

## PREFERENCIAS DE LA CLASE para OFICIALES DE REGATA

Este documento recoge un conjunto de puntos no obligatorios, dirigidos a los oficiales de regatas, que reflejan el sentir general de la clase Patín a Vela y que, por tanto, pueden mejorar la percepción de calidad de una regata a la hora de valorar su organización.

### 1. ARTÍCULOS REGLAMENTARIOS

- Publicar las Instrucciones con varios días de antelación no es un detalle sin importancia. El día de llegada y descarga de barcos no es el más oportuno para leer con atención las reglas del evento.
- Artículo A5.3: es una regla opcional que permite distinguir las puntuaciones DNF/DNC. Son pocos los casos en los que la diferencia acaba siendo relevante, principalmente en días de viento fuerte en los que el índice de retirados es elevado. Entonces todo el mundo lo percibe como justo y necesario. Lamentablemente no podemos esperar a encontrarnos las condiciones oportunas para aplicarlo: debe haberse establecido de antemano por el AR o las IR antes de comenzar la competición.

Somos conscientes de que controlar el número de barcos presentes en la salida implica una carga de trabajo añadida e inoportuna. Estamos abiertos a cualquier solución que la reduzca o evite, siempre que se respete el espíritu de premiar la participación efectiva. Nuestra sugerencia es trasladar a los participantes la declaración de DNF, si desean optar a esta puntuación, anunciándolo previamente en la reunión de patrones pertinente.

### 2. PRÁCTICAS HABITUALES EXTRA-REGLAMENTARIAS

Existen algunas prácticas heredadas de otras clases o campeonatos que no aparecen en el RRV pero que tienen una fuerte inercia y no siempre están alineadas con la dinámica del Patín a Vela:

- Bandera Delta: mientras no exista riesgo de seguridad evidente, la salida al agua no necesita limitaciones y, en cambio, sí condiciona la salida escalonada desde la playa/varadero. Si el CR desea utilizarla, agradeceremos que se ice con 1–2 horas de margen, en lugar de ceñirse a los 30 minutos previos al procedimiento.
- Bandera naranja de salida: la escasa maniobrabilidad del patín hace poco frecuente que los regatistas recorran la línea de salida antes del procedimiento, como es habitual en otras clases. En caso de que el CR quiera usarla, agradeceremos:
  - Que no implique ningún tiempo de espera obligatorio
  - que la bandera naranja no interfiera la visibilidad de las banderas del procedimiento a media distancia.
- Pizarra/tablero: por el mismo motivo anterior, los patines no se acercan habitualmente al CR y por ello se desaconseja la pizarra como medio para anunciar el tipo de recorrido, siendo preferibles las banderas numerales. Para comunicar números de vela BFD su uso es inevitable; aun así, agradeceremos:
  - números grandes y gruesos que faciliten la lectura
  - adicionalmente, comunicación oral desde las neumáticas de apoyo disponibles.

### 3. AGILIDAD Y ESPERAS

La preferencia por reducir los tiempos de espera no es específica de los patinistas, a nadie le gusta esperar de más. En nuestra clase, este punto se concreta en los siguientes casos:

- Antes del procedimiento: preferimos disputar una prueba con condiciones variables a dejar escapar el viento esperando unas condiciones ideales. En estos casos, las ganas de navegar pasan por delante del rigor y rebajamos la exigencia al mínimo. Agradeceremos esta visión en aquellos días que el viento no es estable pero tampoco parece que vaya a serlo. Una prueba más siempre es mejor.
- Espera entre pruebas: además del tiempo límite estipulado, es habitual dar unos minutos de cortesía a los últimos clasificados. Esta cortesía no debería superar los 5 minutos, teniendo en cuenta que nadie agradecerá su exceso y, en cambio, sí lo agradecerán quienes ya lleven 20 minutos parados. Y, sobre todo, cuando las condiciones sean frías, quienes llevan más tiempo esperando también merecen ser tenidos en cuenta.

Es evidente que estas consideraciones están condicionadas a las posibilidades y recursos disponibles, asumiendo que el CR ya actúa de oficio con la mayor diligencia y anticipación.

### 4. CAMBIOS DE VIENTO

- Cambios de recorrido: en términos generales, los patinistas no valoramos especialmente la precisión de los cambios de recorrido por roleos menores. Consideramos adecuado un umbral de 15–20°.
- Acortamientos: siempre resulta más justo y previsible para el regatista afinar la duración de la prueba con cambios de recorrido que suprimiendo tramos. Reservemos esta opción como la última.
- Anulaciones: es un ámbito donde la subjetividad puede entrar en juego, si bien es conveniente reducirla al máximo para evitar cuestionamientos innecesarios, sentimientos de injusticia o comparaciones entre competiciones y CRs. La expresión “equidad de la prueba” que aparece en el RRV (32.1.d) ha dado lugar a interpretaciones tan polémicas como evitables. Sugerimos aplicar los criterios del Race Management Manual de World Sailing (L6.1), que en resumen recomiendan “*que no se anule una prueba por cambios en las condiciones de viento después de que el barco en cabeza haya rodeado la primera baliza. La anulación debe ser el último recurso en circunstancias extremas cuando no exista una oportunidad razonable de terminar la prueba*”.

### 5. SALIDAS Y LLEGADAS

Volviendo a la escasa maniobrabilidad del patín, este factor influye en dos contextos:

- Longitud de la línea de salida: debe considerarse la fragilidad de la madera cuando los barcos se tocan, aunque sea levemente, lo que genera una desventaja táctica a la hora de posicionarse. Una longitud generosa de la línea ayudará a minimizar estas diferencias entre participantes.
- Longitud de la línea de llegada: los rumbos abiertos combinados con la intensidad del viento comprometen drásticamente el gobierno del patín, por lo que las llegadas en popa se complican mucho a partir de 15 nudos o con oleaje grande. En estas condiciones, agradeceremos que la longitud sea ampliamente generosa, tanto como permita la lectura de los números de vela. Hablamos del orden de ~200 m.