

NOVEDADES 2010

REGLAMENTO RI

Después de 4 años de evolución con el sistema RI, la RFEV y la RANC quieren darle estabilidad al sistema, ya que la formula actual, parece que esta bastante ajustada a los distintos tipos de barcos, teniendo en cuenta que es una formula de compensación, con sus defectos y virtudes como cualquier otro sistema, sea el IRC u el ORC.

Por eso una de las principales novedades de este año es que las modificaciones que se hagan este año para el 2010, se pretende que ya no se modifiquen hasta el 2012, a no ser que salga alguna innovación no prevista en el reglamento y que haya que implementarla en la formula RI.

Los cambios del 2009 al 2010 son mínimos y son pequeños ajustes que vamos a comentar y que solo afecta a un 10% de la flota actual en unos +/- 4 sg/milla.

- 1) Se cambia la formula para el cálculo del área vélica de espinaker simétrico y asimétrico empleándose la misma que tiene el ORC y el IRC, esto hará que el área del espinaker sea menor que la que salía actualmente y se emplea la misma formula para los simétricos que para los asimétricos. $SL*(SF+4*SMG)/6$ o $((SLU*0.5+SLE*0.5)*(ASF+4*AMG)/6$
- 2) Se ha de declarar solo las medidas del espinaker de máxima área. (SPA)
- 3) Se disminuye el área del espinaker estándar, ya que se emplea la nueva formula para el calculo del espinaker.
- 4) No se penaliza por llevar los dos tipos de espinaker, que antes se penalizaba con tres puntos
- 5) Se han ajustados las formulas del tamaño máximo de tangon y botalón, a las nuevas áreas del espinaker para que salga la misma medida máxima de tangon o botalón que tenían en el 2009. Así el $SPL_{max}=0.456*(SPA)^{0.5}$ y $TPS_{max}=0.531*(SPA)^{0.5}$
- 6) Se permite una longitud mínima de botalón sin penalizar, esta medida será 8% de la LOA (eslora máxima del barco) , así si $TPS < J+0.08*LOA$, el botalón no penalizara con los tres puntos.
- 7) Se ha de declarar las medidas del génova de mayor área (HSA)
- 8) En regata se comprobarán que las medidas de los génovas y espinakers no excedan del área declarada en su certificado. A través de la hoja excel los armadores y medidores podrán comprobar que sus velas no excedan de la superficie declarada
- 9) Se penaliza el plomo en sentina cuando este es superior al 6% del DSPM del barco, al factor casco se le sumara 0.5 punto por cada punto de porcentaje que exceda a este 6% durante el año 2010 y 1 punto durante el año 2011, la formula seria $PB_{int}=\text{Round}(K*(DSPM/\text{Lastre}_{int})*100-6);1$ redondeado a 1 decimal. K será igual a 0.5 en el año 2010 y 1 en el año 2011. Ejemplo: un barco de 5000 Kg. pone 500 Kg. en sentina:

500Kg → 10% de plomo en sentina

10% - 6% = 4% de exceso de plomo

Para el 2010 = $4 \times K = 4 \times 0,5 = 2$ Estos son los puntos de penalización por llevar el 10% de plomo

Para el 2011 = $4 \times K = 4 \times 1 = 4$ Estos son los puntos de penalización por llevar el 10% de plomo

estos puntos se les sumarán al factor de casco. Con esto se quiere evitar hacer los barcos duros y pesados poniendo plomo en sentina y livianos en su construcción, ya que mejora el rating por aumento de peso y mejora la velocidad por concentración y aumento de dureza. El peso de un barco debe de estar en la quilla o en el bulbo, o en su construcción o elementos de habitabilidad pero no en la sentina.

- 10) En la formula que evalúa el bulbo se cambia el factor K de 1.1 a 1 en las quillas de plomo y de 0.8 a 0.7 en las de hierro. Esto hace que los bulbos muy gruesos no estén tan penalizados, así un bulbo que penalizaba 18 puntos ahora penaliza 16 puntos, ya que los bulbos gruesos estaban en exceso penalizados.
- 11) Disminuir el efecto del FP (factor potencia SV/DSPM) en la formula del FCOR en el año 2009 se elevaba al cuadrado, este año se eleva a 1.5, ello conlleva penalizar un poco menos a los barcos con un FP muy alto, ya que esta penalización era exponencial..
- 12) Aumentar el motor fueraborda de 20 puntos a 25 puntos en los barcos de clase 5 (Esport Boats), ya que la ventaja en estos barcos de clase 5 cuando se meten en otras clase es muy grande por no llevar motor.
- 13) Se modifica la fórmula del cálculo de tripulantes máximo quedando:

A partir del mitad del mes de noviembre estará en la Web, la hoja de cálculo para el 2010 para los armadores que quieran hacer pruebas de rating, y los socios a través de la Web podrán hacer pruebas de rating 2010 con su barco u otro barco que quieran, y a partir del 1 de diciembre ya se podrán solicitar los certificados para el 2010.

APLICACIÓN DEL RI (RTC2010)

- 1) Una de las cosas que se ha pretendido este año 2010 es clarificar a los comités de regatas y a los regatistas la aplicación en regatas del sistema RI así la nueva regla dice:

"209 SISTEMA DE CLASIFICACIÓN Y COMPENSACIÓN RI

La elección del viento a aplicar para el sistema de compensación RI será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

Se recomienda la aplicación de los siguientes sistemas para la Clasificación de las embarcaciones:

Vientos Flojos:	para vientos entre 6 y 8 nudos
Vientos Medios:	para vientos entre 8 y 17 nudos
Vientos Fuertes:	para vientos superiores a 17 nudos

En los barloventos sotaventos se utilizara el Tiempo sobre Tiempo (TCF) excepto en caso de encalmada prolongada que se utilizara el SPM. En regatas costeras o largas donde hay periodos de encalmadas intercalados con periodos de viento se recomienda la utilización del viento medio SPM.

Para la aplicación de la intensidad de viento se recomienda tener una electrónica calibrada y hacer medias de tomas de intensidad de forma regular (cada 5 minutos), En caso de duda se aplicará la intensidad de viento que hay en el último tramo hasta la llegada, ya que esto va a determinar las diferencias de tiempo real al llegar los barcos.

En todos los casos ,el Comité de Regatas, indicará a los participantes el viento a aplicar, antes de que el primer barco en tiempo real de la clase correspondiente cruce la línea de llegada:

Vientos Flojos:	2º Repetidor del CIS
Vientos Medios:	Sin señal visual
Vientos Fuertes:	3er. Repetidor del CIS

La elección del sistema a aplicar para el cálculo de una clasificación, se debe basar en los datos meteorológicos que se tengan sobre el campo de regatas.

La elección del sistema de compensación será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

Las millas de los distintos tramos del recorrido realizado se tomarán redondeando a dos decimales por exceso o defecto según el caso.

Para efectuar las clasificaciones y así evitar posibles errores en hojas de cálculo, se recomienda el uso del programa Cyberaltura establecido por la RFEV o el de la RANC Secretaria de clase Crucero.

Hay otros dos factores en el certificado RI el TCF_up (ceñida) y el TCF_dw(popa), Estos factores se podrán utilizar en regatas costeras donde aproximadamente el 90% de recorrido sea con vientos de ceñida (viento real durante todo el recorrido con un ángulo $< 60^\circ$ respecto al rumbo directo salida o desmarque /llegada) o con vientos portantes (viento real durante todo el recorrido con

un ángulo $> 60^\circ$ respecto al rumbo directo salida o desmarque/llegada), en caso de duda se aplicara uno los sistemas anteriores-

No se dará ninguna salida para los grupos RI 1, 2 y 3 con un viento de intensidad inferior a 6 nudos en recorridos “Barlovento-Sotavento”, “Triángulos”, y/o recorridos inferiores a 10 millas.”

La razón de aplicar el TCF (tiempo sobre tiempo) es que la compensación de los barcos se adapta a lo rápida o lenta que sea la regata, y es una forma de compensar los roles de viento o la diferente intensidad de viento que tiene hacer una regata con 9 nudos o con 15 nudos de viento.

Por lo que en todas las condiciones habrá que utilizar el tiempo sobre tiempo en cualquier modalidad, ligero, medio o fuerte, excepto cuando haya encalmada que los barcos se paran durante un buen rato, o en regatas largas sobre todo en el mediterráneo que son térmicos teniendo las encalmadas de la mañana y la noche. Pero si en la regata larga no hay encalmadas se debería utilizar preferentemente el tiempo sobre tiempo.

Otro de los problemas es medir la intensidad de viento esta se debería de medir como mínimo a 6m, aunque lo ideal es medirlo a 10m, hay que tener en cuenta sobre todo con poco viento que las lectura de la intensidad de viento de los balizadores a 2 metros es de 1-2 nudos menos de lo que hay realmente a 10m, que es lo que miden las electrónicas de los barcos.

Otra cosa a tener en cuenta por los comités de regata es el tiempo que tardan en hacer el recorrido. Cuando la velocidad media del barco en hacer el recorrido es mayor a 4-5 nudos siempre hay que aplicar viento medio como mínimo, si ha habido encalmada por medio aplicar el SPM y sino TCF. El viento flojo hay que utilizarlo en las situaciones donde vemos que a los barcos les cuesta virar, arrancar, hinchar los espinakers en popa y van caminando a una media de 2-3 nudos de velocidad.