

DUDAS Y PREGUNTAS MAS FRECUENTES SOBRE EL SISTEMA RI

En este articulo vamos a intentar aclarar muchas dudas que nos preguntan los armadores y medidores sobre el sistema de medición, la formulación o su aplicación en regata del sistema RI:

1) Sobre velas y jarcias

¿Cuándo de considera una vela génova o foque o espinaker?

Las velas de proa se clasifican según la relación entre la base de la vela (distancia entre el puño de amura y el puño de escota o distancia entre los dos puños de escota de un espinaker simétrico) y la cuerda media como la distancia entre la mitad de la baluma con la mitad del gratil, en génovas o foques y espinakers.

Los génovas o foques son los que la cuerda media es menor o igual al 55% de la base de la vela y los espinakers son los mayores del 55%.

La diferencia entre un génova y un foque está en la longitud del LPG (distancia mas corta desde el puño de escota al gratil) en relación a la J del barco (distancia entre la cara anterior del palo y el estay en cubierta). Se llama génova cuando el LPG es mayor o igual al 110%, y se llama foque cuando es menor al 110% de la J. Los foques pueden llevar sables, los génovas no pueden.

Los espinakers tanto sean códigos 0 como asimétricos o simétricos no pueden llevar balumeros regulables en regata, ni sables, ni cartabón rígido.

¿Se puede navegar en popa con el espinaker asimétrico a un lado y la mayor en el otro?

Actualmente no, porque lo prohíbe el reglamento RI, pero hay una propuesta para eliminar este punto en el año 2011, incluso si se declara tangon este se podría poner en el puño de escota del espi asimétrico. Esto sobre todo se propone para barcos de crucero pesados que solo declaran espi asimétrico y que bajar en popa les cuesta mucho con este tipo de espinaker.

¿Se puede navegar con un foque o genova envergado y espinaker al mismo tiempo en popa?.

Actualmente no, porque lo prohíbe el reglamento excepto para regatas en solitario o a dos por seguridad. Las trinquetas de espinakers no se consideran foques, ya que no van envergadas, tienen que ir amuradas a crujía, y su puño de escota no debe de pasar del palo. Para el año que viene hay una propuesta para que se puedan navegar si se quiere con foques o génovas al mismo tiempo que el espinaker, ya que es un tema de seguridad, y son reglas que se arrastran del ORC, y hoy dia hay barcos con foques enrollables que en popa lo podrían usar a modo de triqueta y asi no les obligamos a bajarlo.

¿Se ha de declarar el TPS (punto de amura del espinaker asimétrico) si no llevo botalon?

Si siempre que se declara espinaker asimétrico se debe declarar el TPS aunque sea la medida de la J, ya que es donde se está amurando el asimétrico, si se declara tangón, y

este se amura al tangón se ha de declarar el SPL como medida del tangón, y el TPS que será igual que el SPL.

¿Por qué si el botalón es menor del 8% de la LOA tengo una penalización por este en mi certificado?

La longitud del botalón puede tener dos tipos de penalizaciones una en el aparejo de tres puntos si este es mayor del 8% de la LOA, y otro en función del área del espinaker asimétrico en el área del espinaker corregido (SPAC), cuando el botalón es mayor del $0.54 \cdot \sqrt{\text{área del espinaker asimétrico (ASPA)}}$, la diferencia se multiplica por dos y se añade al área del espinaker para calcular el SPAC.

¿En una regata se pueden cambiar de génova o espinaker entre prueba y prueba?

Si no dice nada las instrucciones o el anuncio de regata, ninguna regla impide cambiar una vela por otra entre pruebas, con tal que a bordo en regatas no se supere el número de velas permitido, ni las velas superen el área que pone el certificado.

¿Se han de declarar todos los espinakers y todos los génovas que uno tiene?

Actualmente se ha de declarar el de máxima área de los simétricos y el máximo área de los asimétricos. Lo mismo con los génovas o foques se ha de declarar el de máxima área.

Para el año 2011 aunque solo se puede llevar una mayor a bordo, si un barco tiene varias mayores podrá declarar la de máxima área y llevar la mayor que quiera.

¿Qué es necesario para que un génova bonifique como enrollador?

Lo primero es que su LPG sea mayor del 130% de la J, por lo que si no llega a esta medida no bonifica, y no se ha de declarar génova enrollable. Si cumple lo segundo es que debe de trabajar en regata sobre el enrollador y poder enrollarse y desenrollarse mientras se regatea por lo que su puño de amura deberá ir envergado sobre el tambor del enrollador y el puño de driza lo mismo sobre el quita vueltas del enrollador. Por último solo podrá llevar este génova a bordo y un foque de tiempo duro por seguridad que no podrá utilizar en regata..

¿Las velas tienen un límite de penalización o bonificación?

No las velas en el RI no tienen una medida óptima, máximas o mínimas y el sistema evalúa el área real que se lleva. LO único que no se permite llevar una área de espinaker (SPA) menor del 75% del área estandarizada de espinaker. En el área de la mayor tiene más valor el área de las cadenas superiores que las inferiores en el cálculo del área de mayor. Lo único que hay que tener en cuenta que en el RI tenemos un factor potencia que es la relación entre el área velica evaluada y el desplazamiento del barco a través del RPP, cuando este pasa de 100, este factor multiplica el rating del barco proporcionalmente. Los barcos muy de crucero tienen este factor entre 85-105, los barcos de crucero mas regateros entre 105-125 y los muy de regata entre 125-150.

2) Modificaciones en el barco, apendices

¿Qué pasa si alargo o modifico el timón o la quilla de mi barco?

Las modificaciones de apéndices solo afectan a la fecha de botadura de la embarcación del día que se hacen. Hay que tener que para la edad de un barco se toma la diferencia entre el año actual y la fecha promedio de un barco que es la suma entre la fecha de la serie y la botadura dividida entre 4. Por eso las modificaciones en barcos modernos afecta muy poco al rating afectando mas a barcos antiguos.

¿Cuándo se pierde la fecha de serie de un barco?

Cuando se modifica las formas del casco. Una Jupet si es de serie no se considera que modifica las formas del casco y no se pierde la fecha de serie del barco. Una propuesta para el 2011 es que a los barcos que se le añade un Jupet , si no modifican nada mas de las formas del casco original solo les cambie la fecha de botadura y no la fecha de serie.

¿Qué es la quilla mixta, cuando se considera hierro y cuando plomo?

Cuando la quilla y bulbo cuando son de hierro se considera todo hierro.

Cuando la quilla y bulbo son de plomo se considera plomo

Cuando la quilla es de hierro u otro material si el bulbo es de plomo se considera plomo.

La quilla mixta es la quilla y/o bulbo que originalmente siendo de hierro se le añade plomo y este no pesa mas del 4% del desplazamiento total del barco. Por ejemplo si a un barco de 5000 Kg con quilla o bulbo de hierro se le añade una zapata de plomo no mayor 200 Kg.

3) Declaración del armador habitabilidad y confortabilidad

¿Si se lleva la balsa salvavidas en un cofre en bañera bonifica?

No, el reglamento dice que para que bonifique esta se llevara sobre la cabina del barco.

¿El molinete del ancla bonifica?

Solo si esta unido a un ancla y cadena. Una propuesta para el año 2011 es que para que bonifique el molinete esta ancla y cadena que no llega a los 25 Kg deben de tener un peso mínimo de 10 o 15Kg. (por determinar).

¿Cuándo se considera el camarote de proa?

Para que un camarote de proa sea considerado como tal es necesario que tenga puerta rígida que lo separe del salón principal, además de cajones, armarios para estibar la ropa y colchonetas en su lugar. Un barco que no cumple con camarote en proa solo puede declarar habitable con proa vacia.

¿Si he declarado confortabilidad puedo cambiar algo del interior del barco si sigo cumpliendo con la norma?

No, la confortabilidad obliga a mantener el barco como viene de serie de la casa y si se sustituye algún elemento debe ser reemplazado por otro igual que el original o características similares de peso, tamaño y calidad. Todas las colchonetas del barco se

han de estibar es su lugar original, la cocina ha de ser también la original del barco así como todo el mobiliario que esta lleve.

4) Otras preguntas

¿Cómo se puede obtener el peso de mi barco?

El peso hay dos métodos uno es a partir de los francobordos del barco siempre y cuando este modelo tenga fichero de casco OFFSET a partir del programa de ORC, este método necesita tener unos offset de buena calidad y que las condiciones de medición sean en el mar sean muy buenas para la toma de francobordos.

El otro método es por dinamómetros calibrados. Con estos existen tres métodos uno por un solo punto con grua que es el más preciso de todos los sistemas, otro es por traveliff con dos o cuatro dinamómetros este método cuando se hace solo con dos dinamómetros la medida se multiplica por dos por lo que el error si el barco no esta bien centrado o no se miden bien los ángulos de las cinchas puede ser importante, y por ultimo con 4 placas de presión debajo de las ruedas del traveliff, este se está utilizando en el norte para el pesaje de la flota en IRC.

¿Si añado o quito lingotes de plomo del barco debo volver a pesarlo?

No necesariamente, si se pesa el plomo que se añade o se quita este se resta o se suma al desplazamiento actual del barco, lo que si que hay que volver a medir lanzamientos y francobordos de forma obligatoria.

¿Se pueden incluir los barcos de clase 5 con los barcos de clase 4 en las regatas?

No según el reglamento si no hay suficientes barcos de clase 5 para hacer clase, estos se pondrán junto con los barcos según su TCF que generalmente son la clase 3 o la clase 2.

¿Cuándo se ha de utilizar el tiempo sobre tiempo (TCF) y cuando el tiempo sobre distancia (SPM)?

Siempre por defecto se ha de utilizar el tiempo sobre tiempo, ya que la compensación se adapta a la velocidad de la regata a su tiempo real, solo se ha de utilizar el tiempo sobre distancia cuando hay encalmada y los barcos se paran durante un cierto tiempo en el trascurso de la regata que desvirtúa el tiempo real de esta.

¿Hay alguna recomendación para los comités de cuando utilizar el viento ligero TCF_L?

Hay que tener en cuenta que los barcos cuando hay poco viento sus anemómetros marca de 1-2 nudos mas que lo que nos dicen los balizadores, una buena recomendación es el tiempo por milla que tardan en hacer los priemros barcos el recorrido, si este es superior a las 3.5 millas por hora y no ha habido encalmada aplicaría siempre un TCF_medio, si la media de velocidad está por debajo de los 3 nudos aplicaría siempre que no haya encalmada TCF_L, hay que tener en cuenta cuando se esta en el border line, como navegan los barcos, si les cuesta mucho arrancar después de cada virada, si la regata en general está siendo muy lenta etc, estos son los factores que nos pueden hacer decidir aplicar un TCF_L o un TCF_M, y en

caso de duda siempre TCF_M. Para el año que viene se quiere recomendar a los comités en regatas de nivel A y B que se aplique siempre TCF_M o SPM, incluso que venga así en las I.R y evitar las polémicas sobre la aplicación del viento que han ocurrido en algunas regatas que siempre perjudica o beneficia a unos u a otros.

¿La rueda o caña de carbono se considera Timón de carbono?

No la caña o rueda no se considera timón de carbono este solo es para la mecha y/o pala del timón. Este año este factor penaliza con 4 puntos, para el año que viene se quiere disminuir este factor a dos o un punto como máximo, ya que las dos ventajas de los timones de carbono son su rigidez y su peso, la rigidez se tiene también con una mecha de acero o de aluminio, y el peso ya está contemplado en el peso del barco, por lo que el único sentido de penalizarlo es por ser un peso extremo como el molinete o el ancla y cadena en proa y por esto se penaliza solo 1 punto cada cosa.

¿Hay algún calado optimo para un barco?

EL calado optimo para un barco donde no penaliza o bonifica es el calado por defecto que te saca el certificado como DB (calado base) y cuya fórmula viene en el reglamento RI y está en función de la LOA. Hay que tener en cuenta que si se va a menos calado este bonifica un poco linealmente, sin embargo si se pasa del calado base este perjudica exponencialmente. Una de las propuestas para el 2013 podría ser bonificar mas los barcos con calados por debajo del calado base, ya que cada vez para que los barcos puedan entrar en puertos e ir a calas se hacen barcos con menos calado y bulbos mas grandes, así como que no haya un mínimo de bonificación por calado.

18/10/2010