

REGLAMENTO DE LA CLASE PATÍN JÚNIOR

El presente reglamento tiene categoría de Reglas de Clase Patín Júnior.

La Clase Patín Júnior es una clase Nacional, como se define en los reglamentos de la RFEV, de quién dependerá su gobierno y administración técnica.

Para todas las competiciones, la clase nacional Patín Júnior se regirá por las reglas de regata como se definen en las Racing Rules of Sailing de la World Sailing (RRS) en vigor y los reglamentos RFEV aplicables.

1.- NORMATIVA ESPECIAL PARA LAS REGATAS DE LA CLASE

1.1.- NAVEGACIÓN DEPORTIVA

Se hace especial hincapié en el cumplimiento del Appendix 6 de la World Sailing como la principal norma de la navegación deportiva. Un patrón navegará siempre según los principios reconocidos de la deportividad y honestidad, colaborará con el comité de regatas para el buen desarrollo de las pruebas y en todo momento hará uso de buenas maneras. Un barco puede ser penalizado en caso de incumplimiento de esta regla.

1.2.- LASTRES Y ANCLAS

Los Patines Júnior no estarán obligados a llevar a bordo anclas, cadenas ni cabos de fondeo. Se considerará como cabo de arrastre la escota, que cumple con las características técnicas de longitud y resistencia.

1.3.- GOBIERNO Y PROPULSIÓN

Está permitido introducir todo o parte del cuerpo del patrón en el agua para mejor gobierno de la embarcación exclusivamente, pero no para propulsarla. Al ser una parte indispensable para su gobierno, en la clase Patín Júnior se considera el cuerpo del patrón como parte integrante de la embarcación a todos los efectos.

1.4.- PUNTUACIONES

En todas las regatas de Patín Júnior se utilizará el sistema de Puntuación Baja descrito en el Apéndice A4.1 del RRS.

1.5.- PENALIZACIONES ALTERNATIVAS

Para toda infracción a una regla de la Parte 2 del RRS, se empleará el sistema de "Penalización de Puntuación alternativas de porcentaje" (autoprotesta).

a) Un barco que reconoce una infracción de las reglas de la parte 2 RRS puede protestar contra sí mismo, actuando de la misma forma establecida para protestar contra otro barco avisando al contrario inmediatamente, si es posible, con la voz (me

autoprotesto) y si no al CR al terminar. El tiempo límite y los requisitos para una autoprotesta son los mismos que en las protestas contra otro barco.

b) El barco contrario tiene también la obligación de protestar según la Regla 61.1a RRS.

c) El Comité de Protestas podrá resolver en este caso sin audiencia aplicando "la penalización alternativa" a menos que el protestante solicite Reparación.

d) Si el barco contrario no protesta según el punto b) la autoprotesta será considerada no válida.

e) La penalización alternativa consistirá en sumar al puesto de llegada del infractor un valor igual al 20% de los barcos salidos en esa prueba. En caso de decimales, redondeando al entero más próximo o al entero superior si es 5.

1.6.- RECORRIDOS

Los recorridos para la Clase Patín Júnior serán sobre triángulo equilátero.

Las longitudes totales de los recorridos se establecerán de tal manera que la duración de la regata sea de entre 40 y 60 minutos de duración. En el caso de que, por cualquier circunstancia, la regata pudiese durar menos de 40 minutos, el comité de regatas podrá modificar el recorrido hasta que este cumpla con los mínimos descritos.

1.7.- LIMITES A LA INTENSIDAD DEL VIENTO

Las pruebas de Patín a Vela no empezarán o deberán ser anuladas:

(a) cuando el viento excede de 20 nudos durante más de 30 segundos.

(b) o cuando el viento excede de los 24 nudos durante cualquier duración.

(c) o cuando el comité considere que las condiciones para navegar son inseguras.

1.8.- CONTROL DE PARTICIPANTES

Para participar en cualquier regata oficial de la clase Patín Júnior, deberá poseerse la licencia federativa y la tarjeta de la A.D.I.P.A.V. del año en curso.

Cuando sea necesario se establecerá un control de firmas para cumplir el protocolo de seguridad.

1.9.- CHALECO SALVAVIDAS

Es obligatorio el uso de una adecuada flotabilidad personal o chaleco salvavidas en todo momento mientras se hallen a flote.

1.10.- SALIDAS

En las regatas de Patín Júnior el procedimiento de salida será de 5 minutos tal como describe la regla 26 del RRS. Las señales de salida serán las siguientes:

A 5 minutos señal de Atención: Bandera de clase

A 4 minutos señal de Preparación: Banderas "I" o "Negra". No se usarán la "P" o la "Z".

A 1 minuto arriar señal de Preparación

A 0 minutos arriar la Bandera de Clase.

1.11.- PUNTUALIZACIÓN AL RRS

La regla 20.3 del RRS se modifica por:

"Un barco que se desplaza hacia atrás, colocando la vela a la contra o permaneciendo en posición de proa al viento, se mantendrá separado de un barco que no lo hace".

2.- LA EMBARCACIÓN. - ESPECIFICACIÓN Y REQUISITOS TÉCNICOS DEL PATÍN JÚNIOR

2.1.- NORMAS GENERALES

2.1.1.

EL Patín Júnior es un catamarán monotipo de regatas construido de acuerdo con este reglamento aprobado oficialmente y depositado en la ASOCIACION DEPORTIVA INTERNACIONAL DE PATINES A VELA (ADIPAV). La intención de este reglamento es que los barcos sean tan similares como sea posible en todos los aspectos que afectan a la velocidad y facilidad de manejo de modo que el éxito en las regatas dependa de la habilidad del patrón.

2.1.2.

Las líneas dimensiones y construcción del patín júnior deben de estar de acuerdo con los planos reglamentarios aprobados oficialmente y depositados en la A.D.I.P.A.V. así como las disposiciones insertas en el presente reglamento. A efectos informativos, se adjunta el Anexo A con las dimensiones establecidas.

2.1.3.

El constructor profesional de un Patín Júnior se responsabiliza de que el patín este en medidas. La misma responsabilidad asumen los fabricantes de velas y mástiles.

2.1.4.

En casos de manifiesta mala fe o incompetencia por parte del constructor, la asociación podrá impedir, haciéndolo público, que tomen parte en las regatas de la clase los patines por él construidos.

2.1.5.

Cualquier interpretación que deba hacerse del presente reglamento se realizara por el comité técnico de la A.D.I.P.A.V. y aprobada por la RFEV.

2.1.6.

Corresponde a la RFEV cualquier modificación al presente reglamento, la cual se hará únicamente a instancias y propuesta de la A.D.I.P.A.V.

2.2.- DEFINICIÓN

2.2.1.

El Patín Júnior está constituido por dos flotadores unidos entre sí por cuatro bancadas. Sobre la primera bancada se sitúa el puente en el que está el soporte (pivote) del mástil.

2.2.2

El patín júnior no tiene ni orza ni timón ni sables en la vela ni botavara.

2.3.- CASCOS Y BANCADAS

2.3.1.

El Patín Júnior está fabricado en madera de acuerdo con el siguiente reglamento, que tiene por objeto conseguir que los barcos sean tan iguales como sea posible utilizando los mismos materiales y limitando al máximo cualquier cambio. Con el objetivo de mejorar su resistencia a las colisiones, también se permiten los cascos de FVRP (fibra de vidrio).

2.3.2.

Las maderas en las que se debe construir el Patín Júnior de madera serán para los flotadores tablero contrachapado de 5 mm. para los lados y de 7 mm. para la cubierta. Las cuadernas serán de madera de 5 mm. En la quilla se podrán utilizar ayous y fórmica para facilitar el arrastre. Las bancadas y puente serán de ayous reforzado con samanguila o materiales equivalentes. En el caso de utilizar fibra de vidrio, su espesor deberá garantizar una resistencia a punzonamiento como mínimo igual que en el caso de cascos de madera.

2.3.3.

Los flotadores deberán ser iguales y simétricos respecto a su propia línea de crujía.

2.3.4.

La eslora de los cascos será de 3980 mm. +0/ -20 mm.

2.3.5.

La distancia entre los planos de crujía de cada flotador en cubierta y en quilla será de 1100 mm. con una tolerancia de +/-10 mm.

2.3.6.

La forma de la roda de proa será la del plano.

2.3.7.

La forma de la roda de popa será la del plano.

2.3.8.

La superficie de la cubierta en el sentido transversal será plana.

2.3.9.

La superficie de la quilla en el sentido transversal será plana.

2.3.10

Los flotadores deben construirse con cuadernas que formaran compartimentos para garantizar la flotabilidad el patín y posibilidad de maniobra en caso de abordaje y vía de agua, de manera que den cumplimiento a las exigencias en materia de seguridad definidas en la WS, haciéndose responsable el fabricante de dicho cumplimiento.

2.3.11.

En el caso de que cada flotador lleve por fuera y/o por dentro una moldura de madera o bordón de un tamaño, esta no será superior a 22x14 mm.

2.3.12.

Cada flotador deberá llevar un desagüe en la cubierta de proa y/o de popa.

2.3.13.

En el extremo de la cubierta de popa se colocarán los soportes de la barra de escota o maneguetas, en los que se fijará la barra de escota, que será curvada describiendo un arco no superior a 75 mm y obligatoriamente de acero inoxidable.

2.3.14.

Las maneguetas tendrán una altura máx. de 80 mm un largo máx. de 235 mm. El ancho será de 35 mm con una tolerancia de +/- 5 mm.

2.3.15.

Las bancadas serán cuatro. La primera -la de proa- tendrá un ancho en el sentido de proa a popa de 295 mm con una tolerancia de ± 10 mm. El grosor de esta bancada será de 25 mm con una tolerancia de ± 5 mm.

La segunda a partir de la proa tendrá de ancho 295 mm con una tolerancia de ± 10 mm, y el grosor de esta bancada será de 20 mm con una tolerancia de ± 5 mm.

La tercera será igual a la segunda en lo que respecta a gruesos anchos y tolerancias.

La cuarta o de popa tendrá un ancho de 395 mm con una tolerancia de ± 10 mm y un grosor de 20 mm, con una tolerancia de ± 5 mm.

2.3.16

El peso mínimo de un PV junior completamente seco y limpio será de 66 Kg, incluyendo todos los herrajes que están permanentemente fijados al mismo, soporte de compás si es fijo (atornillado o encolado al casco), polea central de escota y polea de barra de escota (con sus grilletes o giratorios), cabos de la jarcia de labor y sus poleas, las cinchas, la red, las pletinas de regulación de la longitud de los obenques y los correctores de peso de como máximo 2 Kg, pero excluyendo el mástil, la jarcia fija, la vela, la escota, los grilletes y el compás.

En el caso que sea necesaria la colocación de pesos correctores, hasta un máximo de 2Kg, serán colocados en la primera bancada (de proa).

2.4. APAREJO

2.4.1. Jarcia Firme

2.4.1.1.

La jarcia firme consiste en dos estays y cuatro obenques de cables de acero inoxidable de diámetro no inferior a 3 mm, los cuales irán sujetos a los cadenotes y demás puntos de inserción al mástil.

2.4.1.2.

Los puntos de anclaje al mástil estarán a una altura de 4334 mm. para los estays, 3510 mm. para los obenques posteriores y 3444 mm. para los obenques medios. Todas estas alturas, tomadas desde la base del mástil y con una tolerancia de ± 50 mm.

2.4.2. El mástil

2.4.2.1.

El mástil será de aluminio, aunque se autorizan los mástiles de madera existentes fabricados con anterioridad al año 2000. El perfil del mástil de aluminio tendrá como mínimo 56 mm. de anchura en el sentido babor estribor y de 67 mm. en el sentido de proa a popa, permitiéndose estar conificado a partir del punto de anclaje de los estays.

2.4.2.2.

Tendrá un tope de altura para la vela a 5825 mm. No se admite ningún tipo de tolerancia por encima de esta medida.

2.4.2.3.

Los mástiles de madera podrán llevar una raya bien visible a 5825 mm de un ancho mínimo de 10 mm.

2.4.2.4.

El uso de cruceta y flexor es libre, pero de incorporarse al mástil, deberán estar a una altura de 1802 mm. desde la base del mástil con una tolerancia de +/- 50 mm.

2.4.2.5.

Están prohibidos los mástiles giratorios mecánicamente y los curvados o preflexados.

2.4.3. Jarcia de Labor

2.4.3.1.

La jarcia de labor es libre, pero no se permiten dispositivos que permitan cazar la escota desde fuera de los flotadores en el sentido lateral o desde más atrás de 120 mm de la popa del flotador o 100 mm más arriba de la cubierta de popa.

2.4.3.2.

La inclinación del mástil es libre y se podrá regular por medios mecánicos.

2.4.3.3.

El pivote de anclaje para la coz del mástil no sobrepasará una altura de 120 mm tomada desde la parte inferior de la primera bancada.

2.5.- LA VELA

2.5.1.

La vela se medirá seca, a temperatura ambiente, extendida sobre una superficie plana y sometida al esfuerzo de tracción necesario para que el tejido de la vela no presente arrugas perpendiculares a la zona medida. Para la medición de la vela se incluirán los

puños, tomando los puntos de intersección de las líneas exteriores que los forman de acuerdo con las instrucciones de medición de la WS (Equipment Rules of Sailing –E.R.S.)

2.5.2.

Los números de la vela deberán tener las medidas características establecidas por el apéndice G del RRS

de la WS. El emblema de la clase deberá cumplir las formas y medidas especificadas en el plano con una tolerancia de ± 50 mm. Irá en ambos lados sobre la línea formada por una cuerda imaginaria desde el punto de medición (p.m. a partir de ahora) de driza a 1300 mm entre baluma y grátil.

2.5.3. Medidas

2.5.3.1.

La longitud del grátil medida entre el p.m. de driza y el p.m. de amura no excederá los 5350 mm.

2.5.3.2.

La longitud de la baluma medida entre el p.m. de driza y el p.m. de escota no excederá los 5350 mm.

2.5.3.3.

La distancia más corta entre un punto en la baluma situado a 2700 mm. del p.m. de driza y el grátil será de 1350 mm como máximo.

2.5.3.4.

La longitud desde el p.m. de escota al p.m. del grátil será de 2500 mm como máximo.

2.5.3.5.

La longitud desde el puño de driza hasta el punto medio del pujamen será de 5380 mm como máximo.

2.5.3.6.

El ancho máximo del tope de driza (HB) será de 100 mm. Se autoriza el uso de una tablilla que no supere los 90 mm de ancho.

2.5.4. Tejidos y corte

2.5.4.1.

El tejido deberá ser de Dacron (hilo de poliéster) y se utilizará un gramaje mínimo de 130 gr./m² y un máximo de 270 gr./m². Quedan prohibidos tejidos con soporte de Mylar y / o con fibras de alto módulo.

2.5.4.2.

El corte de las velas será tipo "Cross cut" (pañes horizontales) o radiales. Se autorizan 2 pinzas verticales en el paño del pujamen. Se prohíbe otro tipo de corte.

2.5.4.3.

El pujamen y la baluma deberán describir una línea regular.

2.5.4.4.

Se autoriza un alma de cabo de fibra textil en el pujamen.

2.5.4.5.

Queda expresamente prohibido el uso de nervio de baluma (balumero).

2.5.4.6.

La relinga deberá llegar desde el puño de driza hasta el puño de amura.

2.5.4.7.

La vela solo podrá tener 3 puntos de fijación (ollaos). El punto de fijación del puño de amura podrá ser una gaza de cinta.

2.5.5. Refuerzos

2.5.5.1.

En la baluma, se autorizan unos pequeños refuerzos de flameo en tejido del mismo gramaje que el utilizado para la vela, los cuales tendrán como medida máxima 150 x 150 mm. Los mencionados refuerzos se situarán en la unión de los paños que forman la vela. El número máximo autorizado de refuerzos es de 5.

2.5.5.2.

Los refuerzos secundarios en los puños de la vela serán del mismo tejido o de gramaje inferior. Dichos refuerzos no podrán superar los siguientes radios:

Puño de driza 700 mm.

Puño de amura 400 mm.

Puño de escota 800 mm.

2.5.5.3.

Se autoriza la utilización de refuerzos primarios de un radio máximo de 400 mm. en los tres puños. Se considerará refuerzo cualquier material flexible que pueda doblarse manualmente.

2.5.6.

Queda prohibida la utilización de sables.

2.5.7.

La vela deberá llevar una ventana de material transparente para permitir la visibilidad del patrón. La superficie total máxima de la ventana será de 0,8 m²

2.5.8.

En caso de medición oficial, después de que una vela haya sido declarada conforme, el puño de amura se marcará por el lado de babor con el sello del medidor. El sello deberá ser oscuro y de un tamaño mínimo de 40 mm. Al lado del sello se estampará la fecha, la firma del medidor y el número de vela.

2.6. PUBLICIDAD

2.6.1.

Los participantes podrán exhibir publicidad de categoría C conforme a la reglamentación tal y como está definida en el Reglamento de Regatas a Vela de la WS.