

Recomendações para CP no monitoramento da Regra 42

V 1.3 (outubro 2007)

Organizador: Ricardo de Queiroz Lobato

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	3
PRINCIPAIS DIFICULDADES PARA JULGAR A REGRA 42.....	4
FILOSOFIA DA REGRA 42 MONITORADA DENTRO DA ÁGUA.....	4
MONITORANDO O CUMPRIMENTO DAS REGRAS - GERAL.....	4
PROCEDIMENTOS PRÉ - CAMPEOANTO	6
SELEÇÃO DO JURY	6
EQUIPAMENTO	6
INSTRUÇÃO DE REGATA.....	6
PUBLICAÇÃO DE UM INFORMATIVO CONTENDO RECOMENDAÇÕES AOS COMPETIDORES	7
REUNIÃO DE COMANDANTES	7
AÇÃO NA REGATA DE ABERTURA.....	7
PROCEDIMENTOS DURANTE A REGATA	8
RECOMENDAÇÕES GERAIS	8
RELACIONAMENTO COM A CR	8
PROCESSO DE DECISÃO	8
APLICANDO A PENALIDADE.....	9
REGISTRANDO A PENALIDADE.....	9
PROCEDIMENTO APÓS AS REGATAS	11
AO CHEGAR EM TERRA	11
EXPLICANDO A PENALIDADE AO COMPETIDOR OU TÉCNICO	11
PEDIDO DE REPARAÇÃO POR AÇÃO PELA REGRA 42	11
PUBLICANDO AS INFRAÇÕES NO QUADRO DE AVISOS	11
DETALHAMENTO DA AÇÃO E POSICIONAMENTO DO JÚRI EM CADA PERNA DA REGATA	13
PRÉ-LARGADA	13
PARTIDA.....	14
CONTRAVENTO	14
TRAVÉS.....	16
POPA	17
CHEGADA.....	19

INTRODUÇÃO

Ainda me lembro da única vez que fui penalizado pela regra de propulsão. Foi no ano de 1991 num campeonato sul-americano de Laser. Cheguei ao clube e vi meu nome numa grande lista de numerais. Fui desclassificado, sem poder descartar o resultado, por uma infração que não sabia qual era. Pedi reparação e descobri que eu tinha sido observado de binóculos por um juiz que estava observando a regata de seu iate particular.

No ano seguinte, nas olimpíadas de 1992, a ISAF introduziu o sistema de bandeira amarela, onde o juiz aplica a penalidade no momento do incidente. Esse novo método expôs muito mais a ação dos juizes. Ficou revelada a inconsistência da aplicação da regra entre diferentes juizes. Em 2003 a ISAF realizou um seminário internacional e lançou as interpretações da regra 42. Hoje, com o julgamento dentro da água, é possível ter uma regata mais justas para os participantes do que tínhamos no início dos anos 1990. Mas isso não foi obtido gratuitamente. Hoje os velejadores exigem juizes capacitados e experientes para julgar a regra 42. Isso aumenta o custo dos organizadores que muitas vezes têm que trazer juizes de longe para realizar esse monitoramento.

O presente manual vem para servir de material de consulta para juizes que irão trabalhar dentro da água monitorando a regra 42. Ele foi elaborado com base no capítulo 7 do manual de juizes revisado em 2007. Acrescentei alguns comentários em itálico no texto. O objetivo é padronizar os procedimentos utilizados no Brasil com os utilizados atualmente em grandes eventos mundiais. Nele não existe nenhuma explicação sobre a regra em si, focando na melhor forma de se monitorar a regra 42 e homogeneização de procedimentos.

Esse trabalho deverá estar em constante atualização. Não deixe de consultar o site www.regras.com.br para baixar a versão mais atualizada ou consultar a regra e a sua interpretação. Sugestões e colaborações também podem ser enviadas através desse site.

Bons Ventos,

Ricardo de Queiroz Lobato – BLU
Juiz Internacional da ISAF

PRINCIPAIS DIFICULDADES PARA JULGAR A REGRA 42

- *Termos de difícil compreensão.*
- *Estrutura da regra (básica, proibições e exceções).*
- *Variação das regras da classe, IRs e mudanças nas regras e interpretações*
- *Diferentes interpretações.*
- *Grande incentivo a andar no limite.*
- *Atitude: vontade de alguns juizes em interpretar a regra de maneira diferente*
- *Consistência: inicio e fim do campeonato, top sailor/iniciantes, entre campeonatos, entre juizes diferentes.*
- *Juizes inexperientes.*
- *Recursos: botes, juizes e custos.*
- *Observação: velejadores conseguem disfarçar, dificuldade para cobrir toda a raia.*
- *Comunicação: juizes descrevem o mesmo incidente de forma diferente.*

FILOSOFIA DA REGRA 42 MONITORADA DENTRO DA ÁGUA

- O propósito da arbitragem da regra 42, na água, é assegurar um bom nível de obediência à regra que faz com que a competição seja mais justa para todos os envolvidos.
- Os juizes devem ser firmes na busca de maior consistência possível, tendo em mente qual infração da regra 42 está em questão e o que ela significa para aquela classe em particular. Isso exige uma profunda discussão antes da primeira regata sobre o que eles deverão observar e quando é que vão de fato protestar. Durante o evento, para conseguir maior consistência no grupo como um todo, será benéfico que os juizes continuem discutindo os protestos que foram feitos e os movimentos de corpo inusitados que foram vistos. O rodízio da composição das duplas de juizes também contribui para isso.
- Os juizes somente devem protestar na água quando tiverem certeza de que houve infração da regra 42 e **é possível descrevê-la claramente**. A imparcialidade é crucial e um segundo ou terceiro protesto contra um barco deve ser arbitrado exatamente como o primeiro.
- A equipe de juizes que vai para a água deve se lembrar de que a regra 42 não proíbe movimentos de corpo, mas define quais são os movimentos proibidos e quais são os movimentos permitidos. A primeira mensagem da regra é limitar movimentos, mas a ela também define exceções.
- Ao final do evento, tanto competidores como oficiais devem ter claro o sentimento de que os resultados foram determinados pela habilidade em velejar e táticas e não pelos atos oficiais dos encarregados em dirigir a competição

MONITORANDO O CUMPRIMENTO DAS REGRAS - GERAL

- A presença de juizes na área de regata em barcos facilmente identificados permite o melhor cumprimento das regras e melhor competição.
- É menos provável que velejadores mais agressivos cometam infração às regras quando sabem que os Juizes estão observando e podem protestá-lo.
- A maioria dos velejadores que normalmente respeita as regras se sente menos pressionada a “quebrar a regra” para ficarem juntos aos competidores que cometem infrações.
- É menos provável que velejadores ignorem uma regra ou uma infração e fazem suas voltas de punição ou protestam quando sabem que os Juizes podem ter visto o incidente.
- Entretanto, nosso esporte continua baseado na premissa de que os competidores e não os Juizes, têm, eles mesmos ou seus oponentes, a principal responsabilidade de cumprir as regras.

- Quando os juizes observam um incidente entre barcos na água não significa que necessariamente serão levados a uma ação direta.
- Exceto quando agirem de acordo com o Apêndice P ou Instruções de Regata, o júri somente deverá protestar quando observarem uma evidente infração que não é vista pelos outros competidores ou quando houver uma infração da regra 2 (Navegação Leal).
- É bom que os juizes registrem qualquer erro de sinalização pela comissão de regata ou qualquer ação inusitada no gerenciamento da regata que possa ser motivo de um pedido de reparação.

PROCEDIMENTOS PRÉ - CAMPEOANTO

SELEÇÃO DO JURY

- Juizes devem estar familiarizados com o Apêndice P, RRV 42, Interpretações e regras da classe.
- Devem ter experiência em barcos de monotipo, de preferência na própria classe.
- Devem estar disponíveis durante todo o evento.

EQUIPAMENTO

Os juizes devem ter à disposição barcos que sejam adequados para que possam acompanhar com facilidade os tipos de barcos que estão em competição. Barcos adequados são em geral barcos de fundo rígido, ágeis nas manobras e capazes de navegar com velocidade suficientemente maior do que os barcos que estão sendo arbitrados. O tamanho mínimo é 5 metros, pois os barcos devem acomodar pelo menos dois juizes e seu equipamento. *Barcos muito maiores também não apresentam grande vantagem, pois são de difícil manobra. O modelo SR500 da Flexboat com motor de 75hp a 90hp é uma boa opção. A regulagem do motor deve permitir que o barco ande numa rotação baixa sem morrer.* Os barcos do júri devem ser claramente identificados para que não sejam confundidos com barcos de espectadores ou de técnicos. *Um bote para cada 25 ou 30 barcos é suficiente para monitorar a regata.*

Cada bote deve ser equipado com rádio de frequência fechada para facilitar a comunicação entre juizes e com a comissão de regata. Quando estiverem arbitrando a regra 42 na água, aplicando o apêndice P, não poderá faltar uma bandeira amarela e um apito para que o protesto possa ser sinalizado.

Os juizes devem ter um bloco a prova de água e lápis para anotar as infrações. Alguns juizes consideram útil a utilização de um gravador.

INSTRUÇÃO DE REGATA

- As IR devem especificar que o Apêndice P está em vigor, ou
- As IR devem prever que as punições serão sem audiência (regra 67), Regras 89.3 DNE;
- Se nada é dito nas IR, é obrigatório um protesto e sua audiência.
- As instruções de regata não podem alterar a regra 42. Ver regra 86.1b

Regras de Classe: *Algumas classes tiveram suas regras oficialmente alteradas modificando a regra 42. É muito importante que os juizes verifiquem e tenham consciência de qualquer alteração da regra 42 oficialmente feita pelas Classes que estão arbitrando. Note que algumas classes, como a Laser, alteram o apêndice P nas instruções de regata.*

- **Liberado** -> Prancha à Vela
- **Liga/Desliga** -> Finn, 470 – somente em marcas – Decisão da CR. (Finn 12 nós e 470 10nós)
- A sinalização é feita com as bandeiras Oscar (desliga parte da regra 42) e Romeu (liga). A decisão é da CR, mas o júri pode ser consultado. O júri deve ser avisado,
- **Regra 12.7 da classe Soling**
- Diferenças essenciais da regra 42.3(b):
- - permitido bombeamento irrestrito do balão, pelo gaio;
- - Duas bombeadas das escotas por onda ou rajada.

PUBLICAÇÃO DE UM INFORMATIVO CONTENDO RECOMENDAÇÕES AOS COMPETIDORES

Muitas vezes o júri vê a necessidade de alertar os velejadores para o cumprimento da regra 42. Deve-se tomar cuidado para não criar mais um documento em que os velejadores devem ler. Hoje já temos a regra e as interpretações oficiais não sendo necessário mais nenhum documento. Entretanto, quando o júri percebe que algumas regras vêm sendo constantemente infringidas por desconhecimento ou falta de entendimento por parte dos velejadores, é aconselhável a publicação de um pequeno informativo contendo recomendações do júri aos competidores.

REUNIÃO DE COMANDANTES

Avisar aos comandantes de que haverá a presença ativa do júri na água tem um efeito significativo na observação da regra 42. O presidente do júri ou seu delegado, deve cobrir os seguintes pontos:

- i) Os Juízes vão tomar a iniciativa apenas em claras e evidentes infrações.
- ii) Não haverá qualquer aviso prévio sobre desclassificações desencadeadas pelo júri
- iii) Uma relação dos barcos protestados pelo Apêndice P ou desclassificados pela regra 67 será afixada no quadro de avisos (dizer a hora e local).
- iv) Quando o cumprimento às regras estiver sendo monitorado na água, a regra 60.1 ainda se aplica e o protesto de barco contra barco ainda pode ser feito.

AÇÃO NA REGATA DE ABERTURA

Existem duas escolas de pensamento sobre como a o júri deve atuar durante a regata de abertura que não conta pontos para o campeonato. A primeira recomenda que o júri deva atuar normalmente, como se fosse numa regata oficial. Com isso os velejadores podem saber se a sua técnica de velejar está de acordo com as regras, evitando o aprendizado durante uma regata oficial, através de uma penalização.

Porém, é comum acontecer com que os velejadores abusem da regata de abertura para experimentar e testar o júri. Acontece um festival de bandeiras amarelas resultando uma perda de controle. Caso o júri perceba que isso pode acontecer, o mais adequado é o júri adotar a segunda escola de pensamento, que recomenda ao júri na regata de abertura somente observar as infrações da regra 42, sem, contudo, aplicar nenhuma penalidade. O júri pode após a regata publicar uma listas das infrações observadas para informar os velejadores que seriam penalizados caso fosse uma regata oficial.

PROCEDIMENTOS DURANTE A REGATA

RECOMENDAÇÕES GERAIS

- Os juizes devem dar cobertura a toda a flotilha, mas devem se concentrar no primeiro terço, pois em geral os competidores da linha de frente dão o exemplo.
- *Caso suspeite que um velejador esteja infringido a regra, aproxime-se e observe seus movimentos por 30s até um minuto. Caso não identifique nenhuma infração durante esse período, volte a observar o restante da flotilha. Não perca muito tempo seguindo o mesmo barco.*
- No intervalo entre regatas ou após as regatas em terra os juizes devem estar disponíveis para responder perguntas dos competidores que foram protestados e procederem corretamente.
- Se um competidor não executa sua punição corretamente, os juizes, se consultados em terra, devem evitar discussão sobre a infração propriamente dita e devem apenas explicar a falha na execução das voltas de punição.

RELACIONAMENTO COM A CR

Muitas classes têm regras especiais que são ativadas ou desativadas, permitindo ou proibindo ações de propulsão da regra 42, dependendo da força do vento.

Se o vento aumenta ou diminui além de um limite estabelecido, a comissão de regata pode indicar que a regra 42 está em vigor ou não a partir daquela marca do percurso.

Quando isso ocorre, é essencial que a comissão de regata e os juizes tenham um bom sistema de comunicações para assegurar que os Juizes garantam o cumprimento das regras.

Em campeonatos com diversas raias ou classes, a CR ao se comunicar com o jury deve sempre se identificar claramente:

CR: Jury raia alfa, Jury raia alfa, CR. Bandeira Oscar na marca de barlavento para classe Finn.

Jury 1: CR raia alfa, CR raia alfa, Jury 1 confirmando Bandeira Oscar na marca de Barlavento para classe Finn na raia alfa

Jury 2: J CR raia alfa, CR raia alfa Jury 2 confirmando Bandeira Oscar na marca de Barlavento para classe Finn na raia alfa.

Se a comunicação por rádio é difícil, os Juizes devem contornar as marcas junto aos competidores que vão à frente para que observem qualquer sinalização que modifique o estado de aplicação da regra de propulsão daquela classe.

PROCESSO DE DECISÃO

Os protestos de regra 42 podem ser divididos em dois tipos: os que acontecem em alguns segundos e aqueles onde é possível observar a infração por um longo período de tempo.

Infração Tática Alguns segundos (um juiz)	Infração Técnica Longo período (dois juizes)
<ul style="list-style-type: none">• Lemando na largada• Tranquinho após largada• Tranquinho depois da cambada, principalmente de vela direita para cruzar• Tranquinho para passar uma marca com corrente forte• Estabelecendo ou quebrando compromisso na marca• Impulsionar numa onda	<ul style="list-style-type: none">• Balançando nos folgados• Bombeando nos folgados• Bombeada corporal no contravento

Nos incidentes de curta duração é importante que a bandeira não demore de forma que o velejador associe a bandeira à infração. Para diminuir o tempo de tomada de decisão o seguinte procedimento deve ser feito:

- Juiz 1: Identifica o barco, regra e determina (a) Luz Amarela ou (b) Luz Vermelha: Ex: BRA 123, lemando, luz vermelha.
- Juiz 2 deve imediatamente responder:
 - (1) Não vi, ou
 - (2) Concordo, ou
 - (3) Não concordo
- (1) Caso o segundo juiz não tenha visto, o segundo saberá que está tomando a decisão sozinho e deve protestar se estiver certo que se tratava de infração (luz vermelha) sem discussão posterior. Ele também poderá voltar a trás e não protestar.
- (2) Caso o segundo juiz concorde que o barco estava na luz vermelha, o barco deve ser penalizado imediatamente.
- (3) Qualquer outra combinação não resultará em protesto e os juizes devem discutir melhor o caso. Eles precisam decidir se discutem imediatamente ou se continuam observando

APLICANDO A PENALIDADE

- Aponte a bandeira sobre o apito e brade o numeral. *Faça um pouco de show! É importante chamar a atenção do protestado.* Em ventos fracos, cuidado com a marola criada pelo bote, nessa condição não é necessário se aproximar muito do barco infrator, pois os sons do apito e da voz podem caminhar uma boa distancia. *O juiz pode fazer um breve sinal indicando a infração em caso de expressão de surpresa do velejador.* Tenha certeza que o barco completou as duas voltas ou se retirou prontamente.
- *Aguarde um pouco para aplicar a penalidade caso o barco se encontre próximo a uma marca ou um grande aglomerado de barcos.*
- Caso seja necessário aplicar a bandeira algum tempo após a infração é recomendável bradar adicionalmente uma breve descrição da infração para que o competidor saiba porque está sendo protestado. EX: "Lemando logo após a largada!"
- Cuide para que seja observado se o barco cumpre ou não uma punição completamente (punição de duas voltas, incluindo duas viradas por davante e dois jibes – regra 44.2).
- Caso o competidor pergunte se a penalidade foi paga corretamente, não responda pois você poderá não saber se foi a primeira, segunda ou terceira penalidade.
- Se dois barcos são penalizados ao mesmo tempo, cada um dos juizes deve observar um dos barcos até que cada um deles tenha completado suas voltas de punição.
- Anote todos os incidentes em que foi exibida a bandeira amarela e que ação foi tomada pelo infrator e apresente o relatório completo ao final do dia de regatas à pessoa responsável pelos resultados.
- Registre os barcos que chegam imediatamente à frente e atrás de um barco que chega antes de receber uma bandeira amarela.
- Se um competidor não se retira ou não executa corretamente as voltas de punição o juiz protestante deve informar a desclassificação do barco à comissão de regata de acordo com o Apêndice P parte P2. Os juizes devem estar preparados para uma audiência se o competidor pedir reparação.
- Se o barco foi penalizado e cruzou a linha, ele deve pagar e retornar completamente para o lado do percurso e chegar.

REGISTRANDO A PENALIDADE

- Hora exata da sinalização – caso a regata seja retardada ou anulada.
- Identificação – **Numeral** e alguma outra informação (cor do barco, roupa...).

- **Perna do percurso** e local.
- **Infração** incluindo a regra infringida e as interpretações aplicáveis.
- Freqüência da atividade (5 leçadas rápidas, em 10 segs...).
- Movimentos corporais.
- Comparação com outros barcos.
- Juiz responsável.
- **Penalidade executada**

PROCEDIMENTO APÓS AS REGATAS

AO CHEGAR EM TERRA

Os juízes devem fazer relatório de toda a atividade sobre a regra 42, incluindo um “nada a relatar”, para o coordenador da regra 42. O coordenador deverá compilar a lista dos protestos e verificar se todos os competidores fizeram a penalidade correta. Caso ao contrário o coordenador deve iniciar uma ação adicional, normalmente avisando a CR sobre desclassificações pelas regras P2.1 (DSQ) ou P2.2(DNE). Quando um competidor recebe a terceira bandeira, ele deve se retirar de todas as regatas. Tecnicamente isso deveria ser feito pelo competidor, mas o coordenador do jurat pode fazer isso pelo competidor informando a CR para mudar a pontuação do competidor em todas as regatas anteriores para RAF.

O júri deve se reunir para rever os acontecimentos do dia, quaisquer ações pela regra 42 e decidir se algo mais deve ser feito. É importante comentar cada penalidade e casos interessantes, sem citar o numeral dos barcos de forma a não influenciar os juizes. A relação dos barcos protestados pelo Apêndice P ou desclassificados pela regra 67 deve ser exposta no quadro oficial de avisos tão logo quanto possível.

Algumas vezes o júri vê necessidade de se protestar outros incidentes observados na raia. *Essa decisão deve ser tomada em conjunto ou pelo menos com o conhecimento do presidente do júri.* Nesse caso, um dos juizes deve redigir o formulário de protesto e garantir que ele seja apresentado antes que o tempo limite se tenha esgotado. O júri deve também avisar o barco de que ele está sendo protestado antes do horário limite da regra 61.1(b) a menos que as Instruções de Regata prescrevam de outra forma.

EXPLICANDO A PENALIDADE AO COMPETIDOR OU TÉCNICO

- Depois do protesto, os juizes devem decidir quem seria melhor para explicar o protesto caso o velejador peça. Somente um deve falar para evitar inconsistência
- Juizes devem estar disponíveis para explicar a penalização na água (entre as regatas) e em terra (mais apropriado). *Os juizes só devem dar explicações se questionados pelos velejadores.*
- Sempre fale com o velejador ou técnico na presença de outro juiz. Entretanto somente um deve falar de forma a evitar depoimentos conflitantes. O outro deve ajudar a evitar que se desenvolva uma discussão.
- O presidente do jury pode querer monitorar discretamente essas conversas e interferir no caso que os ânimos comecem a esquentar.

PEDIDO DE REPARAÇÃO POR AÇÃO PELA REGRA 42

Mesmo que a regra 67 permita ações da comissão de protesto desclassificando sem audiência, ela não impede que um barco peça reparação alegando que a desclassificação foi ação imprópria da comissão de protestos. *Algumas instruções de regata dizem que ações do júri de acordo com o apêndice P não são passíveis de reparação. Mesmo nesses casos, o direito de uma audiência também é garantido, sendo obrigatório que a CP escute as alegações do barco que pediu a reparação.*

PUBLICANDO AS INFRAÇÕES NO QUADRO DE AVISOS

O júri deve publicar uma lista de infrações observada como a mostrada abaixo. Grave uma versão para cada dia e anote os horários de publicação.

Time 18:50
Date 17/9/2005

RRS 42 Infringements

Boat Number	First Infringement					Second Infringement					Third Infringement				
	Day/Date/Race	Rule/Interpretation	Location	Response	Judge	Day/Date/Race	Rule/Interpretation	Location	Response	Judge	Day/Date/Race	Rule/Interpretation	Location	Response	Judge
AUS 22	1909 race 6	42.2(a)	3R	2-turn	FL										
AUS 220	1309 race1	42.2(d) SCULL 2	start	2-turn	PH										
BLR10	1909 race 3	42.2(a) pump 1 basic 6	2R	2-turn	FL	1309 race 8	42.2a	4R	2-turn	SK					
CRO 25	1709 race 8	42.2(d)	start	2-turn	PH&F										
CZE 3	1909 race 3	42.2(b)(1)	1R	2-turn	SK	1909 race 5	42.2(b)(1)	Final Leg	RET	FL					
DEN 5	1909 race 5	42.2(d)	start	2-turn	MM										
ESP 100	1309 race 3	42.1(d)	start	general recall	DI										
GBR 111	1909 race 6	42.2(b)(1)	3R	2-turn	BO										
GBR 3	1909 race 5	42.2(a)(b)(1) PUMP1	3R	2-turn	PH										
GBR 6	1909 race 3	42.2(a)(b)(1)	1R	2-turn	BO										
GBR 8	1909 race 3	42.2(a) pump 1 basic 6	1R	2-turn	FL										
GER 137	1709 race 8	42.2(a)(b)	4R	2-turn	SK										
GER 19	1709 race 7	42.2(b)(1)	Final leg	2-turn	BO&K										
GRE 7	1909 race 3	42.2(a)	1R	2-turn	FL										
GPE 8	1709 race 8	42.2(a)	4R	2-turn	BO&K										
HUN 1	1709 race 8	42.2(a)	1R	2-turn	BO&K										
HUN 16	1909 race 5	42.2(a)(b)(1)	Final leg	2-turn	FL										
NED 29	1709 race 7	42.2(a)(b)(1)	1R	2-turn	BO&K										
NED 41	1909 race 4	42.2(d)	2/W mark	2-turn	O										
NED 6	1909 race 6	42.2(a)(b)	2R	2-turn	BO										
NED 64	1709 race 7	42.2(a)	4R	2-turn	MM	1709 race 8	42.2(a)	2R	RET*	PH&F					
NED 80	1309 race1	42.2(a) P1	1R	2-turn	MM										
POL 45	1909 race 5	42.2(d)	2/W mark	2-turn	MM										
POL 7	1309 race2	42.2(b)(1)	3R	2-turn	BO										
RUS 18	1309 race 3	42.1(b)(1)	start	2-turn	PH										
RUS 38	1309 race 3	42.2(a)(b)	start	2-turn	SV										
RUS 7	1309 race2	42.2(a)(b)	2R	2-turn	BO										
RUS 8 (88)	1309 race1	42.2(a) PUMP 6	1/W	2-turn	MM	1309 race 3	42.2(d)	1/W mark	RET*	FL					
SLO 5	1309 race1	42.2(a)	1R	2-turn	BO&F										
UKR 1	1909 race 5	42.2(a)(b)	2R	2-turn	BO										
UKR 3	1309 race2	42.2(a)	Final leg	2-turn	BO	1309 race 3	42.2(b)(1)	start	RET*	FL					
USA 181	1909 race 3	42.2(a)	4R	2-turn	FL										

* Race abandoned

DETALHAMENTO DA AÇÃO E POSICIONAMENTO DO JÚRI EM CADA PERNA DA REGATA

O propósito é posicionar os barcos do júri em posições onde estarão bem próximos às áreas de problemas potenciais. Quando estiver arbitrando qualquer esporte, estar no lugar certo na hora certa é crucial para se fazer um bom trabalho. Isto exige:

- um conhecimento profundo do esporte de modo a antever o que poderá acontecer no instante seguinte;
- alguma forma de planejamento prévio, levando em conta o tipo de barcos que estão em competição, o número de juízes disponíveis, as condições de mar e vento, a configuração do percurso e a geografia do local.;
- uma boa dose de bom senso para reagir às circunstâncias à medida que surgem.

Inevitavelmente será impossível monitorar todos os barcos durante todo o tempo. Entretanto, é de se esperar que, razoavelmente, todo barco esteja consciente da presença de um barco do júri a qualquer momento durante a toda a regata (se bem que maior atenção seja dada aos que vão adiante), Os juízes deverão ver a regata com “ampla visão”, buscando sempre observar todos os competidores quando possível.

- É muito importante posicionar o barco do júri não muito perto do competidor que está sendo protestado para que o barco do júri não o atrapalhe quando quiser executar imediatamente suas voltas de punição.
- O juiz que está pilotando o barco é responsável para evitar que a esteira do barco seja a menor possível e que sua posição seja tal que minimize os efeitos de sombra do vento.
- Os barcos do júri devem estar em posição bem visível para o maior número possível de competidores.
- Isso não é possível no momento da partida ou no primeiro contra-vento quando os barcos do júri devem ser posicionados logo abaixo da flotilha.

Note-se que os juízes devem estar atentos a todas as infrações da regra 42, mesmo aquelas não descritas na regra 42.2, como empurrar um outro barco para trás, ou reduzir a velocidade arrastando pés ou corpo dentro da água.

PRÉ-LARGADA

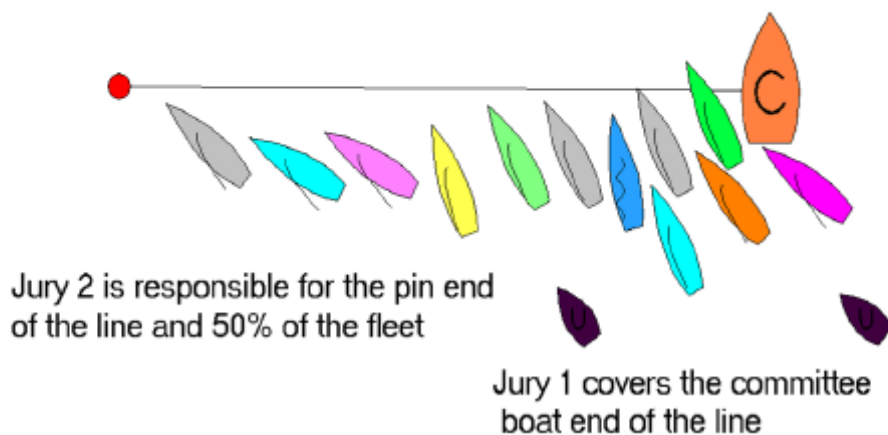
- A regra 42 entra em vigor no o sinal de preparação.
- Voltas de punição devem ser feitas imediatamente após sinalização do protesto.
- O protesto deve ser sinalizado no momento do incidente. Não se deve esperar pelo sinal de partida para sinalizá-lo. O barco deve pagar a penalidade depois de se afastar dos outros barcos.
- Protestos feitos no período preparatório de uma regata que teve chamada geral ou foi anulada ou retardada deve ser cuidadosamente registrados. Nesse caso a penalidade é cancelada, mas continua sendo contatada (veja apêndice P).
- Infrações mais comuns:
 - Lemar ou balançar para chegar no lado favorecido da linha
- Posicionamento do barco do júri:
 - Atrás da linha de partida em posições pré definidas pelo presidente do júri.
 - *Corra a linha para mostrar presença*

PARTIDA

- O protesto deve ser sinalizado prontamente
- Ao protestar, o barco do júri deve se manter afastado dos outros barcos
- Infrações mais comuns:
 - Lemar para manter a posição; bombeada corporal logo após a largada; uma pendulada com efeito uma remada para impulsionar o barco
- Posicionamento do barco do júri:
 - Posições atrás da linha de partida serão determinadas pelo presidente do júri.
 - Geralmente o barco do júri que vai observar os competidores dianteiros tomará posição junto à extremidade de bombordo a sotavento da linha. Os demais barcos tomam posições intermediárias e o barco do júri que observará os que vão mais atrás tomará posição junto à CR na extremidade de boreste ou barlavento.
 - Os barcos devem ser posicionados atrás da flotilha de forma a permitir que sejam observados dez a quinze barcos, mas suficientemente perto deles para que possam reagir com rapidez, dependendo do tamanho da flotilha.
 - Procure observar onde os barcos estão amontoados. Aproxime-se deles e siga-os por 3 ou 4 comprimentos de barco após a largada.
 - *Todos os barcos do júri devem observar a primeira flotilha a partir.*

R42 STARTING LINE INFRINGEMENTS:

Sculling
Body pumping
Rocking in light airs

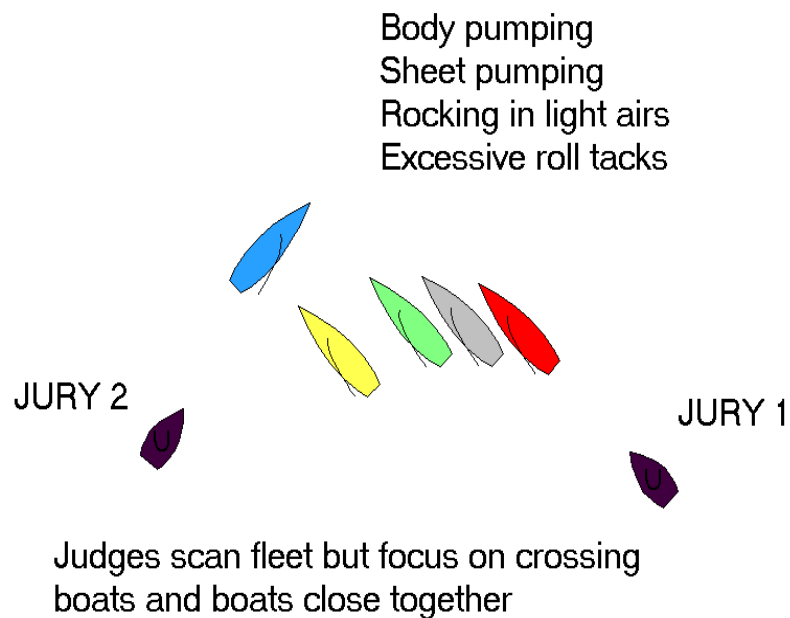


CONTRAVENTO

- Quando se identifica um infrator da regra 42 nessa posição, é difícil sinalizar o protesto sem afetar os demais competidores. Deve-se lembrar que com o vento fraco, o som de um brado e do apito pode alcançar grandes distâncias.
- Infrações mais comuns:
 - Em vento fraco, balançar o barco por movimento do corpo.
 - Em ventos mais fortes, balançando o barco, abanando as velas e dando tranco jogando o corpo contra o convés ou utilizando a alça de escora ou o trapézio.


- Em ventos fracos, repetidos roll tacks
- Utilizar um violento movimento para impulsionar o barco com o efeito de uma remada após um roll tack.
- Posicionamento do barco do júri:
 - Atrás da flotilha. Nos atuais percursos olímpicos a flotilha de dispersa bastante no primeiro contra-vento permitindo que os juízes se movimentem livremente no meio da flotilha.
 - O barco que observa o primeiro terço que vai à frente deve permanecer num ponto que lhe permita chegar diretamente à frente dos líderes quando eles chegarem ao início do través ou do popa.
 - O barco que observa os restantes 2/3 da flotilha pode se dirigir para uma posição visível a barlavento da marca de barlavento. O ideal é deixar para fazer esse deslocamento para o mais tarde possível à medida que a dispersão do restante da flotilha diminui quando se aproxima da marca de barlavento.

R42 UPWIND LEG INFRINGEMENTS

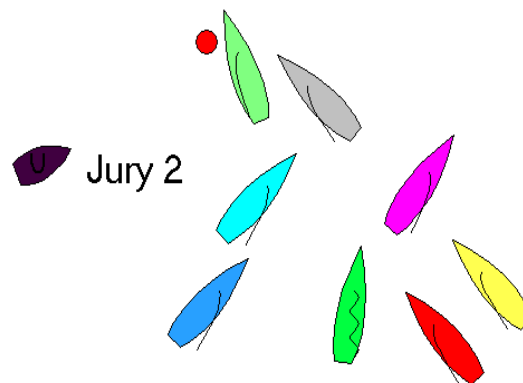


RULE 42 WINDWARD MARK INFRINGEMENTS

JURY VISIBILITY
VERY IMPORTANT

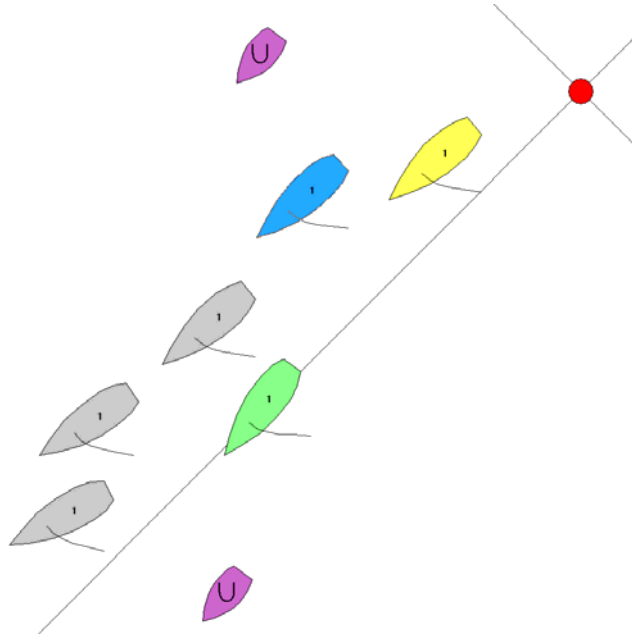
Jury 1 

Sculling
Body pumping
Rocking in light air
Excessive roll tacks



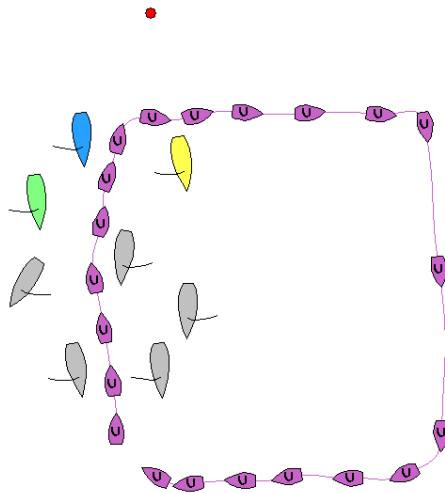
TRAVÉS

- Logo no início da perna de través e durante todo o tempo ao longo dela os juízes devem avaliar se existem ou não condições de surfar ou planar.
- Este é o local ideal para um efeito de dominó ocorrer. Se um barco começa a bombear ilegalmente, os outros vão fazê-lo também para manter suas posições.
- Pode ser difícil determinar quando uma onda termina e a outra se inicia. Em geral considera-se o momento em que visivelmente termina o aumento da velocidade do barco. *Deve-se observar também que a popa sobe e a proa abaixa antes do barco iniciar uma surfada. O inverso acontece quando o barco atinge as costas de uma onda.*
- Em ventos mais fortes torna-se difícil diferenciar entre um rápido ajuste das velas ou do barco e uma bombeada. Entretanto, se o competidor constantemente está bombeando, é infração.
- *É comum os velejadores tentarem bombear ou balançar para manter a velocidade quando o vento cai de intensidade abruptamente.*
- Infrações mais comuns:
 - O abanar das velas é claramente visível e, com exame cuidadoso, percebe-se que há movimento repetitivo do corpo ou de ajuste das velas.
 - Bombear repetitivo que não tem qualquer relação com as ondas ou surtos de maior velocidade do barco.
 - *Bombeada corporal ilegal efetuada juntamente com a bombeada da permitida da escota.*
- Posicionamento do barco do júri:
 - O barco do júri que vai à frente permanece a sotavento da flotilha.
 - O barco que estava a barlavento da marca de barlavento observa pelo lado de barlavento da flotilha.
 - Espere até que o barco esteja no início da próxima perna do percurso para protestá-lo por uma infração cometida ao contornar a marca.



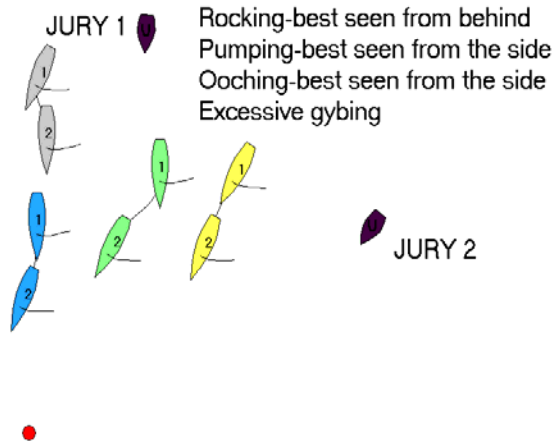
POPA

- Situação semelhante à do través.
- Balançar o barco é o maior problema. O Sub-Comitê de Regras da ISAF determinou que os competidores não são obrigados a parar um movimento pendular de um barco que prossegue espontaneamente balançando.
- Observe viradas em roda excessivas ou bombeamento nos últimos 100 metros da perna com o fim de estabelecer ou romper compromisso.
- Infrações mais comuns:
 - Balançar é a infração mais comum. Às vezes é difícil determinar se o balanço do barco é causado pelo vento e ondas ou por repetidos movimentos de corpo ou ajuste de velas.
 - Em ventos fracos é comum a infração virando em roda repetidas ou viradas violentas, claramente sem qualquer relação com as mudanças na direção do vento.
- Posicionamento do barco do júri:
 - Um barco do júri deve sempre estar próximo à frente da flotilha. Normalmente é o mesmo barco que estava seguindo os líderes desde o início.
 - *Os barcos do júri devem procurar se mover lentamente na direção oposta e no meio da flotilha. A passagem rápida para frente da flotilha deve sempre ser feita por fora, a boa distância para evitar colisões ou marolas.*

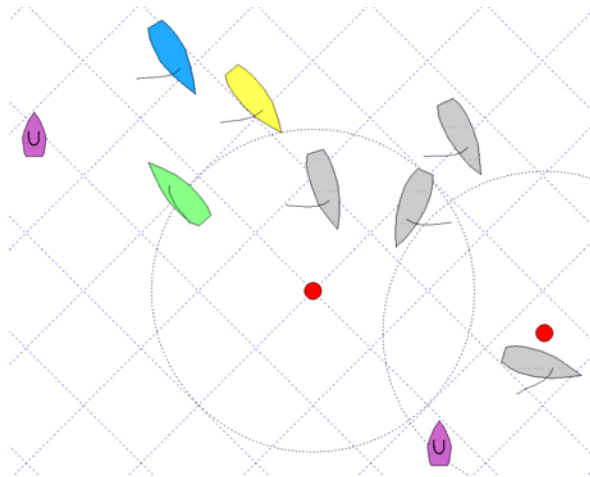


- O Jury deve se posicionar corretamente para analisar uma infração. A balançada é melhor vista de trás enquanto a bombeada, tranco e gybes excessivos são melhor observadas por trás.

RULE 42 DOWNWIND INFRINGEMENTS



- O barco do júri que vai à frente deve observar o início da passagem dos dianteiros de uma posição a sotavento do centro do portão de sotavento, tomando cuidado para manter-se afastado dos cabos de âncora de barcos da imprensa ou da comissão de regata. Outra boa opção é ficar próxima a entrada da área de dois comprimentos da marca favorecida do portão, fora do rumo dos barcos que já entraram no contravento.



CHEGADA

- Deve sempre existir um barco do júri presente na área de chegada durante todo o tempo em que barcos competidores estão chegando.
- Barcos podem ser protestados mesmo que não estejam mais em regata. Os juízes devem cuidar para protestar muito rapidamente qualquer barco infrator na chegada para que eles possam executar suas voltas de punição e chegar novamente sem muita perda de tempo.
- Um barco que é notificado do protesto após chegar pode executar suas voltas de punição imediatamente e depois então retornar para o lado do percurso e chegar.
- Infrações mais comuns:
 - Abanar para passar um ou dois barcos no exato momento da chegada.
 - As mesmas da perna de través se a chegada for em través ou popa.
- Posicionamento do barco do júri:
 - O barco do júri que vai à frente deve acompanhar os barcos dianteiros durante a última perna a partir de sua posição inicial junto à penúltima marca do percurso e observar os barcos dianteiros quanto à possibilidade de um competidor passar ilegalmente para frente do líder.
 - O barco do júri que vai à frente deve então permanecer o tempo todo na área de chegada.
 - O segundo barco do júri deve permanecer observando os retardatários no final da penúltima perna do percurso (popa ou través) acompanhando-os ao longo da última perna atento a qualquer irregularidade que possa ocorrer.

● R42 FINAL REACH INFRINGEMENTS

- Pumping
- Body pumping
- Rocking

