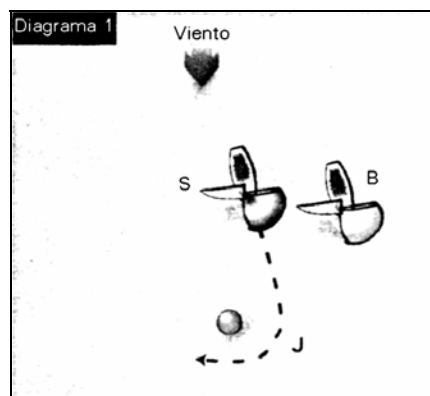


Reglas 1

Cuando las reglas te obligan a trasluchar?

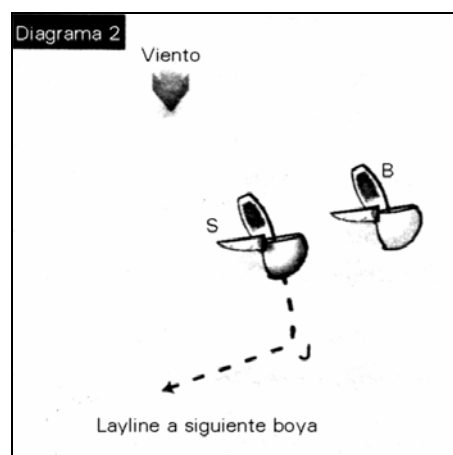
Hay dos situaciones en que un barco a *sotavento* debe trasluchar. Muchos competidores están claros con la primera, porque está bien definida en la regla 18.4:

Suponga, como se muestra en el primer diagrama, que **S** y **B** están *comprometidos*, amurados a babor y acaban de ingresar a la zona donde deben trasluchar para dejar la *boya* por estribor. La siguiente pata es una amura por estribor con spinaker. Así es obvio que si **S** navega en su *rumbo debido* mientras pasa la boya (según se muestra en la línea punteada), él debe trasluchar. Bajo estas condiciones, las reglas 11 y 18.2(a) obligan al barco **B** a mantenerse separado, y darle espacio al barco **S** para rodear la boya, incluido el espacio para trasluchar. Sin embargo, la regla 18.4 pone límites al rumbo que **S** puede navegar antes de trasluchar. Le prohíbe al barco **S** alejarse de la boya más que lo necesario para navegar su *rumbo debido*. Esto significa que **S** rompe dicha regla si en cualquier momento antes de trasluchar orza fuera de su *rumbo debido*. Esto también implica que **S** debe trasluchar no más tarde que en el punto (marcado con **J** en el diagrama) donde traslucharía si estuviera navegando su *rumbo debido*.



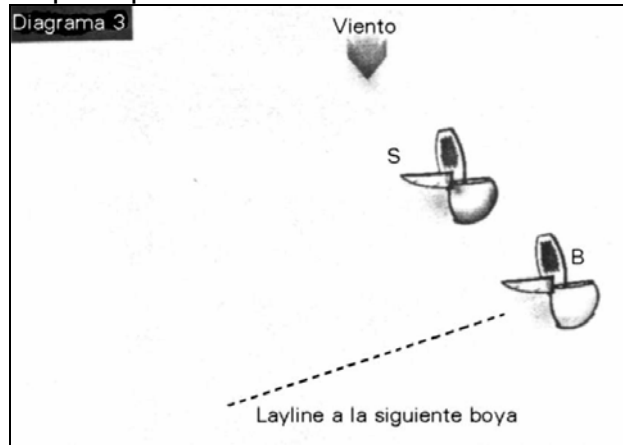
La segunda situación ocurre cuando dos barcos con spinaker están navegando una pata de popa, amurados por babor, para maximizar su VMG, hacia la boya de sotavento. Los barcos están *comprometidos*.

El barco de sotavento, **S**, estaba libre a popa del barco de barlovento, **B**, antes de que ambos quedaran comprometidos, y estaba dentro de las dos esloras de casco de distancia de **B** cuando quedó comprometido a sotavento de éste. Por estas razones, **S** tiene prohibido, por la regla 17.1, de navegar más al viento de su rumbo debido. Ellos están lejos de la boya, por lo que la regla 18 no aplica. Sin embargo, **S** se está acercando al layline de dicha boya. Si **B** no estuviera ahí y **S** navegara su *rumbo debido*, éste último traslucharía sobre el layline. La pregunta es si está o no, obligado a hacerlo. La respuesta es que según la regla 17.1, **S** debe trasluchar sobre el layline, ya que si navega más allá, estaría navegando más al viento de su *rumbo debido* y faltaría a dicha regla.



Una tercera situación en que el trasluchar no es obligatorio, ocurre en un caso muy similar al anterior. Suponga que los barcos **S** y **B** están en las mismas posiciones que en el caso anterior, pero antes de quedar comprometidos el barco **S** estaba libre a proa y el barco **B** lo sobrepasa por barlovento.

En este caso no se dan las condiciones bajo las cuales aplica la regla 17.1, por lo que el barco **S** puede seguir navegando más allá de su rumbo debido, sin estar obligado a trasluchar sobre el layline, forzando al barco **B** fuera del layline. En esta situación, una buena táctica para el barco **B** sería frenar un poco el barco, quizás por la vía de desinflar un rato el spinnaker. Esto permitiría que los barcos queden comprometidos y aplique la regla



17.1, por lo que el barco **S** debe trasluchar.

Finalmente, es importante destacar que en las tres situaciones mencionadas, aplica la regla 17.2 que prohíbe al barco de barlovento o al barco libre a proa navegar más arribado de su rumbo debido. En el primer caso, el barco **B** es el de barlovento y debe mantenerse separado de **S**, bajo al regla 11. También **B** está comprometido por el exterior, por lo que debe dar espacio al barco **S** bajo la regla 18.2(a).

En el segundo caso, las reglas 11 y 17.2 aplican a **B**. Acá **B** tampoco puede argumentar que por estar navegando fuera de su rumbo debido, la regla 17.2 le da el derecho de forzar al barco **S** a salirse de su rumbo.

En el tercer caso, el barco **B** está libre a proa, pero **S** está a menos de dos de sus esloras de casco y navegando un rumbo a sotavento de **B**. Por eso, la regla 17.2 también aplica en este caso a **B**. **B** podría frenar, pero si lo hace, se producirá compromiso casi de inmediato, por lo que al igual que en el segundo caso, deberá mantenerse separado de **S** por la regla 11.

Nota: Traducido de un artículo de Dick Rose en la revista Sailing World de marzo 2003.