



PERFECCIONAMIENTO DEL BARCO Y CAMBIO DE REGLAS

El comité técnico y de medición de la ILCA se reunió el 17 de Octubre de 2008 en Londres. Se consideraron una serie de propuestas para los cambios de reglas de clase, las siguientes seis serán enviadas para la aprobación de los miembros de la clase.

1. Hay una queja colectiva sobre el mantenimiento del tapón responsable de la operación apropiada del achicador. En Particular, parece que necesitan un ajuste o sustitución frecuentemente y a menudo los regatistas no consiguen encontrar quien los suministre. Para ayudar a aliviar esta situación, se ha propuesto modificar la regla 13 que regula este tapón y permitir alternativos repuestos, siempre que la función del achicador se mantenga sin alteración.
2. Hace varios años, se introdujo la **regla 14(d)** para ayudar a reducir el desgaste en el gelcoat en la parte superior de la orza, mediante un pequeño trozo de cinta adhesiva. No obstante, la mayoría de los regatistas se quejaron que la cinta adhesiva común, se despega o lija con facilidad con el roce de la orza en la parte frontal. El objetivo de esta regla cambia a no especificar la "cinta", permitiendo el uso de cualquier material, de las mismas dimensiones, para proteger el gelcoat.
3. Es bien conocido, que casi todos los regatistas, en algún momento, han usado cinta adhesiva o un rotulador para marcar puntos de referencia en el barco (por ejemplo en la botavara para fijar las medidas del pajarín). Técnicamente, esto no está estrictamente permitido y se ha propuesto una nueva regla en la que se especifique que se permite esta práctica tan común.
4. Otra práctica común que no es estrictamente legal, es el uso de lubricantes (por ejemplo espráis de silicio) sobre las cubiertas (por ejemplo, al final de la botavara para asegurar el deslizamiento de la correa del puño de escota). Esta es otra regla que se cambiara con el objeto de permitir esta práctica.
5. Los regatistas han solicitado que las poleas del pajarín que se especifican en la **regla 3(f) (v)** se puedan atornillar al pinzote.
6. Por último, los regatistas han pedido que se cambie la **regla 3(f) (v)** para permitir el uso de una polea doble en vez de dos poleas simples.

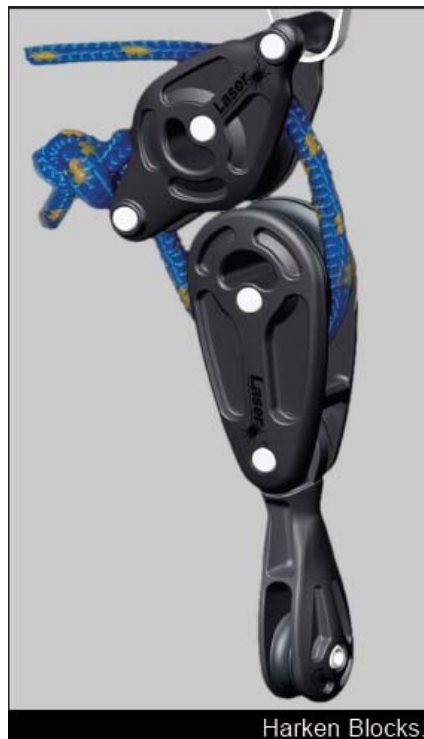
El texto para la propuesta del cambio de reglas, junto con una explicación en detalle, se pondrá en la página de la ILCA y será publicado en la edición de Marzo del 2009 de LaserWorld. La votación para estos cambios será mediante una papeleta (que se encontrará en LaserWorld) y en la página web, desde marzo hasta septiembre. El Consejo mundial de Laser ratificará los resultados y remitirá los cambios de reglas a la ISAF para su final aprobación. Las reglas que se aprueben entraran en vigor en el 2010.

Los cambios en los repuestos o equipo proporcionados por los constructores, a diferencia de el cambio en las Reglas de Clase, son aprobadas por ambas partes, los constructores y el consejo mundial y no están sujetos a votación por parte de los miembros de la clase. En realidad, estos cambios son el resultado de un largo proceso en el que diversos regatistas han participado en las pruebas y representan una mejora real del barco o su equipo. Después de un largo periodo de prueba, dos cambios han obtenido el aprobado final:

1. El freno de la orza ha sido rediseñado, la nueva versión se adhiere mejor a la orza y su tiempo de vida es mayor. Este artículo estará disponible a mediados/ finales del 2009 y su precio estimado será 10\$ (EEUU).



2. Harken ha desarrollado un nuevo juego de poleas para la pata de gallo y la botavara. Estas poleas no solo se deslizan con más facilidad, sino que también evitan los problemas de desgaste que sufrían las anteriores. Este artículo estará



disponible a partir de mediados o finales del 2009, su precio esperado será de 90 \$ (EEUU).

Además delo mencionado anteriormente, la situación de la lámina de GRP está siendo revisada. *Performance Sailcraft Australia* y *Laser Performance*, en conjunto están produciendo una lámina GRP, la cual ha demostrado que sus características (forma, peso, flexibilidad...etc.) se ajustan a la lámina de Crompton. La lámina de GRP de *Laser Performance* será accesible para Europa, Norte y Sur América a principios del 2009.

El TMC también ha revisado el progreso de otros temas en medición.

1. Jean-Luc Michon ha terminado el borrador del manual de medición, el cual está en el proceso de una segunda revisión. Cuando esto tenga lugar, dicho manual se pondrá en la sección de medición de la página web de la ILCA, junto con el proceso para la formación de medidores. El objetivo es tener medidores certificados por la ILCA en la mayoría de las aéreas donde se navega.
2. Además del proceso de formación de medidores, la sección de medición de la página web de la ILCA está en proceso de desarrollo. Ésta incluirá una sección de preguntas frecuentes y fotos con diferentes formas de aparejar el barco, tanto legal como ilegal. También se incluirán explicaciones para poder ayudar al regatista a entender algunos de los detalles que aparecen en Las Reglas de Clase.
3. Otro de los objetivos del TMC es desarrollar un procedimiento estandarizado, con un formulario electrónico, para que los regatistas propongan cambios o interpretaciones en las Reglas de Clases. Un segundo formulario electrónico se desarrollara para permitir al regatista pedir ayuda a la Clase en relación a cualquier problema de calidad en su barco.

Finalmente, discutió varios proyectos a cumplir en largo plazo, los cuales tienen como objetivo principal mejorar el barco o solucionar problemas observados. Dos temas principales que merecen mención son:

1. Existe un acuerdo común en poner el proyecto de hacer una sección compuesta del mástil superior, que queda en espera. En el prototipo del mástil, se intento reducir el peso medio para los Laser Radiales, pero las pruebas realizadas indican una reducción en su rendimiento con vientos suaves. Un mástil compuesto, con las mismas características de curvatura que el mástil de aluminio, parece prometedor en modo que soluciona los problemas de la permanente curvatura y rotura de este, pero faltan por solucionar cuestiones de durabilidad. Por ahora, los constructores han hecho progresos significativos con la parte superior del mástil de aluminio y, además, Clive Humphris (Oficial técnico de la ILCA) ha desarrollado un "collar de separación" para reemplazar al actual collar remachado del mástil (principal fallo de los palos de aluminio).

El "collar separador" es básicamente dos piezas de plástico (divididas longitudinalmente) las cuales se insertan dentro de la parte superior de la sección inferior del mástil y "sujeta" las la punta del mástil. Este mecanismo elimina el collar del mástil y la necesidad del remache, permitiendo la rotación del mástil. El diseño del prototipo parece ser muy prometedor. Se irá informando de su progreso.

2. El TMC reviso la situación de dos propuestas para modificar la vela Estándar. Un diseño, por parte de Hyde (presidente de la clase), es una vela de corte bi-radial usando tejido con hilo templado cuyo objetivo es aumentar la calidad y durabilidad, mientras que se mantiene en lo posible el precio. La segunda propuesta, procedente de North, modifica ligeramente la forma del corte cruzado de la vela Estándar, adicionando mejores refuerzos para evitar los problemas de desgaste, aumentando la durabilidad mientras que se reduce el coste. Ambas propuestas han sido bien recibidas, y después de una larga discusión, el TMC y los constructores han llegado al acuerdo en alcanzar varios objetivos, aumentar la durabilidad y calidad de la vela a la vez que se mantiene el mismo rendimiento. El siguiente paso para realizar el prototipo, será pronto con el objetivo de tomar una decisión para la próxima reunión del Comité Mundial.

El TMC se reunirá otra vez el próximo verano, antes de la reunión del Comité Mundial en Halifax. Regatistas que tengan cualquier pregunta, comentario, sugerencia, etc. Puede ponerse en contacto con el Oficial Técnico en technical@laserinternational.org.