

PREFERÈNCIES de la CLASSE per a OFICIALS de REGATA

Aquest document explica un conjunt de punts no obligatoris, adreçats al oficials de regata, que recullen el sentiment general de la classe patí i que, per tant, poden millorar la percepció de qualitat d'una regata a l'hora de valorar la seva organització.

1. ARTICLES REGLAMENTARIS

- Publicar les Instruccions amb antelació no és un detall menor. El dia d'arribada, des-càrrega i registre no és gens oportú per a llegir les regles amb antelació.
- Article A5.3: és aquella regla opcional que permet distingir les puntuacions DNF/DNC. Són pocs els casos on la diferència acabi sent rellevant, principalment aquells dies de vent fort en que l'índex de retirats és elevat. Llavors tothom ho veu just i necessari. Malauradament no podem esperar fins trobar-nos les condicions oportunes i aplicar-lo. S'ha d'haver establert anticipadament des de l'AR o IR abans de començar la competició.

Som conscients que controlar el nombre de barcos presents a la sortida implica una càrrega de feina afegida i inoportuna. Estem oberts a qualsevol solució per reduir-la o evitar-la, sempre que es respecti l'esperit de premiar la participació efectiva. El nostre suggeriment és traslladar als participants la declaració de DNF, si volen optar a aquesta puntuació, avisant-ho prèviament a la reunió de patrons pertinent.

2. MESURES COMUNS EXTRA-REGLAMENTÀRIES

Hi ha algunes pràctiques habituals, heretades d'altres classes o campionats, que no apareixen al RRV però que tenen una forta inèrcia, i que no sempre estan alineades amb la dinàmica dels patins:

- Bandera Delta: mentre no hi hagi cap risc de seguretat evident, la sortida a l'aigua no necessita limitacions, i en canvi sí que condiciona la sortida esglaonada des de la platja. Si el CR vol comptar-hi, agrairem que sigui hissada amb 1-2h de marge, enlloc de restringir-se a 30' previs al procediment.
- Bandera carbassa de sortida: l'escassa maniobrabilitat del patí fa poc freqüent que els regatistes recorrin línia de sortida abans del procediment, com és habitual en altres classes. En el cas que el CR vulgui utilitzar-la, agrairem:
 - que no impliqui cap temps d'espera obligatori.
 - que la bandera carbassa no interfereixi la visió de les banderes del procediment des de mitja distància.
- Pissarra: pel mateix motiu anterior, els patins no s'apropen al CR habitualment, i per això es desaconsella la pissarra com a mitjà per anunciar el tipus de recorregut, sent preferibles les banderes numerals. En el cas de comunicar números de vela BFD, el seu ús és inevitable, si bé agraim:
 - Números grans i gruixuts per facilitar la seva lectura.
 - Addicionalment, comunicació oral des de les llanxes de suport disponibles.

3. AGILITAT I ESPERES

La preferència de reduir els temps d'espera no és específica dels patinaires, a ningú no li agrada esperar més del compte. En el nostre cas, aquest punt es pot concretar en:

- Abans del procediment: els patinaires preferim fer una regata amb condicions variables que no pas deixar escapar el vent, esperant unes condicions idònies. En aquests casos les ganes de navegar passen per davant del rigor, i baixem l'exigència al mínim. Agraïrem entendre aquells dies en que el vent no és estable però que tampoc no sembla que ho pugui arribar a ser. Una prova més, sempre és millor.
- Espera entre proves: a més del temps límit estipulat, és comú donar uns minuts de cortesia als darrers classificats. Aquesta cortesia no hauria de superar els 5' comptant que ningú no agrairà el seu excés, i en canvi sí que ho agrairan els qui ja portin 20' aturats. I sobretot quan les condicions siguin fredes, els qui porten més temps esperant també mereixen que se'ls tingui en compte.

No cal dir que aquestes consideracions van sempre condicionades a les possibilitats i recursos disponibles, assumint que el CR ja actua amb la major diligència i anticipació.

4. CANVIS DE VENT

- Canvis de recorregut: en termes generals els patinaires no valorem especialment la precisió dels canvis de recorregut per rolades menors. Considerem escaient el llinar de 15-20°.
- Escurçaments: tanmateix sempre és més just i previsible per al regatista afinar la durada de la prova amb canvis de recorregut que no pas suprimint trams. Reservem aquesta opció com la darrera.
- Anulacions: aquest és un espai on la subjectivitat pot entrar en joc, si bé convindria reduir-la al màxim possible, cosa que ens estalviarà qüestionaments innecessaris, sentiments d'injustícia, o comparacions entre competicions i CR's. L'expressió "*equidad de la prueba*" que apareix al RRV (32.1.d) sovint ha portat interpretacions tan polèmiques com evitables. En aquest cas suggerim l'ús i aplicació dels criteris que la WS estableix al seu Race Management Manual (L6.1), que en resum recomana "*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. SORTIDES I ARRIBADES

Tornant a la manca de maniobrabilitat del patí, aquest factor influeix en dos contextos:

- Longitud de la línia de sortida: cal afegir la fragilitat de la fusta quan els barcos es toquen, encara que sigui lleument, cosa que genera un desavantatge tàctic a l'hora d'agafar la posició. Una longitud generosa de la línia ajudarà a minimitzar aquestes diferències entre participants.
- Longitud de la línia d'arribada: els rumbs oberts combinats amb la intensitat del vent comprometen dràsticament el govern del patí, i és per aquest motiu que les arribades amb rumb d'empopada es compliquen molt a partir de 15kn o bé amb onades grans. En aquestes condicions agraïrem que la longitud sigui àmpliament generosa, tan com permeti la visió dels números de vela. Parlem de ~200m.