

Associação Portuguesa da Classe Optimist

Guia para os Campeonatos da Classe Optimist

As seguintes instruções foram escolhidas pela Associação Portuguesa da Classe Optimist e servirão como guia para a Arbitragem dos seus Campeonatos.

Estas instruções servem para padronizar a qualidade das regatas, uniformizando critérios e obtendo consistência nas tomadas de decisão. As decisões devem ser iguais de regata para regata, de dia para dia e de campeonato para campeonato, diminuindo ao máximo a influência da arbitragem nos resultados das regatas, conferindo assim uma maior justiça nos resultados.

De notar que este documento serve apenas para dar linhas orientadoras às Comissões de Regata e que a falta de cumprimento destas, não será motivo para um pedido de reparação.

1. Geral

- 1.1. A qualidade de uma regata individual é mais importante do que a vontade de manter um programa e horário.
- 1.2. Se o Oficial de Regata considerar que as condições existentes e demais informação meteorológica não são adequadas para a realização de uma regata, de acordo com a qualidade definida, a mesma deverá ser adiada.
- 1.3. Se necessário, utilize a totalidade do dia para cumprir o programa de regatas. Não desista cedo! Diferir regatas para o dia seguinte deve ser evitado.
- 1.4. As largadas serão dadas nos horários previstos e não se espera por concorrentes, se estes tiverem tido a oportunidade de chegar a horas ao campo de regata.
- 1.5. Não se pode antecipar o programa.
- 1.6. O sinal de advertência de uma segunda ou terceira regata do dia, será dado cerca de 15 minutos após ter terminado o último barco na regata anterior.

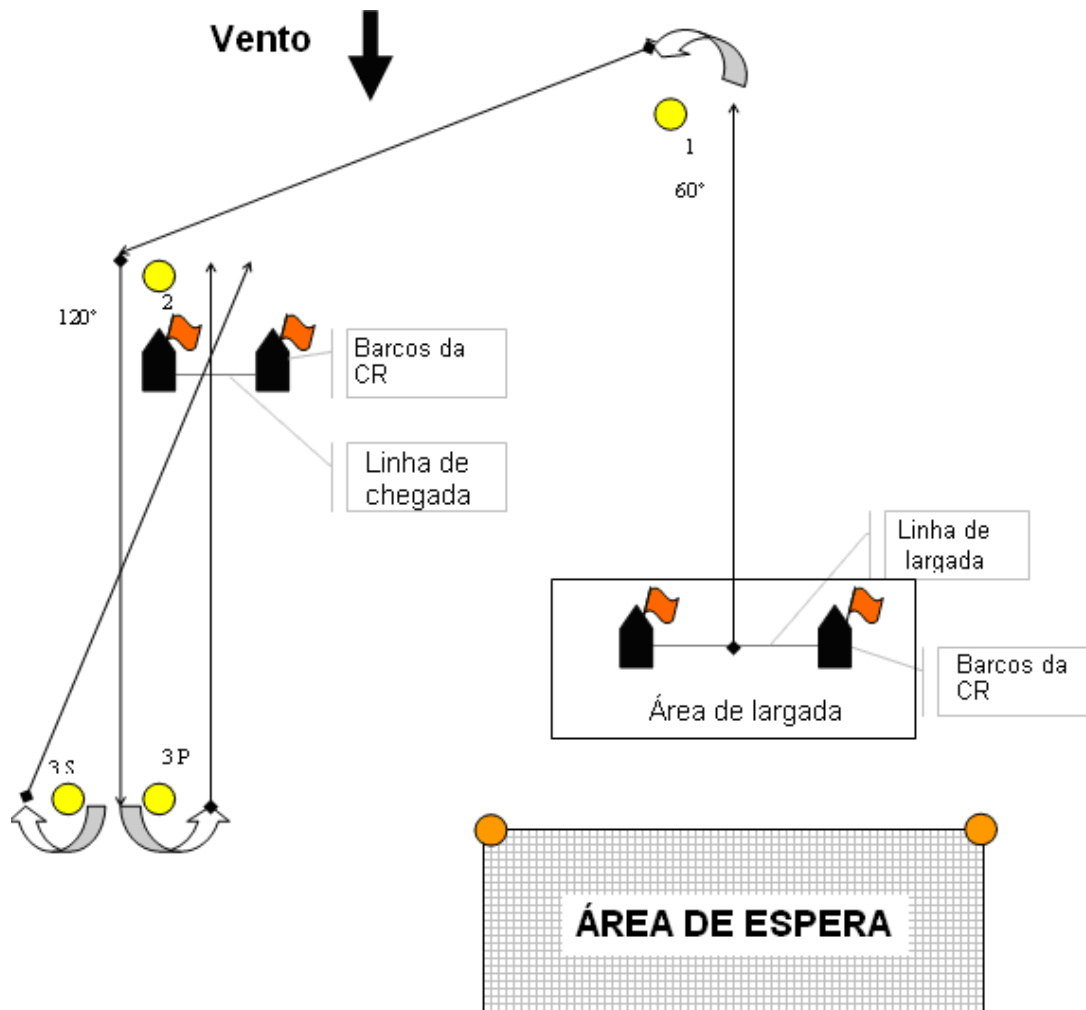
2. Vento

- 2.1. A regata deve iniciar-se à hora programada se as condições de vento estiverem de acordo com os parâmetros estabelecidos. Esperar por melhores condições é injusto!
 - 2.1.1. Considera-se um vento estável em direcção quando a amplitude máxima é de 20°.
 - 2.1.2. Considera-se um vento estável em velocidade quando a amplitude máxima do vento médio é de 10 nós.
- 2.2. Não esperar que o vento estabilize em dias em que o vento está a oscilar. Os velejadores podem competir com vento oscilatório.
- 2.3. Quando se inicia a regata, o vento deve ser estável em velocidade e direcção em todo o campo de regata.
- 2.4. As regatas não deverão ter início com menos de 5 nós de vento em todo o campo de regata. Este limite inferior pode ser aumentado se na área, existir corrente forte.
- 2.5. As regatas não deverão iniciar-se com um vento médio superior a 20 nós em todo o campo de regata. Uma vez iniciada a regata se o vento aumentar até 25 nós, a regata deve continuar, a não ser que apresente perigo de vida. (por exemplo devido às condições de mar).
- 2.6. Diferir a largada se é previsível um grande salto de vento para mais tarde, em conformidade com um padrão local ou outra informação credível. Se não, inicie a regata. O salto de vento pode não acontecer mas caso aconteça, o percurso pode ser corrigido em conformidade com a nova direcção.

3. Percursos

- 3.1. Os percursos são do tipo trapezóide, com a linha de chegada estabelecida na 2ª perna de bolina.
- 3.2. O diagrama abaixo mostra o percurso, incluindo os ângulos aproximados entre pernas. a ordem e o lado pela qual as balizas devem ser passadas.

Guia para os Campeonatos de optimists



- 3.3. O comprimento da perna de bolina deve ser de aproximadamente 0,60 a 0,65 milhas náuticas para ventos médios e de 0,40 a 0,45 milhas náuticas para ventos fracos.
- 3.4. O comprimento da perna do largo entre as balizas 1 e 2 deve ser, aproximadamente, dois terços (2/3) do comprimento da perna da bolina.
- 3.5. A baliza 3 é uma porta e deve ter aproximadamente 25 a 30 m de comprimento.
- 3.6. O tempo de regata é de aproximadamente 45 minutos.
- 3.7. Se nenhum barco tiver passado a baliza 1 dentro de 25 minutos, a regata é anulada.
- 3.8. O tempo limite é de 75 minutos.
- 3.9. Os barcos que não chegarem dentro de 15 minutos após ter chegado o primeiro barco que cumpriu o percurso terão a pontuação DNF. Altera as regras 35 e A4.

4. Linha de largada

- 4.1. Na ausência de corrente ou outros factores que influenciem o local de largada, esta é montada para a 1ª largada de uma regata, a 90° com o vento. Posteriormente, serão feitos os ajustes considerados necessários para uma linha que permita igualdade de oportunidades em toda a sua extensão, de acordo com as boas práticas do Oficial de Regata.
- 4.2. A extensão, aproximada, da linha de largada será calculada através da seguinte fórmula:

$$\text{Nº de barcos} * \text{comprimento do barco (2,32m)} \text{ mais } 20 \%$$

- 4.3. Em cada extremidade da linha de largada há um barco da Comissão de Regatas. (barco da CR e barco visor)

5. Procedimentos de largada

5.1. Bandeira laranja

Guia para todos os Campeonatos da Classe Optimist

Guia para os Campeonatos de optimists

Utiliza-se uma bandeira laranja, exposta no barco da CR e no barco visor, com um sinal sonoro, para alertar os barcos de que se vai dar início aos procedimentos de largada, dentro de quatro minutos e que os barcos não autorizados a permanecerem na área de largada, têm quatro minutos para se retirarem.

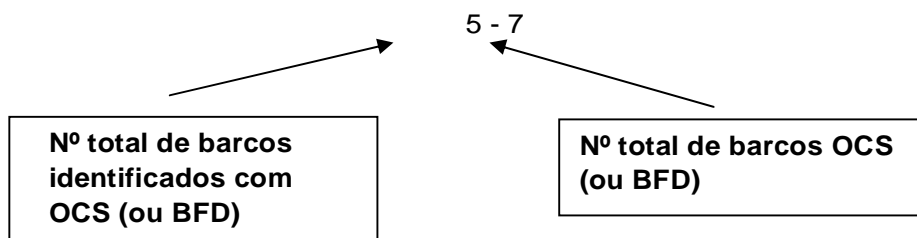
Utiliza-se este sinal para a primeira largada do dia ou, quando se realiza mais do que uma regata no mesmo dia. Também se utiliza após um diferimento prolongado ou após a anulação de uma regata.

Na prática, significa que este sinal é dado nove minutos antes do sinal de largada e se foi utilizado o sinal de anulação ou diferimento, estes sinais são removidos um minuto antes do sinal de advertência.

A bandeira laranja deve ser retirada quatro minutos após o sinal de largada, conjuntamente com a bandeira X, se este sinal tiver sido utilizado.

5.2. Controlo da linha

- 5.3.1.** O controlo da linha de largada (OCS) é efectuado, em cada um das extremidades da linha por duas pessoas, um Oficial de Regata e um outro membro da Comissão de Regatas.
- 5.3.2.** Cada um destes Oficiais de Regata deve utilizar um gravador de mão e gravar ininterruptamente, qualquer situação assinalável, desde pelo menos 90 segundos antes do sinal de largada, até ao fim de qualquer situação assinalável depois da largada. O sinal sonoro do último minuto e o sinal de largada devem ser audíveis na gravação.
- 5.3.3.** Entende-se por situação assinalável, por exemplo, os números dos barcos que se aproximam da linha de largada, maior nº de barcos em qualquer ponto da linha, os números dos barcos que estão OCS, os números dos barcos que batem uns nos outros, saltos de vento, os números dos barcos que voltam atrás, etc.
- 5.3.4.** Desde pelo menos 30 segundos antes do sinal de largada, o Oficial de Regata Assistente e o Presidente da CR, devem estar em contacto, via rádio ou telemóvel, para este ser informado, imediatamente após o sinal de largada, do número total de barcos identificados com OCS (ou BFD) e o número total considerado de OCS (ou BFD). A comunicação é:



- 5.3.5.** O Presidente da Comissão de Regatas, deverá ajuizar, se deve haver ou não uma chamada individual, chamada geral, ou diferimento da largada, baseado na sua observação do comportamento dos barcos na linha, nas alterações da direcção de vento e na informação do nº de barcos identificados como OCS (ou BFD) e o número total considerado de OCS (ou BFD) de ambas as extremidades da linha.

5.3. Chamada individual

- 5.3.1.** O oficial de regata fará todos os esforços para identificar todos os barcos OCS. O oficial de regata não deverá permitir que a regata continue se não estiver a certeza que identificou todos os barcos OCS ou que infringiram a RRV 30.1.
- 5.3.2.** Quando o Oficial de Regata tem a certeza que todos os barcos que estavam fora da linha (ou que infringiram a RRV 30.1) foram identificados, deverá assinalar uma chamada individual.
- 5.3.3.** Quando o oficial de regata não estiver certo que identificou todos os barcos que estavam fora da linha (ou que infringiram as RRV 30.1 ou RRV 30.3), deverá assinalar uma chamada Geral.

Guia para os Campeonatos de optimists

5.4. Diferimento da largada

- 5.4.1. A largada deve ser diferida, se ocorrer antes do sinal de largada, efeitos adversos como por exemplo, uma baliza que garrou, a existência de um erro na sinalização sonora, a existência de outros embarços que interfiram com as embarcações em competição, etc. que possam privar as embarcações de uma igual oportunidade de efectuarem uma boa largada, a largada deve ser diferida.
- 5.4.2. A largada deve ser diferida, se ocorrer um salto de vento de 10º ou mais, que provoque aglomerações de barcos em qualquer uma das extremidades.
- 5.4.3. As posições que as embarcações vão tomando na linha de largada, podem indicar alguma confusão nas mentes dos velejadores. Assim, estas situações devem ser interpretadas pelo Presidente da Comissão de Regatas, e um diferimento deve ser considerado.
- 5.4.4. É sempre melhor assinalar um diferimento tardio do que fazer uma chamada geral, ou chamada individual para várias embarcações.
- 5.4.5. No caso de qualquer problema com a linha de largada (tamanho, ângulo com o vento, etc.) assinale um diferimento mesmo que esteja no último minuto para a largada.
- 5.4.6. A decisão de assinalar um diferimento cabe ao Presidente da Comissão de Regatas.

5.5. Chamadas Gerais

- 1.5.1 Em caso de existirem problemas com a linha de largada (tamanho, ângulo com o vento, etc.) o oficial de regata deverá usar SR até aos últimos momentos antes do sinal de largada.
- 1.5.2 Em caso de um erro da Comissão de Regatas nos procedimentos de largada depois do sinal de largada, deverá abandonar a regata (N do CIS) e não uma chamada geral.

5.6. Penalizações à largada

- 5.6.1. As largadas serão iniciadas com a bandeira "P".
- 5.6.2. Bandeira "I" (rrv 30.1) e a bandeira "Z" (rrv 30.2) não serão usadas.
- 5.6.3. Após a primeira tentativa, e desde que o Oficial de Regata tenha a certeza que a linha de largada está bem montada, deverá ser utilizada a bandeira negra para a segunda largada e seguintes.
- 5.6.4. Um importante princípio é o de utilizar a penalização da bandeira negra (rrv 30.3), quando os problemas à largada têm origem nos barcos. Quando os problemas não têm origem nos barcos (tamanho da linha errado, ângulo com o vento, salto de vento, etc.), utilize o diferimento mesmo que seja no último segundo antes do sinal de largada.
- 5.6.5. A decisão de assinalar a penalização da bandeira negra (rrv 30.3) cabe ao Presidente da Comissão de Regatas.

6. Alteração de percurso

6.1. Variações de direcção do vento

- 6.1.1. Com uma mudança de vento de 10º ou menos o campo não deverá ser modificado.
- 6.1.2. Entre 10º e 15º deverá considerar-se o ajuste do percurso para esta nova direcção de vento, se o Presidente da Comissão de Regatas considerar que a mudança é permanente.
- 6.1.3. Com uma mudança de direcção de mais de 15º o percurso deve ser ajustado ao vento.
- 6.1.4. Com uma mudança de vento de mais de 45º, o Presidente da Comissão de Regatas deverá considerar a estabilidade da mudança de direcção e a respectiva influência na regata. A consideração deverá ser feita com base na justiça da regata, que em caso de ficar prejudicada deverá ser anulada.
- 6.1.5. Mudanças frequentes e violentas na direcção do vento - Nestas condições Presidente da Comissão de Regatas pode não ter capacidade de ajustar o percurso de forma rápida e adequada de modo a manter a qualidade que se pretende. A regata deve ser anulada.

6.2. Variações da velocidade do vento

Guia para todos os Campeonatos da Classe Optimist

Guia para os Campeonatos de optimists

Devido às variações da velocidade do vento pode ser necessário aumentar ou diminuir o tamanho da perna do percurso (rrv 33). Este procedimento só deverá ser utilizado se a alteração do comprimento da perna for maior do que 50% e menor do que 150% do tamanho da perna original.

7. Encurtamento da regata

O percurso não pode ser encurtado.

8. Anulação da regata

8.1. Erro nos procedimentos de largada

Quando a Comissão de Regatas se apercebe de um erro após a largada, anule a regata.

8.2. Mudança na direcção do vento

Na primeira metade da primeira perna é completamente apropriado anular a regata quando a vento muda pelo menos 25° e quando se considera que a mudança é permanente.

8.3. Falta de vento

É apropriado anular a regata quando a embarcação que lidera não tem hipóteses de chegar a baliza nº 1 dentro do tempo limite, ou completar a regata dentro do tempo limite total, mesmo quando se espera entrada de vento. Quando mais para a frente na regata, mais improvável é considerar a anulação da mesma.

QUANDO OS BARCOS NÃO ESTÃO NA PRIMEIRA BOLINA

- ✓ Se passaram 5 minutos após o vento ter caído e os barcos (especialmente os líderes) não alteraram as suas posições relativas, anule a regata;
- ✓ Se passaram 2 minutos após o vento ter caído e os barcos da frente alteraram as suas posições relativas (as causas para estas alterações podem ser várias: corrente, barcos de trás começarem a remar) anule a regata;

QUANDO OS BARCOS ESTÃO NA PRIMEIRA BOLINA

- ✓ Se o barco da frente está na primeira metade da 1ª bolina e o vento caiu há dois minutos, anule a regata;
- ✓ Se o vento caiu há dois minutos e os barcos estão a cerca de um terço de completarem a primeira perna e não há uma liderança segura, anule a regata;
- ✓ Se o vento caiu há dois minutos e os barcos da frente ainda não atingiram dois terços da primeira perna e há um líder destacado, espere mais três minutos. Se o vento não aparecer, anule a regata;

8.4. Aumento da força de vento; perigo de vida

Quando existe perigo de vida a regata deveria ser imediatamente anulada. O número de barcos disponíveis para o resgate deve ser prontamente decidido.

8.5. Ocorrências inusitadas

Pode acontecer que influências exteriores imprimam um cunho de irregularidade e injustiça a alguns intervenientes da regata. Estas ocorrências não deverão acontecer numa área de regata bem policiada durante o Campeonato. Um esforço acrescido deveria ser feito pela comissão de regatas, no sentido de assegurar um campo de regatas limpo de quaisquer outras embarcações que possam interferir com a competição. A regata deverá ser anulada.

8.6. Frequentes e violentas mudanças de direcção de vento

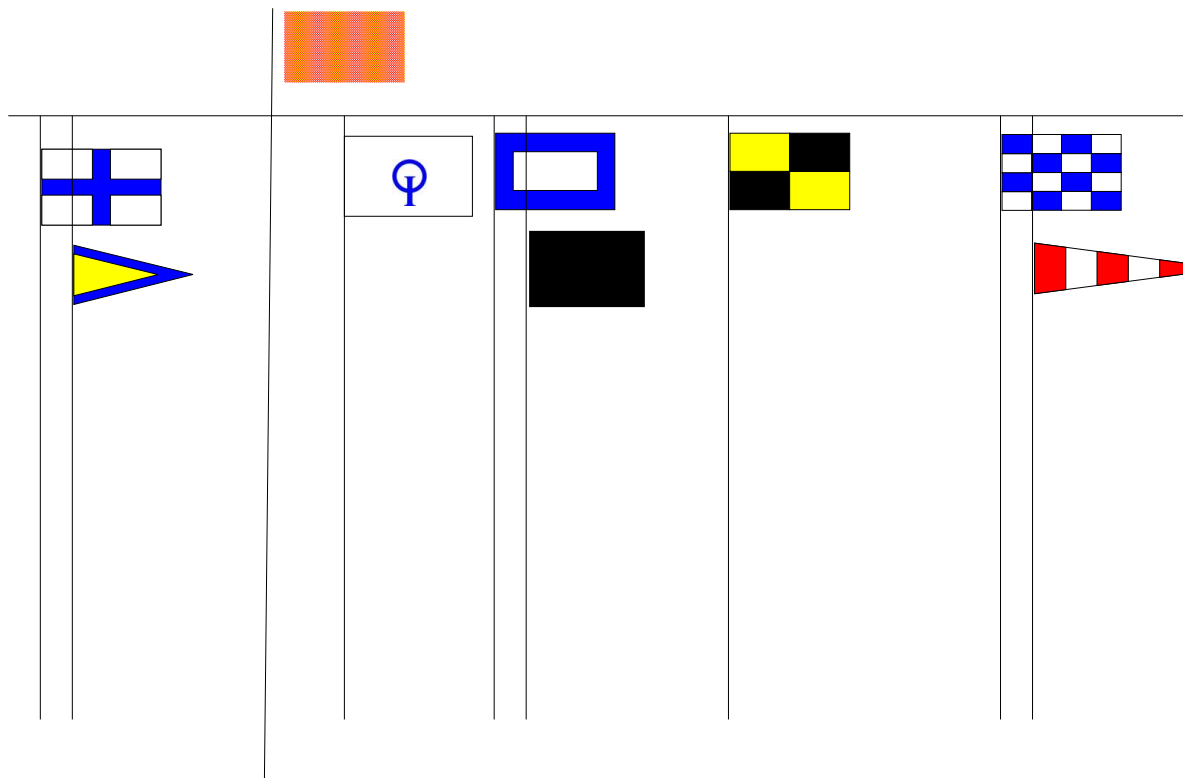
Nestas condições a comissão de regatas pode não ter capacidade de ajustar o percurso de forma rápida e adequada de modo a manter a elevada fasquia de qualidade que se pretende. A regata deverá ser anulada.

Guia para os Campeonatos de optimists

9. Gravação

- 9.1. Cada gravação deverá ser devidamente etiquetada e só apagada depois do campeonato terminar.
- 9.2. O sinal sonoro de 1 minuto antes da regata e o sinal sonoro de início da regata deverão ser audíveis na gravação. A gravação deverá incluir a sinalização da bandeira X.

10. A disposição das bandeiras no barco da CR



Guia para os Campeonatos de optimists

11. Instruções para barcos de Chefes de Equipa e Treinadores

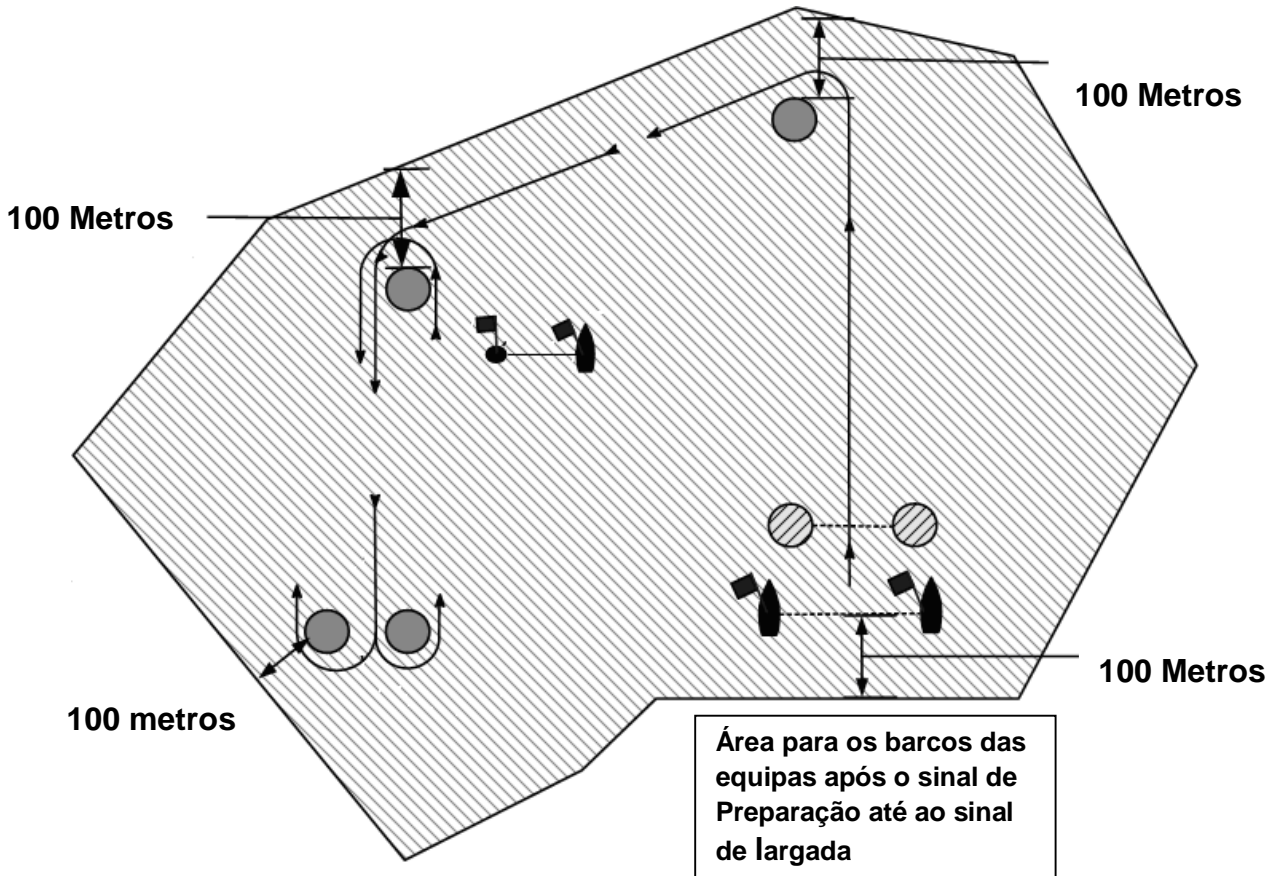
11.1. Geral

- 11.1.1. Uma alegada infracção a qualquer uma destas instruções pode ser comunicada à Comissão de Protestos (CP), para convocação de uma inquirição. Como decisão da inquirição, a CP pode comunicar à Autoridade Organizadora (AO), para retirar a acreditação e o direito de entrada nas áreas afectas à organização da prova e ao campo de regata, ao infractor sem direito a substituição durante a prova. De notar que RR 69.2 (a) refere-se a “outra pessoa envolvida”
- 11.1.2. Lembra-se aos Chefes de Equipa, Treinadores e outras pessoas integrantes da equipa que um barco pode ser desclassificado por receber auxílio exterior se infringir a RR 41 Auxílio Exterior
- 11.1.3. A Autoridade Organizadora pode alterar estas Instruções em qualquer altura. As alterações serão afixadas no Quadro de Avisos e distribuídas aos Chefes de Equipa.
- 11.1.4. Nenhum objecto transportado num barco de treinador, pode sair para fora da popa, proa ou bordos da embarcação.
- 11.1.5. Os barcos dos treinadores devem registar-se em conformidade com as Instruções de Regata.
- 11.1.6. Os barcos dos treinadores devem ser identificados pela exposição, em local bem visível, da bandeira do seu Clube ou pelo revestimento, da cobertura do seu motor fora de bordo, por um fundo branco com as letras maiúsculas, identificadoras do seu Clube.
- 11.1.7. Os barcos dos treinadores só podem transportar pessoas acreditadas.
- 11.1.8. Quando não estão em uso, os barcos dos treinadores devem permanecer nas áreas reservadas para o efeito.

11.2. Competição

- 11.2.1. Os condutores credenciados de um barco de apoio de uma equipa são sempre responsáveis pela condução do barco e ainda responsáveis por qualquer comportamento desaconselhado, acções perigosas ou práticas impróprias que afectem a justiça da competição.
- 11.2.2. Os barcos dos treinadores não devem ter nenhum equipamento, peça, bóia, marca ou item semelhante, de forma permanente dentro de água. A utilização temporária de objectos flutuantes para a medição da corrente é permitida. Estes objectos logo que a medição da corrente tenha sido efectuada.
- 11.2.3. Os condutores credenciados dos barcos de apoio devem obedecer às indicações da Comissão de Regatas., especialmente quando solicitados a colaborar em operações de salvamento.
- 11.2.4. Todas as pessoas afectas a uma equipa, devem permanecer fora das áreas em que os barcos estão em regata, desde o sinal de Preparação até que todos os barcos tenham chegado ou retirado ou que a CR tenha assinalado um diferimento, chamada geral ou anulação da regata. Essas áreas são assim definidas: não menos de 100 metros de qualquer barco em regata (excepto um barco que necessite de assistência), ou de uma baliza, ou do rumo para uma baliza e dentro do percurso trapezoidal. Até ao sinal de largada os barcos devem permanecer a pelo menos 100 metros a sotavento da linha de largada ou dos seus prolongamentos.

Guia para os Campeonatos de optimists



11.2.5. Os barcos dos treinadores devem navegar em torno da área de regata de forma a minimizar o efeito da sua deslocação nos barcos que estão em regata

11.3. Segurança

11.3.1. Os barcos de apoio para além de cumprirem com a legislação local aplicável devem ainda cumprir com o seguinte:

11.3.2. Todas as pessoas a bordo devem trazer vestido colete de salvação adequado;

11.3.3. Balde/Vertedouro;

11.3.4. Corta corrente operacional e accionável por um cabo.

11.3.5. Os barcos de apoio não devem exceder a lotação autorizada.

11.3.6. Os condutores devem colocar o corta corrente.