 2

Si hay una voz pero no una señal de brazo, ¿la respuesta es la misma?

Respuesta 2

Sí.

MR CALL M4

Regla C8.3(c) Penalizaciones por iniciativa de los árbitros (infracción de la deportividad)

Pregunta

Después de que los árbitros señalen su decisión en respuesta a un barco que muestra la bandera Y, un competidor de uno de los barcos deja en claro que no está de acuerdo con la decisión. ¿Deberían los árbitros imponer una penalización según la regla C8.3(c) por una infracción de la deportividad?

Respuesta

Esto depende de las palabras, la forma en que se pronuncian y cualquier otra acción relacionada de la tripulación del barco. Si simplemente expresan infelicidad o decepción, o que, en su opinión, la decisión fue incorrecta, entonces la penalización no es apropiada. Sin embargo, si el efecto en conjunto es transmitir que los árbitros son incompetentes o que tienen prejuicios contra el barco penalizado, una penalización puede estar justificada, tanto si el significado se dirige sólo a los árbitros como también a otras personas cercanas. Si el significado es claramente insultante para los árbitros, se debe imponer una penalización.

MR CALL M5

Regla C6.5(a) Decisiones de los árbitros

Pregunta

Inmediatamente después de un incidente, Amarillo muestra la bandera Y. Antes de que los árbitros señalen su decisión, hay un segundo incidente y Azul muestra la bandera Y. ¿Cómo deben señalar su decisión los árbitros?

Respuesta

Los árbitros deben hacer dos señales de decisión separadas según la regla C6.5(a), en el orden en que fueron señaladas por los barcos, incluso cuando la decisión de cada protesta sea una bandera verde y blanca.

MR CALL M6

Regla 60.3(b) Derecho a protestar, derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

Regla 62.1(a) Reparación

Regla C5.1 Señales de los árbitros

Regla C9 Solicitudes de reparación o de reapertura, apelaciones, otros procedimientos

Pregunta 1

Azul muestra la bandera Y, pero los árbitros no hacen ninguna señal. Ambos barcos terminan la prueba, Azul la pierde. ¿Puede solicitar reparación en virtud de la regla 62.1(a) debido a que los árbitros no señalaron una decisión?

Respuesta 1

No. La regla C9.3 prohíbe cualquier procedimiento derivado de la inacción de los árbitros. La palabra procedimientos incluye una solicitud de reparación.

Pregunta 2

Azul muestra la bandera Y, pero debido a un fallo en el motor, los árbitros no ven el incidente. ¿Que deberían hacer?

Respuesta 2

Bandera verde y blanca. Como los árbitros no estaban en posición, su única opción es señalar "sin penalización" según la regla C5.1. Además, la regla C9.1 prohíbe que el barco solicite reparación, y la regla C9.3 prohíbe que los árbitros inicien una reparación de acuerdo con la regla 60.3(b).

MR CALL M7

Regla C5.3 Señales de los árbitros

Regla C6.5(b) Protestas y solicitudes de reparación iniciadas por barcos

Regla C7.3(d) Limitaciones a las penalizaciones

Regla C8.2 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

Pregunta

Después de la salida, se penaliza a Amarillo, y la penalización se señala con una bandera amarilla y una roja de acuerdo con las reglas C5.3 y C6.5(b). Después de un período de tiempo, los árbitros deciden que Amarillo no ha realizado la penalización tan pronto como era razonablemente posible según la regla C7.3(d). ¿Qué deben hacer los árbitros?

Respuesta

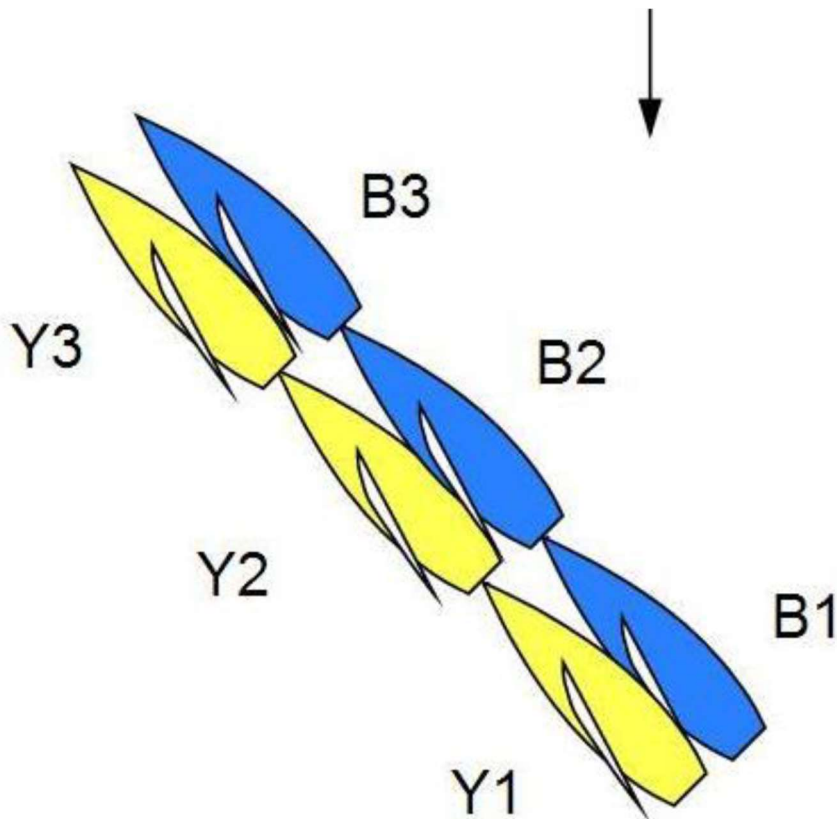
Los árbitros deben penalizar a Amarillo según la regla C8.2.

MR CALL M8

Regla 11 En la misma bordada, comprometidos
Regla C7 Sistema de penalización
Regla C8.3(b) Penalizaciones por iniciativa
de los árbitros

Pregunta

Azul, a barlovento, no se mantiene separado de Amarillo, a sotavento. Amarillo protesta y Azul es penalizado. Algún tiempo después, Amarillo vuelve a protestar. ¿Cuándo deben considerar los árbitros que una regla se infringe por segunda vez?



Respuesta

Cuando los árbitros están convencidos de que Azul podría haber tomado medidas para dejar de infringir la regla después de que se señaló la primera penalización, pero no lo hace, deben considerar que la regla se infringió por segunda vez. Los árbitros también pueden decidir que la segunda infracción es deliberada e iniciar una penalización sin que se muestre ninguna bandera Y según la regla C8.3(b).

MR CALL M9

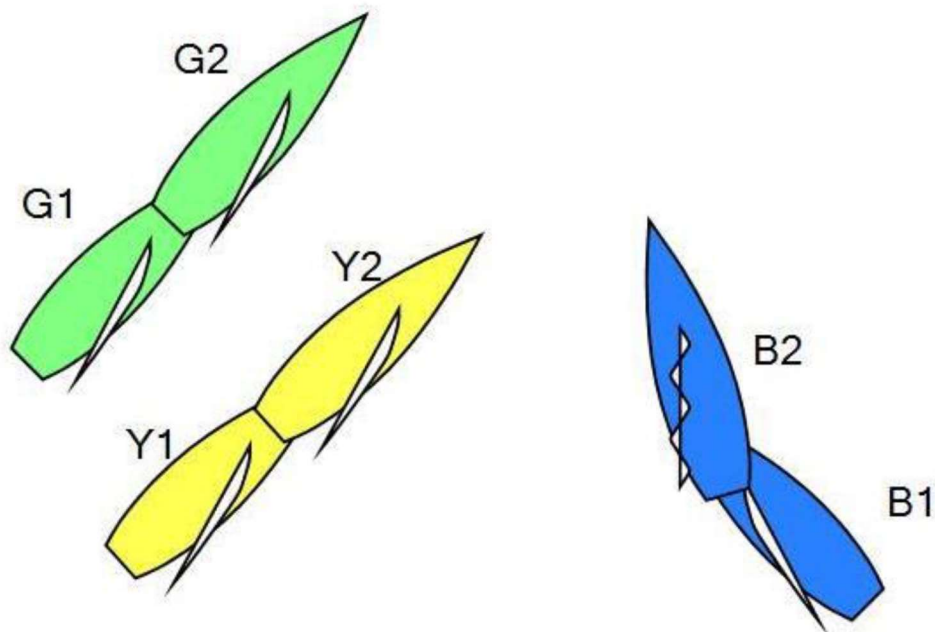
Regla 10 En bordadas opuestas

Regla 20.2(b) Espacio para virar por adelante en un obstáculo

Regla 43.1(a) Exoneración (obligado a infringir una regla)

Pregunta 1

Azul está emparejado con Amarillo y Rojo con Verde. En un tramo del recorrido hacia una baliza de barlovento, Azul está en ceñida amurado a estribor, Amarillo y Verde están comprometidos, ambos en ceñida a babor. Amarillo, a sotavento de Verde, no puede virar y evitar a Verde. Azul y Amarillo están en rumbo de colisión. Amarillo da una voz y hace señales de espacio para virar. Verde no responde, Amarillo no puede virar, Azul se ve obligado a alterar el rumbo para mantenerse separado. Amarillo y Azul muestran la bandera Y. ¿Qué deben hacer los árbitros?



Respuesta 1

Si los árbitros del match entre Azul y Amarillo están seguros de que Verde infringió la regla 20.2(b), deben mostrar una bandera verde y blanca que indique que no se impone ninguna sanción a Amarillo o Azul (Amarillo está exonerado)

por la regla 43.1(a)). Deben informar a los árbitros del match de Verde de que Verde debe ser penalizado.

Pregunta 2

Si Amarillo no muestra la bandera Y, ¿sería diferente la respuesta?

Respuesta 2

No. La respuesta de los árbitros sería la misma. Los árbitros también pueden considerar penalizar a Verde según las reglas C8.3(b) o C8.3(c).

MR CALL M10

Regla 14 Evitar contactos

Regla 60.3(b) Derecho a protestar, derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

Regla 62.1(b) Reparación

Regla C6 Protestas y solicitudes de reparación iniciadas por barcos

Regla C8 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

Pregunta

Mientras navegan con spinnakers, hay contacto entre Amarillo y Azul, y Azul recibe un pequeño agujero en su spinnaker. Amarillo tiene la culpa y es penalizado. En un tramo posterior del recorrido a una baliza de sotavento, el agujero en el spinnaker de Azul se convierte en un gran desgarró. El spinnaker pierde toda la presión y Amarillo puede pasar a Azul. ¿Qué acción está disponible?

Respuesta

- (a) Los árbitros podrían penalizar aún más a Amarillo como un barco penalizado que ha "obtenido una ventaja al infringir una regla después de realizar una penalización". Aunque ha habido un retraso entre la ejecución de la penalización y la obtención de la ventaja, los árbitros aún pueden actuar según la regla C8.3(a), si están convencidos de que el desgarró del spinnaker es el resultado de la infracción original de la regla.
- (b) Los árbitros podrían iniciar una audiencia posterior a la prueba de acuerdo con la regla C8.6 para investigar si se infringió la regla 14 y, si corresponde, informar al comité de protestas para que actúe (ver la regla C8.4).
- (c) De acuerdo con las reglas C6.1(b) y C6.2(a), Azul puede protestar con bandera roja según la regla 14, debido a daños o lesiones resultantes del contacto. El comité de protestas tendría que considerar si la bandera se mostró en la primera oportunidad razonable después de que ocurrió el desgarró.

- (d) Azul podría solicitar una reparación según la regla 62.1(b) o podría considerarse una reparación según la regla 60.3(b).

MR CALL M11

Regla C5.1 Señales de los árbitros

Regla C6.5 Protestas y solicitudes de reparación iniciadas por barcos

Regla C7.2(b) Para todas las penalizaciones

Regla C7.3(b) Limitaciones a las penalizaciones

Pregunta 1

Amarillo muestra la bandera Y. Azul ejecuta una penalización tan pronto como ve la bandera Y de Amarillo y antes de que los árbitros señalen una decisión. ¿Cuál debe ser la decisión?

Respuesta 1

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. La regla C7.2(b) permite que un barco realice una penalización antes de que se le indique que lo haga. La regla C5.1 dice que la bandera verde y blanca significa "no hay penalización". Aquí no se impone ninguna penalización porque ya se ha cumplido.

Pregunta 2

¿Sería diferente la respuesta si Amarillo tuviera una penalización pendiente?

Respuesta 2

No. Los árbitros mostrarían la bandera verde y blanca y la penalización de Amarillo se mantendría.

Pregunta 3

Cerca del final de un tramo del recorrido hacia una baliza de barlovento, los árbitros deciden penalizar a Azul pero se demoran en señalarle hasta que ha rodeado la baliza. Sin embargo, ejecuta la penalización antes de rodear la baliza. ¿Está esto permitido?

Respuesta 3

Sí, véase la Respuesta 1. Sin embargo, según la regla C7.3(b), no se le permite realizar ninguna parte de una penalización dentro de la zona de una baliza que hay que rodear.

Pregunta 4

Amarillo, con una penalización, infringe una regla de derecho de paso, recibe una protesta de Azul, ve la bandera Y de Azul desplegada y ejecuta su penalización antes de que los árbitros lo señalen. En el momento en que ve la bandera Y, está rodeando una baliza. ¿Debe ejecutar la penalización correspondiente al tramo en el que se encuentra o en el correspondiente al momento de la señal de los árbitros?

Respuesta 4

Un barco que cumple una penalización antes de que se le señale, debe ejecutar la penalización que corresponda al tramo en el que se encuentra.

MR CALL M12

Regla C2.12 (23.1) Interferir con otro barco Rule C8.4 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

Pregunta

Después de una prueba, los árbitros reciben un informe de un observador fiable de que un barco infringió la regla C2.12 (23.1) antes de su prueba al interferir con un barco que estaba regateando. ¿Pueden los árbitros iniciar una audiencia para considerar penalizarle?

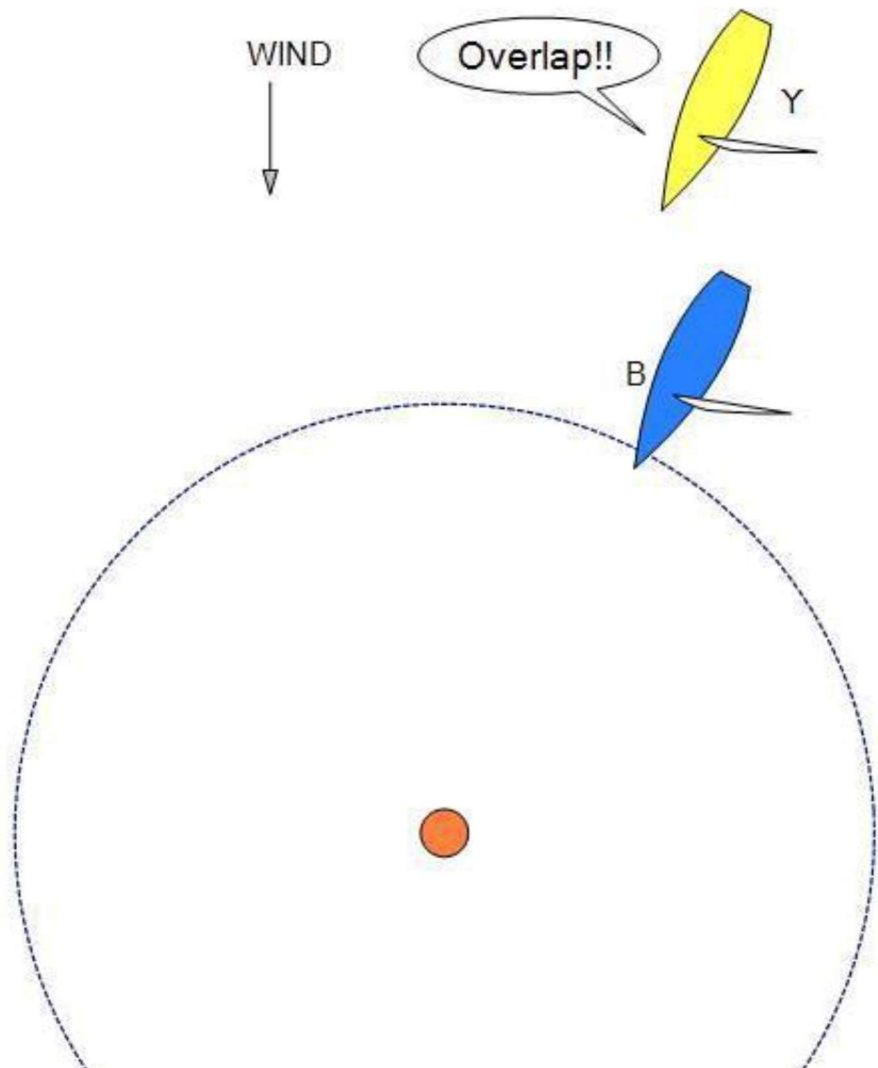
Respuesta

No. Como se trata de una regla de la Parte 2, los árbitros no pueden iniciar una audiencia (ver la regla C8.4). Sólo el barco que fue interferido puede actuar mostrando la bandera Y en el momento del incidente.

MR CALL M13

Pregunta

Al final de un tramo del recorrido a una baliza de sotavento, justo cuando Azul llega a la zona, Amarillo grita "compromiso", pero Azul acaba de ver que la lancha ala señala a los árbitros que no hubo compromiso. ¿Puede Azul confiar en la señal de la lancha ala y por lo tanto decidir negarle espacio a Amarillo?



Respuesta

No. Los competidores que usan tales señales corren un riesgo considerable. Las decisiones las toman los árbitros, no las lanchas ala, y la decisión de los árbitros no puede basarse en las señales de las lanchas ala. El mismo principio se aplica a las señales realizadas por los observadores a bordo.

MR CALL M14

Regla C2.9 (18.2) Dar espacio en baliza

Regla le C2.14 (31) Tocar una baliza

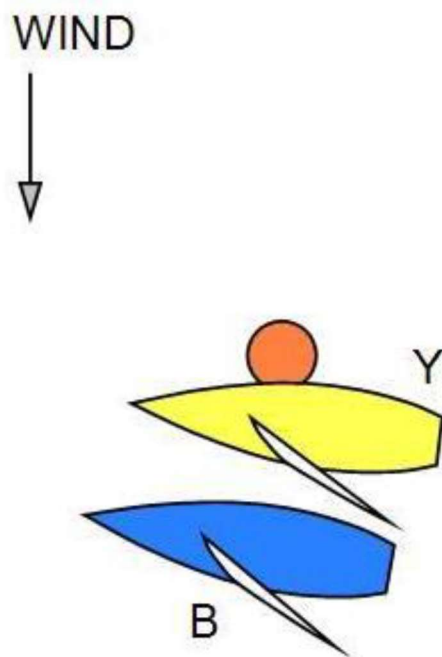
Regla 43.1(b) Exoneración (espacio o espacio en baliza)

Regla C6.1(a) Protestas y solicitudes de reparación iniciadas por barcos

Regla C8.2 Penalizaciones iniciadas por los árbitros

Pregunta

Azul y Amarillo están rodeando una baliza y Amarillo la toca con su casco. Ninguno de los barcos muestra la bandera Y. Los árbitros ven que Amarillo tocó la baliza, pero a su juicio Azul no le dio suficiente espacio a Amarillo para pasar la baliza. ¿Deberían tomar alguna medida?



Respuesta

Los árbitros no deben dar ninguna señal. Aunque Azul infringió la regla C2.9 (18.2(a) o (b)), no puede ser penalizado porque ningún barco protestó, y la regla C8.2 no permite que los árbitros inicien una penalización cuando un barco infringe una regla de la Parte 2. Amarillo infringió la

regla C2.14 (31) al tocar la baliza. Sin embargo, está exonerado por la regla 43.1(b).

Sección N

Protestas y penalizaciones



MR CALL N1

Regla C7.2(a) Para todas las penalizaciones

Pregunta

Las penalizaciones exigidas varían dependiendo de si un barco está navegando "en un tramo del recorrido a una baliza de barlovento" o "en un tramo del recorrido a una baliza de sotavento". Por causa de que un barco haya navegado más allá de una baliza, o debido a una nueva dirección del viento, un barco podría estar navegando sin más hacia una baliza que debería haber sido una baliza de barlovento, o estar navegando de ceñida a una baliza que debería haber sido una baliza de sotavento. ¿Qué penalizaciones corresponden entonces?

Respuesta

Se debe considerar que un barco navega en un tramo del recorrido hacia una baliza de barlovento o hacia una baliza de sotavento en el momento en que navegue hacia una baliza que haya sido descrita en las instrucciones de regata como baliza de barlovento o de sotavento. La descripción podría expresarse en palabras, o mostrarse mediante un diagrama que indique la dirección del viento, o designando marcas como 'Baliza W' o 'Baliza L'.

La configuración habitual del campo de match es de dos tramos a una baliza de barlovento y otros dos tramos ya sea a una baliza de sotavento o línea de llegada. Se considera que un barco que navega en el primer y tercer tramo navega a un rumbo a una baliza de barlovento. Al navegar en el segundo tramo, se considera que navega a un rumbo a una baliza de sotavento, y en el cuarto tramo navega hasta la línea de llegada, independientemente del rumbo del barco o la dirección del viento.

Debido a que un barco puede haber navegado más allá de una baliza, o debido a una nueva dirección del viento, sería posible que el barco estuviera navegando de ceñida y aun así estar en un tramo del recorrido hacia una baliza de sotavento

o línea de llegada, o estar navegando libre en un tramo del recorrido hacia una baliza de barlovento.

La regla C7.2(a) describe la penalización apropiada que se debe ejecutar.

MR CALL N2

Regla 15 Adquirir derecho de paso Rule C7.4(a) Sistema de penalización: efectuar y completar las penalizaciones

Pregunta

Amarillo a estribor y Azul a babor navegan uno hacia el otro. Cuando están a punto de encontrarse, se penaliza a Amarillo y se le exige que realice una penalización inmediata (la penalización fue una penalización de bandera roja o su segunda penalización). ¿Cuándo cambia el derecho de paso?

Respuesta

El derecho de paso no cambia hasta que está claro que Amarillo está ejecutando su penalización. Esto es cuando pasa de proa al viento o el pujamen de su vela mayor cruza la línea de crujía, según corresponda (ver la regla C7.4(a)). Azul adquirirá el derecho de paso por la acción de Amarillo, por lo que Azul no necesitará darle espacio a Amarillo para que se mantenga separado según la regla 15.

MR CALL N3

Regla C7.3(c) Limitaciones a las penalizaciones

Pregunta 1

La regla C7.3(c) exige que un barco con dos penalizaciones realice una de ellas "tan pronto como sea razonablemente posible". La regla C7.3(d) exige que un barco con una penalización de bandera roja realice su penalización "tan pronto como sea razonablemente posible". ¿Cómo debe un barco cumplir con este requisito cuando la proximidad de otro barco o un obstáculo, o ambos, le impiden orzar o arribar para comenzar su virada de penalización o su trasluchada de penalización?

Respuesta 1

Puede retrasar la arribada (la orzada cuando la penalización sea virar) hasta que no haya probabilidad de que haga contacto con el otro barco o el obstáculo; sin embargo, cuando el obstáculo es continuo o cuando el otro barco le obstaculiza y al navegar en rumbo paralelo continúa obstaculizándolo, debe virar (o trasluchar) para quedar libre o puede reducir la velocidad hasta que el otro barco ya no le obstaculice. Si el otro barco vira para evitar que realice la penalización, debe virar de nuevo, trasluchar o reducir la velocidad para seguir intentando quedar libre.

Pregunta 2

Un barco con una penalización vuelve a ser penalizado. Parte de la penalización quedaría dentro de dos esloras de su casco de una baliza que hay que rodear si se aplicara la penalización inmediatamente. ¿Qué debe hacer antes de ejecutar una penalización?

Respuesta 2

Puede navegar el rumbo que habría navegado sin la segunda penalización hasta que pueda ejecutar la segunda penalización sin realizar ninguna de las penalizaciones dentro de la zona (ver la regla C7.3(b)). A continuación, debe ejecutar la penalización.

Pregunta 3

A un barco con penalización se le vuelve a penalizar mientras su spinnaker está izado. ¿Qué está obligado a hacer?

Respuesta 3

Un barco está obligado a ejecutar la penalización tan pronto como sea razonablemente posible, aunque su spinnaker esté izado. Debe bajar el puño de driza del spinnaker por debajo del pinzote de la botavara de mayor según la regla C7.3(a) y realizar su penalización tan pronto como sea razonablemente posible, pero no antes de la salida.

MR CALL N4

Rule C2.15 (41(e)) Ayuda externa

Rule 48.2 Limitaciones al equipo y tripulación

Rule C7.2(a) Para todas las penalizaciones

Limitaciones al equipo y tripulación

Pregunta 1

Un barco con una penalización pendiente está en un tramo de un recorrido a una baliza de barlovento. Un miembro de la tripulación cae por la borda. El barco arriba, traslucha, orza proa al viento y recupera al tripulante. ¿Ha realizado el barco su penalización?

Respuesta 1

Sí, siempre que el giro de penalización cumpla con los requisitos de la regla C7.2(a).

Pregunta 2

¿Ha infringido el barco la regla 48.2?

Respuesta 2

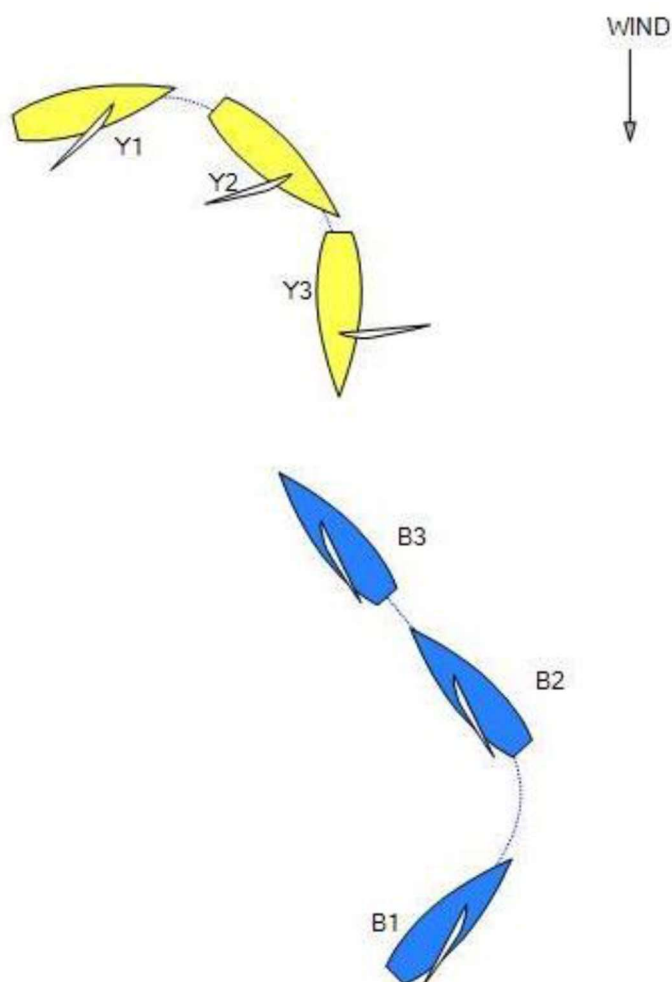
No, siempre que la vuelta a bordo sea en el lugar aproximado donde el tripulante cayó por la borda. Ver la regla C2.15 (41(e)).

MR CALL N5

Regla 23.2 Interferir con otro barco

Pregunta

Justo después de salir, Amarillo, a babor, arriba y traslucha para ejecutar una penalización. Azul, también a babor, pero en una derrota a sotavento de Amarillo, vira a estribor y, como resultado, está en rumbo de colisión con Amarillo. Amarillo se ve obligado a alterar el rumbo para pasar por detrás de Azul antes de completar su penalización y muestra la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

Se debe mostrar la bandera verde y blanca. La regla 23.2 no se aplica después de la señal de salida cuando un barco

navega a su rumbo debido. Por lo tanto, Azul puede interferir con Amarillo, siempre que Azul esté navegando a un rumbo debido y no infrinja la regla 16.1. Puede elegir los rumbos debidos y, por lo tanto, puede elegir uno que maximizará su interferencia con Amarillo. Navegar en cualquier bordada puede ser un rumbo debido.

MR CALL N6

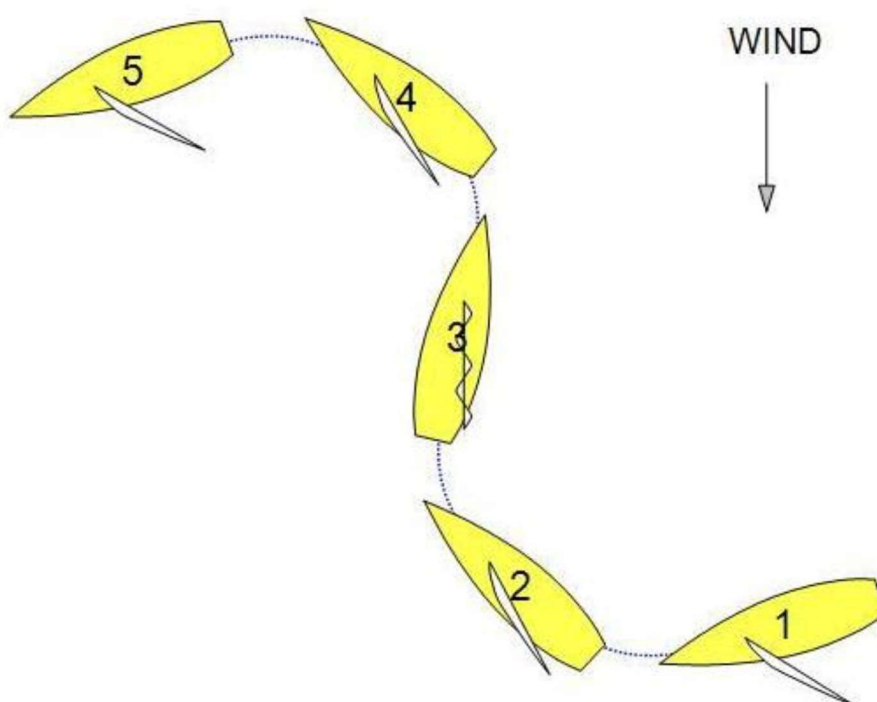
Regla C2.6 (13.1) Virando por adelante o trasluchando

Rule C5.6 Señales de los árbitros

Rule C7 Sistema de penalización

Pregunta

Amarillo está obligado a realizar una virada de penalización. ¿Puede cumplirla orzando hasta que pase de proa al viento y luego volver a un rumbo de ceñida en su bordada inicial?



Respuesta

No, a los efectos de penalizarse, virar es alterar el rumbo de ceñida en una bordada, de proa al viento, a ceñida en la otra.

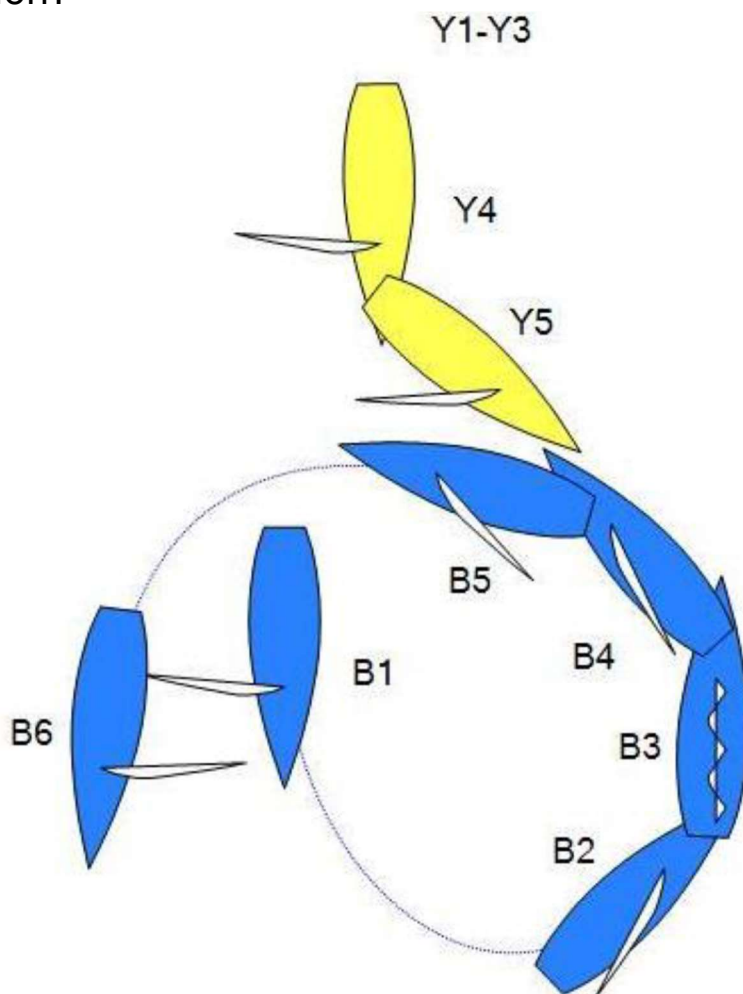
Tan pronto como Amarillo pasa de proa al viento, se aplica la regla C2.6 (13.1) y debe mantenerse separado. Aunque la regla C7.4(a) establece que un barco con una penalización pendiente que está en un tramo a una baliza de sotavento o la línea de llegada y pasa de proa al viento se está penalizando, un barco que intenta una penalización de la manera descrita no cumple con la regla C7.2(a)(2) y los árbitros señalarán que el barco ya no está penalizándose y que la penalización permanece de acuerdo con la regla C5.6.

MR CALL N7

Regla 21.2 Errores de salida, haciendo una penalización, colocando una vela a la contra Regla C7.2(a)(2) Para todas las penalizaciones

Pregunta

Azul y Amarillo navegan en un tramo del recorrido a una baliza de sotavento amurados a babor. Azul tiene una penalización pendiente. Orza, pasa de proa al viento y arriba a un rumbo de ceñida amurado a estribor. Amarillo cambia de rumbo para evitar una colisión antes de que el azul alcance un rumbo que está a más de noventa grados del viento real. Azul continúa arribando y consigue ponerse a un rumbo de más de noventa grados del viento verdadero. Ambos barcos muestran la bandera Y. ¿Cuál debería ser la decisión?



Respuesta

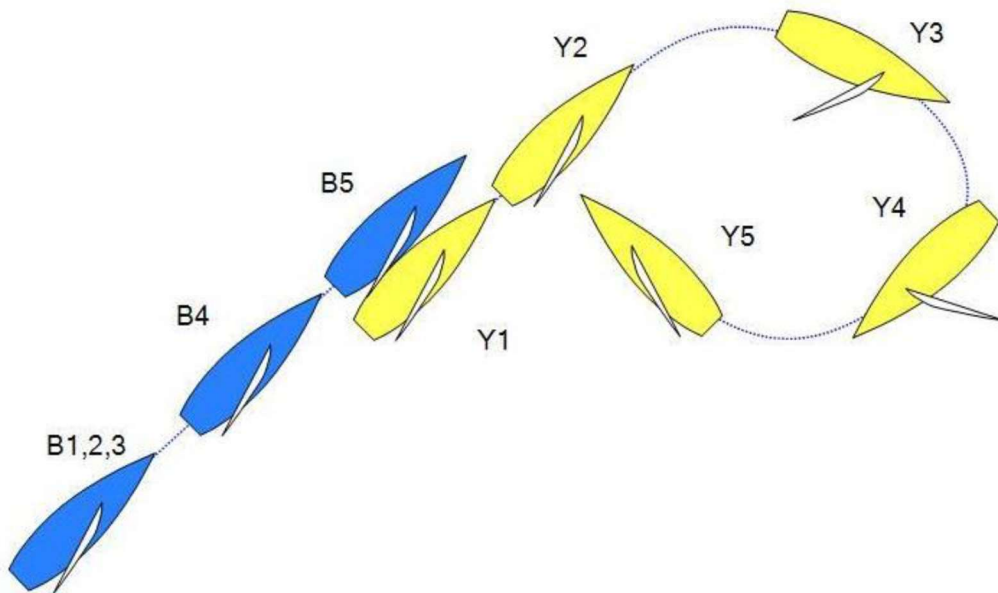
Se debe señalar que Azul ha completado su penalización y luego volver a penalizar a Azul. Azul cumplió con la regla C7.2(a)(2) y así completó una penalización. Sin embargo, antes de regresar a un rumbo que está a más de noventa grados del viento real, infringió la regla 21.2.

MR CALL N8

Regla C8.3(a) Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

Pregunta 1

Amarillo es penalizado antes de salir. Más tarde, tanto él como Azul salen amurados a babor, con Amarillo a sotavento pero aproximadamente cuatro esloras por delante de Azul. Amarillo arriba, traslucha y luego orza para ceñir amurado a estribor. Poco después, la regla 10 obliga a Azul a alterar el rumbo para evitar a Amarillo. ¿Ha obtenido Amarillo una ventaja sobre el otro barco en el contexto de la regla C8.3(a)?



Respuesta 1

No. La regla C8.3(a) se refiere a situaciones en las que la ventaja que obtiene un barco al infringir una regla es mayor que la desventaja que sufre al cumplir la penalización. Aquí, la ventaja que el barco penalizado obtuvo como barco amurado a estribor después de cumplir su penalización no está relacionada con la ventaja a la que se refiere la regla C8.3(a).

Pregunta 2

Los barcos están juntos en un tramo del recorrido a una baliza de barlovento y uno es penalizado. Después de trasluchar, se aleja navegando por la amura opuesta e inmediatamente se beneficia de un gran cambio de viento. ¿Ha 'obtenido una ventaja' con la penalización?

Respuesta 2

No. Ver respuesta 1.

MR CALL N9

Regla 16.1 Alterar el rumbo

Regla 21.2 Errores de salida, haciendo una penalización, colocando una vela a la contra

Regla 23.2 Interferir con otro barco

Regla C7 Sistema de penalización

Definiciones Rumbo debido (regla C2.3)

Pregunta

Azul y Amarillo están en la mitad de un tramo del recorrido hasta una baliza de barlovento y Azul tiene una penalización pendiente. Azul arriba para ejecutar su penalización.

En la posición 3, Azul ha trasluchado y ahora está ejecutando su penalización. Amarillo orza y pasa de proa al viento. Amarillo completa su virada en la posición 4. Entonces, Amarillo orza, y antes de que Azul haya completado su penalización, Azul responde a la orzada y se mantiene separado. Se muestra la bandera Y. ¿Cuál debe ser la decisión?



Respuesta

Hay que señalar que Azul ha completado su penalización y luego penalizar a Amarillo.

Desde el momento en que Azul traslucha y hasta que regresa a un rumbo de ceñida, está cumpliendo una penalización y debe mantenerse separado de Amarillo según la regla 21.2. Se exige que Amarillo no interfiera con Azul mientras Azul está realizando la penalización, a menos que esté navegando a su rumbo debido.

Cuando Amarillo orza después de haber completado su virada, no está navegando a su rumbo debido y la regla 23.2 exige que no interfiera con Azul, que todavía está ejecutando su penalización. Al hacer que Azul tuviera que responder a la orzada antes de haber completado su penalización, Amarillo interfirió con Azul mientras Azul estaba realizando una penalización. No importa si la interferencia de Amarillo hizo que la penalización se completara más rápido.

MR CALL N10

Regla 28.1 Navegar la prueba

Rule C6.6(b)(3) Decisiones del comité de protestas

Definiciones navegar el recorrido

Pregunta

Cuando Amarillo y Azul se acercan a la baliza de sotavento, el comité de regata señala un cambio de posición de la baliza de barlovento. Ambos barcos rodean la baliza de sotavento y navegan hacia la baliza original de barlovento, la rodean y terminan. Ninguno de los barcos rodeó la nueva baliza de barlovento.

El comité de regatas protesta a ambos barcos por infringir la regla 28.1.

El comité de protestas determina que ambos barcos infringieron la regla 28.1 ya que ninguno navegó el recorrido correctamente. ¿Cómo se debe puntuar el match?

Respuesta

A menos que haya pruebas de lo contrario, el comité de protestas debe determinar que la infracción de la regla no ha tenido un efecto significativo en el resultado del match y decidir que los barcos deben puntuarse según sus posiciones de llegada. Ver la regla C6.6(b)(3).

Nota: Normalmente, el comité de regatas sólo debería protestar cuando se infrinja una instrucción de regata o una regla técnica que no pueda ser protestada por un barco. Consultar las Políticas de dirección de regatas de World Sailing para Match Racing. El comité de regatas simplemente debe puntuar los barcos en sus puestos de llegada.

Índice de las reglas citadas en los títulos de las decisiones



Índice de las reglas citadas en los títulos de las decisiones

| | | | |
|-----------|--|----------|---|
| 10: | A2, B7, 11, 12, 16, 19, D2, 4, 5, E1, 8, 11, K4, 5, M9 | 23.3: | L6, 7, 8, 9 |
| | | 28.1: | K1, N10 |
| | | 31: | M14 |
| 11: | A1, 3, B3, 4, 5, 6, 9, 10, 15, 18, 19, C1, D1, D4, E1, 4, 6, 7, 11, G3, J1, K2, 4, L10, M8 | 32.1: | L1 |
| | | 41(e) | N4 |
| | | 42.2(d): | L5 |
| | | 43.1: | A3, B11, 16, D4, E1, 2, 3, 6, 7, K2, 4, 5, 6, L10, M9, 14 |
| 12: | B8, 18, D4 | | |
| 13.1: | B6, 11, E6, 8, N6 | 48.2: | N4 |
| 13.2 | E1 | 49.1: | L3 |
| 14: | B10, M10 | 60.3: | M6, 10 |
| 15: | B3, 4, 12, 18, D4, E3, G1, N2 | 62.1: | L1, M6, M10 |
| | | 7: | B10, C1 |
| 16.1: | A1, 2, B5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, D1, 2, 5, 6, E1, 4, G2, 3, L10, N9 | 70.1: | L2 |
| | | C4.1: | B1 |
| | | C4.2: | B1 |
| | | C5: | K3, 6, M1, 6, 7, 11, N6 |
| Preámbulo | | C6.1 | L7 |
| Sección C | C1 | C6.5: | E8, G3, M5, 7, 11 |
| 18.1: | A3, E9 | C6.6: | L2, N10 |
| 18.2: | A3, E1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, J1, K2, 4, 5, 6, M14 | C6: | L6, 7 M10, 4 |
| | | C7.2: | C2, G3, K1, 3, M11, N1, 4, 7 |
| 18.3: | E7, 8, J1, 2, L9 | | |
| 19.1(b) | E11 | C7.3: | C2, M7, 11 N3 |
| 19.2: | B12, 13, 14, 15, 16, 19, C1 L10 | C7.4: | K6, N2 |
| | | C7: | M8, N6, 9 |
| 2: | M3 | C8 | M10 |
| 20.2: | D3, M9 | C8.1: | B2 |
| 20.4(a) | M3 | C8.2: | M7, 14 |
| 21.1 | L9 | C8.3: | E8, G3, K6, M2, 3, 4, 8, N8 |
| 21.2: | K2, 6, N7, 9 | | |
| 21.3: | B9 | C8.4: | M12 |
| 23.1: | M12 | C9.1: | L2, M6 |
| 23.2: | N5, 9 | C9.3: | B2, L1, M6 |

Índice de las definiciones citadas en los títulos de las decisiones



Índice de definiciones citadas en los títulos de las decisiones

| | |
|---|-------------------------------|
| Baliza | B14 |
| Espacio | B19, D1, 6, E4, G2 |
| Espacio en baliza | E1, 3, 4, 6, 7, 8, K4, 5, 6 |
| Libre a popa y libre a proa, compromiso | A4, 5, B8, 16, 19, E9, 11, L4 |
| Mantenerse separado | A1, 4, B17, 19, D1, E8, 11 |
| Navegar el recorrido | K1, N10 |
| Obstáculo | B14, 19 |
| Rumbo debido | E1, 7, 8, J1, 2, K4, 5, 6, N9 |
| Terminar | A5, K1, 3 |

World Sailing,
20 Eastbourne Terrace
London W2 6LG, UK

Tel: + 44 (0)2039 404 888

www.sailing.org

sport / nature / technology

