

## ENMIENDAS PROPUESTAS PARA QUE SEAN INCLUIDAS EN EL ORDEN DEL DÍA DE LA ASAMBLEA ANUAL DE LA CLASE DE 2020 LOS SIGUIENTES ASUNTOS:

- En INTRODUCCIÓN:

**ENMIENDA NÚMERO 1:** Modificar el párrafo 4º, de forma que su redacción quede así:

“El PV es una clase monotipo, tipo catamarán, formado por dos flotadores iguales, unidos por cinco bancadas que constituyen el “casco”, al cual se le aparece un mástil, y es propulsado por una vela. El PV es gobernado por un único tripulante.”

ELIMINANDO:

“cerrada, según definición documento ISAF de Estandarización de Reglas de Clase (SCR\_Guide\_2004-[836]) por lo que todo lo que no establezcan estas reglas como permitido u opcional estará prohibido en regata.”

- PARTE I Reglas A.13, (A.13.1), (A.13.2) APLICACIÓN DE ESTAS REGLAS

COMENTARIO.

La aplicación de estos dos puntos impide que, si alguien quiere actualizar su patín a una nueva norma, no pueda hacerlo. Debería permitirse actualizar a nuevas normas. Posiblemente sea la única clase del mundo que no lo permite.

**ENMIENDA NÚMERO 2:** Se propone modificar la regla A.13.2 añadiendo al final del párrafo el siguiente redactado:

“Se permite actualizar un patín a cualquier norma aprobada posteriormente a su construcción.”

- SECCIÓN B Reglas B.6, B.6.1 HOMOLOGACIÓN

COMENTARIO.

Los flotadores, bancadas y otros componentes del “casco”, deben ser homologados por el “astillero” principal. Las fundas, cabullería, herrajes, etc. los homologa el astillero homologado que los usa. Los mástiles y velas los homologarán los fabricantes correspondientes.

**ENMIENDA NÚMERO 3:** eliminar “o fabricante de componentes (flotadores, bancadas)” de B.6.1 cuyo texto quedaría:

“Cualquier Astillero de PV y de mástiles o velas deberá ser homologado por la **autoridad certificadora.**”

- En PARTE II REQUISITOS Y LIMITACIONES

**ENMIENDA NÚMERO 4:** Eliminar el párrafo 3 que dice:

“Las reglas de la Parte II son **reglas de clase cerradas**, en las que algo no permitido específicamente por las **reglas de clase** está prohibido. El **control de certificación** y la **inspección del equipo** se llevarán a cabo de acuerdo con el ERS, salvo cuando se varíe en esta Parte.”

**ENMIENDA NÚMERO 5:** Eliminar el párrafo 4 que dice:

Todo aquello que no esté expresamente autorizado o declarado libre por estas **reglas**, no podrá utilizarse en las competiciones si previamente no ha sido

debidamente autorizado mediante resolución, escrita y fundamentada, del Comité Técnico de la AC, y aprobado por la RFEV.

- En D.2 FLOTADORES  
D.2.2.(s) POSICIÓN BARRA ESCOTERA

Regla actual:

"...En todo caso, los extremos del borde superior de la barra escotera se situarán respecto al punto A y sobre un plano vertical en dicho punto, en una coordenada horizontal de 140+- 20 mm y otra vertical de 75+-5 mm"

COMENTARIO

La limitación de la posición de la barra escotera con margen tan estrecho es innecesaria, podría estar limitada simplemente por los límites del soporte. Sobre todo, porque realmente la barra de escota debería ir unos 20 centímetros más a proa si buscamos la caída de palo máxima "sensibilidad" en ceñida, en que coincidan verticalmente centro de gravedad, centro vélico y centro de deriva, y que además el ángulo de tiro de la escota sea coherente con el diseño del fabricante de la vela.

**ENMIENDA NÚMERO 6:** Se propone modificar D2.2.s de la siguiente forma:

"...La barra de escota deberá estar situada en cualquier punto de los soportes al efecto situados en el extremo de popa de cada uno de los cascos"

**ENMIENDA NÚMERO 7:** Añadir un nuevo artículo:

D.2.2.(v) AIREACIÓN DEL INTERIOR DE FLOTADORES

Se permite un sistema de aireación/ventilación del interior de los flotadores, siempre que no perjudique la estanqueidad de los mismos.

Comentario: La versión más elemental sería la sustitución de los tapones de vaciado por otros que incluyan válvula de presión, similares a los empleados en la TDV.

- En D.3 BANCADAS, D.3.2.(h)  
REFUERZO DEL PUENTE PARTE 1

En la definición del puente dice: "y el ancho de 100 mm con una tolerancia de +/- 10 mm" Resultando que este valor (de 90 a 110 mm) no coincide con el de la Hoja de Medición que permite una tolerancia entre 70 y 130 mm sin que se haya utilizado lo previsto en A.6,A.6.1., para corregir el error.

Dados los problemas de agrietamiento y roturas que se producen en un número significativo de patines, la PROPUESTA es corregir el margen de ancho, estableciéndolo entre 90 a 130 mm; e igualando Reglamento y Hoja de Medición, y alargar la longitud del puente hasta cadenotes de obenque reforzando su apoyo y encolado a la bancada. La medida de 1450 mm proviene de los patines anteriormente más estrechos.

**ENMIENDA NÚMERO 8:** Modificar la primera parte de D.3.2.h cuyo redactado quedaría:

"Se colocará un puente sobre la bancada de proa, así como un tope intermedio entre la bancada y dicho puente, para el apoyo del mástil. Dicho puente medirá un

mínimo de 1440 mm de largo y como máximo podrá llegar hasta la total manga del patín en ese punto. Tendrá un espesor de 18 mm. con una tolerancia de  $\pm 6$  mm. y el ancho de 110 mm con una tolerancia de  $\pm 15$  mm. (ver plano 2/6). Entre el puente y la bancada podrá haber un refuerzo, que no será mayor de 200 mm en su dimensión transversal (babor-estribor) y su dimensión proa-popa máxima es la anchura de la bancada 1.

El resto de D.3.2.h quedaría igual.

### **ENMIENDA NÚMERO 9**

#### REFUERZO DEL PUENTE PARTE 2 PARA EVITAR ROTURAS

Proponemos varias opciones:

- Recubrirlo con una lámina de carbono.
  - Puente más grueso en el centro por la parte inferior, para no modificar la altura del pivote
  - O ambas
- O como alternativa

- En D.3 BANCADAS, D.3.2.(i)

Actual: "El punto superior del pivote .... No estará a una altura superior de 127 mm..."

**ENMIENDA NÚMERO 8.** Modificar 127 mm por 137 mm en cuyo caso todas las medidas del mástil deberán ser de 10 mm menos, la ventaja es la mucho mayor resistencia a la rotura del puente con un radio menor.

- En D.3 BANCADAS, D.3.2.(j)

**ENMIENDA NÚMERO 10.** Separar (j) y (k) con punto y aparte.

- En D.3 BANCADAS, D.3.2.(k)

#### **ENMIENDA NÚMERO 11.**

Modificar el redactado de forma que se permitan las barras de colgarse.

Se propone que la regla quede:

"...Se permite el uso de **barras para colgarse**, cinchas, redes y telas continuas entre bancadas. Estas podrán fijarse a las bancadas y al casco directamente o mediante tablillas y listones de fijación."

- En D.3.2.(l). **ENMIENDA NÚMERO 12.**

#### COMENTARIO

La zona de proa a partir de la 1ª bancada no necesita ser transitada normalmente; por el contrario un acabado rugoso frena en caso de clavada e incrementa los esfuerzos y posibles repercusiones negativas. Por lo que proponemos la siguiente modificación en el redactado:

"Es **recomendable** la colocación en la parte superior de la cubierta, **excluyendo desde la 1ª bancada hasta proa**, de un antiderrapante...."

- D.4.2 y D.4.3 MOMENTO DE INERCIA

COMENTARIO:

**ENMIENDA NÚMERO 13:** Se solicita eliminar el Momento de Inercia

COMENTARIO

La medición del Momento de Inercia parece una complicación innecesaria y poco fiable. Depende excesivamente de la sensibilidad y concentración del medidor.

- A parte lo ya comentado sobre la imprecisa medición.
- El PV es la única embarcación en el Mundo para un solo tripulante, de 5.60 m de eslora y 11,75 m<sup>2</sup> de vela, **sin timón**.
- Su talón de Aquiles es y, ha sido siempre, su gobierno y control ("artefacto de playa").
- Se gobierna de forma similar a una TDV.
- Limitar el MI, va en contra de la solución al problema de control.
- Un MI alto va en contra del control del PV, por lo que sería más apropiado invalidar los barcos que superen un determinado umbral, por peligrosos.

Con el control del peso mínimo de 89 Kg y de la posición del centro de gravedad, nos parece suficiente, dadas las exigencias físicas del PV.  
Se propone medir el MI en los astilleros y crear una base de datos no vinculante a la competición que permita analizar los resultados.

En el caso de que no se apruebe la eliminación del momento de inercia, se solicita añadir:

"el astillero fabricante del patín a Vela debe hacer medir el momento de Inercia de cada patín y que este quede reflejado en su certificado de medición."

De forma que se asegure que todo patín sale del astillero controlado.

- E.1 EL MÁSTIL, E.1.1 PRESCRIPCIONES , (d) y (e)

COMENTARIO

Algunos mástiles no llegan al peso mínimo, incluso alguna marca/modelo (AGPLUS blando) no cumple el peso mínimo y les ponen un lastre, eso infringe la regla doblemente: por incumplimiento del peso mínimo y por poner un peso corrector.

Pero si cumple la altura del centro de gravedad no importa que pueda necesitar un lastre (limitado) para cumplir el peso de 9 kilos.

**ENMIENDA NÚMERO 14:** Se solicita modificar E.1.1d con el siguiente redactado:

"El peso del mástil con su jarcia y herrajes, no será menor de 9 Kg. Se permite el uso de un peso corrector en el mástil de máximo 500 gramos."

Pero mucho mejor:

Mejor reducir el peso mínimo del mástil en base a la medición del Cto. De España de Cubellas 2021, información de la que no disponemos

- E.1.2.(a) EL MÁSTIL MATERIALES

COMENTARIO

El carbono ha dejado de ser material exótico desde la entrada de China en el mercado internacional. El precio actual de un mástil SUPERSPAR es de 1200 € con jarcia, una primera estimación del precio para el mástil de carbono es de 1500 € mas 100 € de la jarcia de dynema total 1.600 €, resultando un mástil con una duración muy superior al mástil de aluminio y mucho menos frágil a la rotura.

**ENMIENDA NÚMERO 15:** Se solicita añadir el carbono como material para construir o reforzar el mástil, la regla quedaría:

“(a) El cuerpo principal del mástil será de madera, aluminio o carbono. Las crucetas, base, tope y otros herrajes son de material libre.”

Podrían prohibirse las bases de acero inoxidable que con el agua de mar genera corriente galvánica deteriora el aluminio.

- E1.3(a) DIMENSIONES (MÁSTIL)

COMENTARIO

Muchos patines que en el mástil llevan una franja que indica el tope de altura de la vela suben la vela por encima de este punto, creo que debería eliminarse esta posibilidad que dejar como única opción el tope que impida que la vela suba mas de 6790 mm.

**ENMIENDA NÚMERO 16**

El mástil deberá llevar un tope que impida físicamente que el puño de driza suba por encima de 6790 mm medidos desde el extremo inferior del herraje de la coz, incluyendo cualquier saliente, ~~o una franja bien visible con un ancho mínimo de 20 mm y un color que contraste con el del mástil cuyo borde inferior estará a un máximo de 6790 mm del extremo inferior del herraje de la coz, incluyendo cualquier saliente.~~ En regata, el puño de driza no podrá superar el borde inferior de la franja. Dicha franja deberá ir pintada en un color que contraste con el mástil, no permitiéndose cintas adhesivas. El mástil podrá llevar tope y franja simultáneamente.

- E.2.1(a) JARCIA FIRME

COMENTARIO

La jarcia firme está limitada a ser de cable de acero inoxidable, actualmente las fibras textiles de spectra, dynema SK99, etc. Tienen una mayor resistencia que el acero y un menor coste.

Ya están incorporadas en la regulación de stay y burda

**ENMIENDA NÚMERO 17:** Se propone modificar la primera frase de la regla E.2.1(a) como sigue:

(a) La jarcia firme está compuesta de dos estayes, dos obenques y dos burdas de cable de acero Inoxidable o de una fibra textil resistente como spectra o dynema, ...

- **E.2.1(a) JARCIA FIRME**

Para simplificar (y clarificar los esfuerzos) que se producen con el uso del flexor, crucetas y los dos estays; proponemos que se pueda utilizar un estay único desde el anclaje superior del mástil hasta la altura del flexor (que también sería único).

De este punto hacia flotadores se dividiría en dos, con funciones reglaje similares a las del patín actual.

Para esta nueva configuración sería ideal utilizar dynema SK99 trenzado por su capacidad de carga superior al acero, menor coste y la simplificación de empalmes y anclajes asequibles a cualquiera.

**ENMIENDA NÚMERO 18:** En caso de que se haya aprobado la enmienda número 16 y de aprobarse esa segunda modificación de la jarcia firme, la regla quedaría:

(a) La jarcia firme está compuesta de uno o dos estayes, dos obenques y dos burdas de cable de acero Inoxidable o de una fibra textil resistente como dynema SK99 o posterior de 3 mm. de diámetro, ... ver carga

Y en el caso que no se hubiese aprobado el uso de fibra textil resistente (Enmienda número 16) pero sí la Enmienda número 14 la regla quedaría:

(a) La jarcia firme está compuesta de uno o dos estayes, dos obenques y dos burdas de cable de acero Inoxidable, ...

- **E.2.1 JARCIA FIRME**

**ENMIENDA NÚMERO 19: Añadir un nuevo punto:**

**“(d) La sujeción de los obenques a los cadenotes, podrá incluir a nivel de cubierta una pieza que iguale la altura de sujeción del obenque con la de pivote de apoyo del mástil, de forma que la tensión de obenques no se modifique al cambiar la caída del mástil.”**

COMENTARIO: Actualmente usado en los Barboleto, pero no previsto en el reglamento.

- **E.3 JARCIA DE LABOR**

COMENTARIO: Al objeto de ajustar la apertura por twist en la parte alta de la vela y evitar el golpe directo contra el final de recorrido, permitir que la posición del carro de la barra de escota, pueda tener una regulación de máximo 90 mm a cada lado. Dicho sistema acogiénose al reglamento de “la jarcia de labor es libre”, está montado en diversos patines desde hace más de 15 años.

**ENMIENDA NÚMERO 20:** Añadir a E.3.1 (a): “regular la posición de la polea de la barra de escota” La regla E.3.1(a) quedaría:

“Se entiende como jarcia de labor el conjunto de sistemas de cabos, cables, poleas, grilletes y mordazas que permiten regular la longitud de los estayes de proa, las burdas, el flexor de mástil, la posición de la polea de la barra de escota, el tensado del puño de amura, la cola de pato y la driza de la vela. La jarcia de labor es libre de ubicación.”

- **F- LA VELA**

- F.2.1 MEDIDAS

- (i) En la baluma, se autorizan unos pequeños refuerzos de tejido del mismo gramaje que el utilizado para la vela, los cuales tendrán como medida máxima 150 x 150mm. Los mencionados refuerzos, sólo podrán colocarse por ambos lados y se situarán en la unión de los paños que forman la vela. El número máximo autorizado de refuerzos es de 6.

COMENTARIO: Se propone aumentar el número de refuerzos de 6 a 8 dando más libertad al velero, ello permite la corrección de incipientes flameos, mejorando la vida útil de la vela. Modificar 6 por 8.

**ENMIENDA NÚMERO 21:** Se solicita, añadir en F.2.1:

“Se autoriza la incorporación de un alma de hilo de dynema en la baluma de hasta 1,5 mm de diámetro que no podrá regularse en regata.”

- **10- MODIFICACIÓN ESTATUTOS:**

10.1 Texto actual de los estatutos:

Artículo 12, Punto 2:

El 10% de los asociados puede solicitar al órgano de gobierno la inclusión en el orden del día de uno o más asuntos a tratar y, si ya se ha convocado la asamblea, siempre que lo hagan dentro del primer tercio del periodo comprendido entre la recepción de la convocatoria y la fecha de la reunión de aquella. La solicitud también puede hacerse directamente a la asamblea que decide lo que considera conveniente, pero únicamente podrá adoptar acuerdos respecto a los puntos no incluidos en el orden del día y comunicados en la convocatoria, si así lo decide una mayoría de las tres cuartas partes de las personas presentes.

Modificar 10.1 de forma que sea necesario el 5% y no el 10% de los asociados para poder solicitar al órgano de gobierno la inclusión en el orden del día de la Asamblea de uno o más asuntos a tratar en la asamblea.

**ENMIENDA NÚMERO 22:** El Artículo quedaría:

“El 5% de los asociados puede solicitar al órgano de gobierno la inclusión en el orden del día de uno o más asuntos a tratar y, si ya se ha convocado la asamblea, siempre que lo hagan dentro del primer tercio del periodo comprendido entre la recepción de la convocatoria y la fecha de la reunión de aquella...”