



# CAMPEONATO REGATAS MENSUALES CLASE LIGHTNING COLOMBIA 2024

Embalse de Tominé, departamento de Cundinamarca, Colombia.  
Fechas y sede según el programa de la clase Lightning para el 2024

## AUTORIDAD ORGANIZADORA

Los campeonatos están organizados por la clase Lightning Colombia, el Club Náutico El Portillo y el Club Náutico Muña con el aval de la Federación Colombiana de Vela

## INSTRUCCIONES DE REGATA

La notación '[DP]' en una regla del AR (Aviso de Regata) significa que la penalización por una infracción de tal regla puede ser, a discreción del comité de protestas, menor que la descalificación.

### 1. REGLAS

- 1.1 La regata se regirá por las reglas tal y como se definen en el Reglamento de Regatas a Vela (RRV) de WORLD SAILING
- 1.2 Las prescripciones de la Federación Colombiana de Vela (FCV)
- 1.3 Regirán los reglamentos de la *International Lightning Class Association* (ILCA) para todo lo concerniente a las especificaciones que deben cumplir los botes utilizados tal como se encuentran descritas en <http://www.lightningclass.org>
- 1.4 Las siguientes reglas del RRV serán modificadas. Las Instrucciones de Regata (IR) pueden modificar otras reglas de regata.
  - 1.4.1 RRV 42.3(c), en cuanto que las reglas de la clase permiten solo cierto tipo de bombeo de velas
  - 1.4.2 RRV 44.2, en cuanto que se modifica la penalización de dos giros completos en el caso de que una infracción sea cometida mientras se navega con spinnaker. En tal caso bastará con un solo giro (una virada y una trasluchada), siempre y cuando se arríe el spinnaker hasta más abajo de la gancera de la botavara y después se vuelva a izar
- 1.5 En caso de conflicto entre idiomas, prevalecerá el texto en su idioma original.

### 2. MODIFICACIONES A LAS INSTRUCCIONES DE REGATA

Cualquier modificación a las instrucciones de regata se publicará en el TOA de la Clase Lightning antes de las 10:00 horas del día en que tendrán efecto salvo que cualquier modificación al programa de las pruebas que se publicará antes de las 20:00 horas del día anterior al que tengan efecto.

### 3. COMUNICACIONES

- 3.1 El tablero oficial de avisos (TOA) será online en el chat de la Clase Lightning.
- 3.2 [DP] Mientras esté en regata, excepto en caso de emergencia, un barco no hará transmisiones de voz ni de datos ni recibirá comunicaciones de voz o datos que no estén disponibles para todos los barcos.
- 3.3 En el agua se permitirá el uso de radios UHF portátiles para comunicaciones EXCLUSIVAMENTE desde el Comité de Regatas hacia los competidores usando el canal 4.





#### 4. SEÑALES EN TIERRA

- 4.1 No habrá señales en tierra.
- 4.2 Las señales se mostrarán a través del chat de la Clase Lightning en whatsapp.
- 4.3 Cuando se publique el gallardete 'GI' en el TOA Virtual, las palabras "1 minuto" de la regla Señal de Regata GI quedan reemplazadas por "no menos de 45 minutos".

#### 5. CÓDIGO DE CONDUCTA

[DP] Los competidores y las personas de apoyo deberán cumplir con las solicitudes razonables de los oficiales de regata.

#### 6. PUBLICIDAD

Se puede exigir a los barcos que exhiban publicidad elegida y proporcionada por la autoridad organizadora.

#### 6. PROGRAMA

##### 6.1 Programa de pruebas

EVENTO	FECHA	SEÑAL DE ATENCIÓN
Regata bimensual	24 de febrero	12:30
Entrenamiento	9 de marzo	12:30
Regata bimensual	6 de abril	<del>12:30</del> 13:00
Entrenamiento	25 de mayo	<del>12:30</del> 13:00
<b>CAMPEONATO NACIONAL DE LIGHTNING</b>	<b>1 - 3 de junio</b>	
Entrenamiento	6 de julio	<del>12:30</del> 13:00
Regata bimensual	3 de agosto	<del>12:30</del> 13:00
<b>CAMPEONATO DISTRITAL DE LIGHTNING</b>	<b>14 – 15 de septiembre</b>	
Entrenamiento	5 de octubre	<del>12:30</del> 13:00
Regata bimensual	23 de noviembre	<del>12:30</del> 13:00

- 6.2 Para alertar a los barcos de que pronto comenzará una prueba, se desplegará la bandera naranja de la línea de salida con un sonido al menos cinco (5) minutos antes de que se haga una señal de atención.

#### 7. BANDERA DE CLASE

La bandera de clase será blanca con logo rojo.



#### 8. ÁREA DE REGATAS Y FONDEO

- 8.1 La zona de regatas está localizada en el sur del embalse de Tominé, frente a las instalaciones de PISPESCA y el Club Marina de Guatavita.
- 8.2 Los barcos podrán fondear en el club sede.





## 9. RECORRIDOS

- 9.1 Los recorridos serán “Barlovento – Sotavento” de cuatro, cinco o seis piernas.
- 9.2 Los recorridos se publicarán en el tablero ubicado en la popa del barco de señales antes o con la señal de atención de cada prueba.
- 9.3 El anexo de recorridos muestra los recorridos incluyendo el orden y el lado en que han de pasarse las marcas.
- 9.4 No más tarde de la señal de atención, el Comité de Regatas mostrará el recorrido a utilizar y el rumbo de compás aproximado del primer tramo.

## 10. MARCAS

- 10.1 Las marcas de salida y de llegada serán boyarines esféricos de color rojo y un bote del Comité de Regatas.
- 10.2 Las marcas del recorrido serán tetraedros inflables color amarillo.
- 10.3 El separador de barlovento será una boya esférica de color rojo.
- 10.4 Las marcas de cambio de recorrido serán tetraedros inflables color naranja.

## 11. LA SALIDA

- 11.1 La línea de salida será entre un mástil arbolando una bandera naranja en la marca de salida en el extremo de estribor y el lado de barlovento de la marca en el extremo de babor.
- 11.2 Si alguna parte del casco de un barco está en el lado del recorrido de la línea de salida a su señal de salida y es identificado, el comité de regatas intentará comunicarlo con número de proa por el radio UHF. No vocear su número, no oír tal llamado o el orden en que se vocean los barcos no será motivo para una solicitud de reparación. Esto cambia la RRV 62.1 (a).
- 11.3 Todo barco que salga más tarde de cuatro (4) minutos después de su señal de salida será clasificado como No Salió (DNS), esto modifica la regla A5.

## 12. CAMBIO DE LA SIGUIENTE PIERNA DEL RECORRIDO

Para cambiar el rumbo de la siguiente pierna del recorrido el Comité pondrá una nueva marca o moverá la línea de llegada y retirará la marca original tan pronto como sea práctico. Cuando en un cambio subsecuente una nueva marca sea reemplazada, lo será por una marca original.

## 13. LA LLEGADA

- 13.1 En las pruebas con llegada a sotavento, la línea de llegada será entre un mástil arbolando una bandera azul en la marca de llegada en el extremo de babor y el lado del recorrido de la marca en el extremo de estribor.
- 13.2 En las pruebas con llegada a barlovento, la línea de llegada será entre un mástil arbolando una bandera azul en la marca de llegada en el extremo de estribor y el lado del recorrido de la marca en el extremo de babor.

## 13. TIEMPOS

- 13.1 Tiempos límite (y tiempos pretendidos)

Tiempo límite Marca 1	Tiempo límite prueba	Ventana de tiempo en la llegada	Tiempo pretendido
30 mins	75 mins	15 mins	40 mins





- 13.2 Si ningún barco ha pasado la primera marca dentro del límite de tiempo de la marca 1, la prueba será abandonada.
- 13.3 La ventana de tiempo en la llegada es el tiempo para que los barcos terminen después de que el primer barco navega y termina el recorrido. Los barcos que no terminen dentro de la ventana de tiempo de llegada, y que no se retiren posteriormente, sean penalizados o reparados, serán puntuados con el límite de tiempo expirado (TLE) sin una audiencia. Un barco puntuado TLE recibirá un (1) punto más por el lugar de llegada del último barco que terminó dentro de la ventana de tiempo de llegada. Esto modifica las RRS 35, A5.1, A5.2 y A10.
- 13.4 El incumplimiento del tiempo objetivo no será motivo de reparación. Esto cambia la RRV 62.1 (a).

#### **14. PROTESTAS Y SOLICITUDES DE REPARACIÓN**

- 14.1 El tiempo límite para presentar protestas es de 60 minutos después de la llegada del último barco en la última prueba del día o la señal del comité de regatas de que no habrá más pruebas ese día, lo que ocurra más tarde. La hora se publicará en el TOA.
- 14.2 Los formularios de solicitud de audiencias estarán disponibles en el grupo de whatsapp de la clase y en la página web de la Federación Colombiana de Vela. Las protestas se enviarán al correo audiencias.fcv@gmail.com dentro del tiempo límite de protestas.
- 14.3 Dentro de los 20 minutos siguientes luego de finalizar el tiempo límite para protestas, los anuncios de protestas se expondrán para informar a los participantes de las audiencias de las que ellos son partes o en las que han sido convocados como testigos. Las audiencias se celebrarán de manera virtual; la hora y plataforma serán anunciadas por el chat de la clase.
- 14.4 Se expondrán los anuncios de las protestas presentadas por el Comité de Protestas a fin de informar a los barcos conforme a la regla 61.1 (b).

#### **15. PUNTUACIÓN**

- 15.1 Se requiere de una (1) sola prueba para constituir una serie.
- 15.2 Si se completan menos de cinco (5) pruebas, la puntuación total de cada barco será la suma de todos sus puntos.
- 15.3 Si se completan cinco (5) o más pruebas, la puntuación total de cada barco será la suma de todos sus puntos, descartando su peor puntuación.

#### **16. REGLAS DE SEGURIDAD [NP]**

- 16.1 Cada bote deberá llevar el equipo de seguridad de acuerdo con las reglas de la clase y WORLD SAILING, sin embargo, teniendo en cuenta las características del área de regatas no se exigirá como obligatorio tener en el bote ancla, compas, flotador extra ni remo, esto modifica las reglas de clase VI.2
- 16.2 Todo bote deberá tener un “preventer” efectivo para la orza; la no utilización de esta podrá ser motivo de protesta por parte del Comité de Regatas y una descalificación por esta razón será no descartable. Esto modifica las reglas A4.1 y A.5.
- 16.3 Todo barco que se retire de una prueba deberá notificarlo al Comité de Regatas tan pronto como sea posible, [DP]

#### **17. IDENTIFICACIÓN**

- 17.1 Todo bote deberá tener un número de proa claramente legible en los dos costados. Los botes que naveguen sin cumplir con este requisito serán considerados DNS en las regatas que corran bajo estas condiciones. [NP]
- 17.2 La determinación de si el número de proa es legible o no, estará a criterio del Comité de Regatas.





- 17.3 Puesto que el número de identificación será el número de proa, no se exigirá que el número de la mayor coincida con el número de casco ni del spinnaker, esto cambia el artículo VIII.4 de las reglas de la clase.

## **18. SUSTITUCIÓN DE TRIPULACIÓN O EQUIPOS**

- 18.1 Se permitirán cambios durante el campeonato de la tripulación oficialmente inscrita solamente de acuerdo con las reglas de la ILCA. El permiso para la sustitución puede ser otorgado por el Comité de Regatas siempre y cuando se haya hecho solicitud expresa a través del grupo de la clase. Esta solicitud puede ser negada si se gana ventaja injusta o no es absolutamente necesaria. Todo bote llevará no más y no menos de tres tripulantes.
- 18.2 [DP]. No se permitirá la sustitución de equipamiento alguno a menos que sea aprobado por el Comité de Regatas. Las solicitudes de sustitución se presentarán al Comité de Regatas en la primera oportunidad razonable.

## **19. CONTROL DE EQUIPOS Y MEDICIÓN**

Un barco o su equipamiento puede inspeccionarse en cualquier momento para comprobar el cumplimiento de las reglas de la clase o de las instrucciones de regata. No se realizará medición previa para este campeonato

## **20. VERTIDO DE BASURAS**

[DP] [NP] Los residuos y basuras deberán ser eliminados una vez llegado el velero a tierra o en las embarcaciones oficiales.

## **21. PREMIOS**

- 21.1 Se otorgarán premios a los primeros tres puestos de la general
- 21.2 La organización puede entregar premios adicionales

## **22. EMBARCACIONES DE APOYO**

- 11.1 Por disposiciones ambientales de la CAR Cundinamarca, sólo se permite el uso de motores de 4 tiempos.
- 11.2 Las embarcaciones de apoyo deben mantenerse alejadas del área del recorrido

## **23. EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

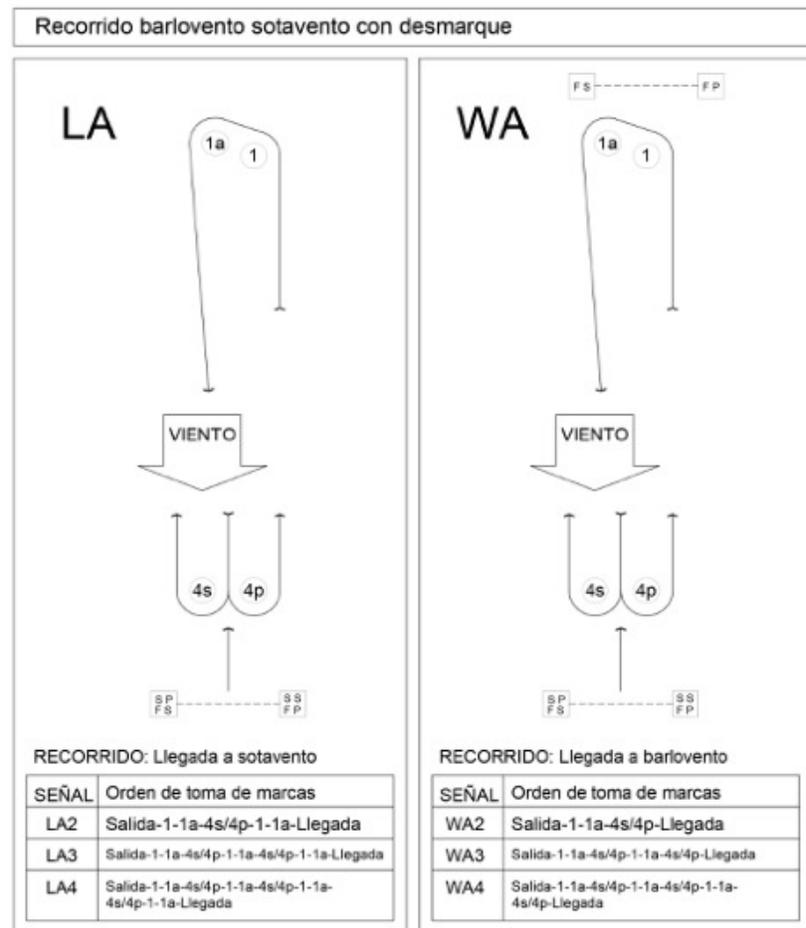
La RRV 3 establece: *'Es de la exclusiva responsabilidad de un barco decidir si participa en una prueba o si continúa en regata.'* Al tomar parte en esta regata cada participante está de acuerdo y reconoce que la navegación es una actividad potencialmente peligrosa con riesgos inherentes. Tales riesgos incluyen vientos fuertes y mares agitados, cambios repentinos en la meteorología, fallos en el equipo, errores en el manejo del barco, navegación deficiente por parte de otros barcos, pérdida de equilibrio sobre una plataforma inestable y fatiga que origina un mayor riesgo de lesiones. *El riesgo de lesiones permanentes, catastróficas o de muerte por ahogamiento, traumatismo, hipotermia u otras causas es inherente al deporte de la navegación a vela.*





## ANEXO DE RECORRIDOS

Los recorridos serán señalizados en tableros por el CR



MARCA	DESCRIPCIÓN
1	Tetraedro amarillo
1a	Bollarán esférico rojo
4s 4p	Tetraedro amarillo
SS	Marca de salida de estribor
SP	Marca de salida de babor
FS	Marca de llegada de estribor
FP	Marca de llegada de babor

