

# Fuentes de alteración de los jueces y oficiales de regatas a vela durante la competición

*Sources of Alteration of Judges and Officials of Sailing during Competitions*

**JORDI RENOM PINSACH**

Departamento de Metodología de las Ciencias del Comportamiento  
Facultad de Psicología  
Universitat de Barcelona (España)

**ANDY HALCÓN PALENCIA**

Universitat de les Illes Balears (España)

**Correspondencia con autor**

Jordi Renom Pinsach  
[jrenompinsach@ub.edu](mailto:jrenompinsach@ub.edu)

## Resumen

En 2007 se estudiaron por primera vez las percepciones y creencias de los jueces y oficiales de regatas españoles respecto a su rol y actividad. A partir de esta información, desde la Real Federación Española de Vela se iniciaron una serie de acciones formativas y estudios destinados a profundizar en los factores que inciden en el rendimiento de este colectivo. En este proceso, el presente trabajo expone los resultados sobre el perfil emocional que experimentan durante las regatas. Los datos aportados por los 190 jueces y oficiales (que constituían casi la población total del colectivo en el momento del estudio) han hecho replantear algunos tópicos sobre su labor. También han proporcionado información para elaborar programas de intervención psicológica que les permitan afrontar mejor sus tareas durante la competición.

**Palabras clave:** arbitraje deportivo, regatas a vela, habilidades psicológicas, cuestionario

## Abstract

### *Sources of Alteration of Judges and Officials of Sailing during Competitions*

*In 2007 perceptions and beliefs of judges and officials of Spanish regattas regarding its role and activity were studied for the first time. From this information, the Royal Spanish Sailing Federation started a series of training activities and studies to delve into the factors affecting the performance of this group. In this study, this paper presents the results on the emotional profile during the racing experience. The data provided by the 190 judges and officials (which constituted almost the total population of the group at the time of the study) has led some of its work topics to be re-assessed. They have also provided information to develop psychological intervention programs that enable them to better cope with their tasks during the competition.*

**Keywords:** sports arbitrage, sailing regattas, psychological skills, questionnaire

## Introducción

El estudio de las emociones asociadas a la práctica deportiva es uno de los principales tópicos de investigación e intervención en el ámbito de la psicología del deporte. Su efecto en el rendimiento deportivo es evidente puesto que alteran la atención y la concentración, estableciendo así predisposiciones en la manera como los practicantes afrontan sus retos. En este contexto, la navegación a vela es una actividad compleja con una elevada variedad de acciones, situaciones e incertidumbres (Beggs, Derbyshire, & Whitmore, 1993; Noble & Hogbin, 2001; Twiname, 1993). Los pocos estudios sobre navegantes muestran el equilibrio de habilidades técnicas, tácticas y psicológicas que deben mantener durante la regata (Araujo & Serpa, 1999; Renom & Subirats, 2005; Sloan, 2004).

Una competición de vela es una carrera no lineal en un circuito variable e invisible determinado por otro elemento también invisible y cambiante en intensidad y dirección: el viento. Todo esto comporta una elevada demanda atencional tanto en el cambio del foco como en el mantenimiento del mismo hacia donde se encuentra la información útil. Si un navegante ha de gestionar mucha información (Pociello, 1981), aún más lo tiene que hacer un regatista que debe asumir un reglamento complicado basado tanto en aspectos deportivos como de seguridad, abordajes, etc. (ISAF, 2009; Renom & Violan, 2002; RFEV, 2009).

Como gestores de este reglamento, los oficiales, jueces y medidores (en adelante jueces), se ven involucrados en esta complejidad recibiendo no obstante mucha

menos atención que los regatistas. Este fue el punto de partida que en 2005 llevó a la Real Federación Española de Vela (RFEV) a iniciar un plan piloto para este colectivo (Renom, 2005; Renom & Halcón, 2007), de acuerdo a determinadas propuestas ya existentes destinadas a conocer mejor y potenciar las cualidades de los árbitros deportivos (Cruz, 1997; Garcés & Vives, 2003; Guillén & Jiménez, 2001; Riera, 1985).

Dentro de esta línea, el presente trabajo constituye una segunda fase cuyo objetivo fue conocer las fuentes de alteración emocional de los jueces a lo largo de una competición tipo; en concreto, su grado de preocupación y alteración en las diversas etapas de una regata. La organización de una regata requiere de diversos agentes o roles que actúan coordinadamente en diferentes momentos y localizaciones. Las tareas van desde las administrativas hasta la preparación del recorrido, las salidas y llegadas, el arbitraje directo en el mar o la resolución de protestas en tierra. La cantidad de implicados varía en función de la categoría del evento, en ocasiones se producen duplicidades de rol y por lo habitual es una actividad que se prolonga durante horas, sino la jornada completa. La organización de una regata también depende de la meteorología lo que exige decisiones rápidas, flexibilidad de planificación y capacidad logística.

## Método

### Participantes y procedimiento

Este trabajo recoge los principales resultados del cuestionario Juryquest 2 creado para la población de jueces con habilitación nacional. A partir de los resultados de Juryquest 1 (Renom & Halcón, 2007), este nuevo instrumento pretendía identificar la carga emocional asociada a cada momento de la regata. Dado el carácter exploratorio se mantuvo una doble metodología cualitativa (Culver, Gilbert, & Trudel, 2003) combinada con la cuantitativa lo que permitió desarrollar el cuestionario de manera que facilitase tanto la respuestas numéricas como los comentarios personales de los jueces.

Juryquest 2 fue administrado presencial y anónimamente a 190 oficiales, jueces y medidores nacionales en activo que asistieron a los dos seminarios de habilitación organizados por la RFEV a finales de 2007 y comienzos de 2008. Este dato constituye un elemento clave del estudio puesto que estadísticamente casi constituían la población acreditada de personal en activo habilitado por la RFEV (2009). En cuanto al perfil, se mantuvo en el habitual, siendo mayoritariamente masculino (80 %) y con un amplio repertorio de edad de entre los 20 y 70 años.

Como en otros encuentros federativos, tras una breve presentación al inicio de los seminarios de habilitación, se administró el cuestionario colectivamente de manera anónima durante 20 minutos.

### Instrumentos y medidas

Juryquest 2 constaba de seis bloques de indicadores o preguntas, cuatro propiamente sobre causas de preocupación y dos de complemento. Los cuatro primeros se desarrollaron a partir de los resultados obtenidos en las preguntas 3, 4, 8 y 6 de Juryquest 1 (¿Actualmente cuáles son los “puntos débiles” del colectivo de jueces?, ¿Cómo juez qué es lo mejor y lo peor de una regata?, ¿Qué cambios efectuarías en la formación de los jueces?, y ¿Qué imagen crees que tienen los regatistas y entrenadores del colectivo de jueces?).

Esta primera información aportó en su momento elementos que rompieron con una serie de tópicos negativos sobre los jueces y su imagen de distanciamiento de los regatistas, su incompetencia y supuesta prepotencia. Dado el interés suscitado por los resultados, la RFEV decidió profundizar en esta línea y desarrollar una nueva herramienta exploratoria en forma de listado de causas de preocupación/alteración. Para ello fueron seleccionadas las respuestas con mayor frecuencia de aparición en las anteriores cuatro preguntas. Los 54 elementos definitivos se distribuyeron en los 4 bloques de Juryquest (A, B, C y D) correspondientes a periodos cronológicos clave de una regata: causas de alteración en tierra, en el mar, en las salidas y en las protestas. Cada causa debía ser valorada en una escala de 0 a 9.

El bloque A incluía 16 causas de alteración en la fase de tierra relativas a expectativas y autoimagen negativas. Eran pensamientos redundantes en los problemas y la falta de control de la situación. El bloque B afectaba a 16 fuentes de alteración durante la actividad en el mar y volvía a incidir en expectativas negativas sobre la propia actuación. Desde el momento del embarque al de vuelta a tierra la actividad de los oficiales en los barcos del comité de regatas, balizamiento y control suele prolongarse horas requiriendo un esfuerzo continuado tanto físico como psicológico. El bloque C estaba formado por 11 causas propias del protocolo de salida de la regata. Esta es una fase delicada de la competición expuesta a muchos posibles contratiempos. El bloque D eran 11 elementos que afectaban a las protestas. Pese a que en vela también existe el arbitraje directo (en el mar), la forma tradicional para resolver infracciones cometidas en la regata consiste en una vista de protestas (denuncias) entre participantes

(en tierra) donde un comité valora los argumentos de las partes enfrentadas antes de emitir un veredicto. La resolución de las protestas suele prolongar la tarea de los jueces generando impaciencia en los competidores.

El bloque E complementario incluía cuatro preguntas sobre el perfil personal deportivo en vela del juez. El primer estudio de 2007 mostró un colectivo de jueces muy diferente de la imagen extendida entre los regatistas, entrenadores, padres, etc. Habitualmente estos les atribuyen y critican una supuesta falta de experiencia deportiva que

les deslegitima para el arbitraje (FCV, 1999). Esta constatación llevó a incorporar preguntas sobre el historial deportivo de los jueces puesto que la RFEV no disponía de datos sistematizados al respecto. Las preguntas eran: “¿Cuántos años has regateado regularmente?, ¿En cuántas clases?, ¿Sigues regateando? y ¿Fuiste regatista infantil?”. El bloque F estuvo formado por siete preguntas en las que se valoraba de 0 a 100 la actuación de diferentes colectivos involucrados que participan en las regatas: medidores, oficiales, jueces, entrenadores, regatistas, padres-madres y directivos. Diversos resultados anteriores apuntaban a problemas de interrelación y autoimagen que podían incidir en las causas de preocupación (FCV, 1999).

Las instrucciones para los bloques A, B, C y D fueron: “Intenta valorar tu nivel de preocupación-alteración asociado a los siguientes enunciados. Marca un solo número de la escala, 0 (Nada) indica total ausencia de preocupación y 9 (Máximo) que te altera y preocupa en gran manera. En el bloque F las instrucciones fueron “Intenta valorar la actuación de estos colectivos en las regatas. Marca un solo número de la escala, 0 (Nada) indica una actuación totalmente deficiente y 100 una actuación totalmente satisfactoria”. El rango de esta escala era diferente debido a que los ítems formaban parte de un estudio complementario que afectaba también a entrenadores y regatistas en otros encuentros.

### Análisis de datos

Las respuestas a los seis bloques de indicadores fueron analizadas por separado. Las respuestas fueron procesadas calculando sus estadísticos descriptivos e interrelaciones. Dado que el objetivo del estudio era básicamente aplicado, interesaba conocer especialmente la jerarquía de fuentes de alteración y comprobar si existían relaciones con otras variables del historial deportivo. De modo complementario también se hicieron análisis exploratorios sobre la estructura de cada bloque de causas de alteración considerándolos como si fuesen escalas o cuestionarios convencionales.

### Resultados

En las causas de alteración en tierra los valores medios mostraron una jerarquía de alteraciones con una variabilidad semejante (*tabla 1*). “Cometer errores” y “tener problemas con el material y los imprevistos” fueron los elementos más preocupantes. Al efectuar las 120 (*n*) comparaciones de medias por pares ( $n^2-n/2$ ) para verificar la consistencia de la jerarquía se detectaron diferencias no

Ítem	M	DT
<b>Bloque A. Causas de alteración en tierra</b>		
• Lo que pensarán-dirán de mí los padres de regatistas	2,29	2,35
• Tener que saludar y tratar con la gente	2,48	2,60
• Que haya un aplazamiento	2,79	2,57
• Lo que pensarán/dirán de mí los entrenadores	3,01	2,59
• Estar de mal humor	3,02	2,83
• Lo que pensarán/dirán de mí los regatistas	3,23	2,70
• Lo que pensarán/dirán mis compañeros	3,44	2,74
• Encontrarme mal	3,63	2,75
• El momento de llegar al club	3,68	3,09
• Meteorología desfavorable	5,28	2,80
• Una regata conflictiva	5,50	2,80
• Problemas de coordinación con los compañeros	6,09	2,48
• Prepararlo todo	6,15	2,76
• No estar al tanto de lo que sucede	6,18	2,56
• Cometer errores	6,33	2,47
• Problemas de material	6,90	2,04
Valores globales del bloque A	4,37	2,63
<b>Bloque B. Causas de alteración en el mar</b>		
• Marearme	2,09	2,58
• Cansarme	2,51	2,50
• Tener mala suerte.	2,52	2,50
• La vuelta a tierra	2,54	2,69
• Los aplazamientos	2,65	2,38
• Anular	2,74	2,48
• Los cambios de recorrido	2,97	2,56
• Lesionarme o herirme	3,35	2,87
• Enfadarme, perder los estribos	3,56	2,97
• Que haya poco viento o sea inestable	4,05	2,93
• No ser capaz de concentrarme	4,19	2,87
• No rendir al máximo	5,11	3,01
• Olvidarme de cosas	5,29	2,56
• Que haya accidentes (por volcada, abordajes...)	5,96	2,77
• Que falle algo	6,03	2,29
• Que haya juego sucio, falta de deportividad	6,30	2,58
Valores globales del bloque B	3,86	2,85
M: media; DT: desviación típica.		

**Tabla 1**  
Estadísticos descriptivos de los ítems de los bloques A y B del *Juryquest 2*

significativas (prueba *t*) entre cada causa y su anterior y posterior pero sí, en la mayoría de casos, con las siguientes en ambos sentidos. La separación entre las causas 9 y 10 mostró la diferencia más significativa con menor valor *p* entre elementos consecutivos.

Respecto al bloque B el rango de resultados de la secuencia fue ligeramente inferior al anterior (tabla 1). En las comparaciones de valores medios no se halló ninguna separación entre causas consecutivas significativamente mayor que las restantes. La situación era diferente en el bloque C (tabla 2) ya que las causas de alteración en la salida aportaron los mayores valores medios de alteración siendo el intervalo entre las causas 2 y 3 el que mayor salto mostró (valor *p* menor). En cuanto al bloque D sobre “protestas” se mantuvo un patrón de escalabilidad de resultados similar al de los anteriores (tabla 2). La diferencia más significativa se halló entre las causas 10 y 11. En la comparación global de los datos por bloques se halló una jerarquía de menor a mayor preocupación que iba de la actividad en el mar, a la de tierra, las protestas y por último las salidas, la más preocupante.

En el bloque E el colectivo de jueces mostró una experiencia media notable como regatistas (tabla 3). Cerca del 50 % manifestó haber navegado en vela infantil (Clase Optimist) y un 56 % seguía como regatista en activo tras haber pasado por cerca de 4 clases diferentes de modelos de embarcaciones. Este resultado rompe con la mayoría de tópicos sobre los jueces y su supuesta falta de experiencia como regatistas. En cuanto al bloque F, la tabla 3 muestra la jerarquía de las valoraciones medias de los diferentes colectivos que participan en las regatas. El conjunto parecía dividirse en tres niveles ya que si bien la mayoría de comparaciones de medias mostró diferencias significativas ( $p < 0,05$ ) no fue así en la de jueces respecto a medidores, la de regatistas respecto a entrenadores, y la de padres respecto a directivos. En general los oficiales tenían el rol mejor valorado seguidos por el par jueces-medidores, el par entrenadores-regatistas, y en último lugar el par padres-directivos.

Con los datos disponibles se efectuó también un análisis de la estructura de los bloques de preocupación. Las causas de cada bloque fueron tratadas como elementos de un cuestionario a fin de conocer su fiabilidad de consistencia interna e identificar posibles indicadores poco discriminantes. Paralelamente, también se procedió a un análisis de componentes principales para cada uno. El objetivo de este análisis era establecer una futura base para reconvertir los indicadores en un instrumento de evaluación.

Ítem	M	DT
<b>Bloque C. Causas de alteración en la salida</b>		
• Tener que repetir la salida	2,95	2,72
• Que haya barcos fuera de línea (llamadas)	3,30	2,64
• Que el viento role, caiga o suba mucho	4,94	2,74
• Distraerme	5,16	2,86
• Que falle algo imprevisto	5,34	2,53
• Que alguien del equipo se equivoque	5,59	2,37
• Fallar en algo	5,82	2,73
• Que haya accidentes (por volcada, abordajes...)	6,13	2,71
• El correcto balizado	7,09	2,07
• Que la línea esté mal puesta	7,12	2,10
• Tener todo listo a bordo del barco del Comité	7,26	2,15
Valores globales del bloque C	5,51	2,50
<b>Bloque D. Causas de alteración en las protestas</b>		
• Tener que decidir	3,03	2,67
• Tener que descalificar a alguien	3,13	2,94
• Que haya muchas	3,62	2,95
• Enfadarme, perder el control	3,97	3,26
• Los enfados de otros	4,22	2,72
• Injerencias de entrenadores, padres...	4,46	3,24
• Que tarden en resolverse	4,78	2,91
• La incomprensión de los regatistas	5,10	2,65
• Que intenten engañarme	5,23	2,88
• Ser capaz de resolverla correctamente	5,99	2,88
• Que alguien salga injustamente perjudicado	7,26	2,18
Valores globales del Bloque D	4,61	2,80

M: media; DT: desviación típica.

**Tabla 2**

Estadísticos descriptivos de los ítems de los bloques C y D del Juryquest 2

Ítem	M	DT
<b>Bloque E. Historial deportivo de los jueces</b>		
• ¿Cuántos años has regateado regularmente?	16,54	11,96
• ¿En cuántas clases?	3,72	3,85
• ¿Sigues regateando?	0,56	0,49
• ¿Fuiste regatista infantil?	0,48	0,50
<b>Bloque F. Valoración de los diversos colectivos</b>		
• Padres y madres	43,52	24,58
• Directivos	46,41	24,26
• Entrenadores	59,52	24,67
• Regatistas	63,50	24,20
• Medidores	67,13	20,54
• Jueces	70,74	18,75
• Oficiales	75,00	18,12

M: media; DT: desviación típica.

**Tabla 3**

Estadísticos descriptivos de los ítems de los bloques E y F del Juryquest 2

Variable	Alpha	Discr. M.	Var. F1	Var. F2
Bloque A "Tierra"	0,88	0,54	40%	12%
Bloque B "Mar"	0,89	0,61	40%	14%
Bloque C "Salidas"	0,83	0,46	37%	17%
Bloque D "Protestas"	0,82	0,41	39%	12%

**Tabla 4**

Resultados principales de la estructura de los bloques

La *tabla 4* muestra los principales resultados globales. En los cuatro bloques parecía existir una cierta homogeneidad interna. Los coeficientes Alpha de Cronbach superaron el valor 0,80 y en todos se manifestó un factor principal, que explicaba cerca del 40 % de la varianza de los datos, seguido de una segunda estructura muy inferior a la que seguían otros factores irrelevantes. Considerando las causas como hipotéticos ítems de una escala, en su mayoría, las discriminaciones medias (corrigiendo el efecto espurio del ítem) de los bloques fueron elevadas oscilando entre 0,35 y 0,65.

Las causas de preocupación con menor discriminación intrabloque se concentraron en el bloque A, donde las cinco relativas a lo que pudieran pensar o decir otras personas eran también las que más cargaban en el segundo factor del bloque. Estos indicadores fueron los únicos que parecían formar una estructura propia en el conjunto del bloque si bien obtuvieron baja puntuación. Por otro lado, este resultado concuerda con la elevada valoración que hacen de sí mismos los oficiales y jueces (*tabla 3*).

En los bloques C y D solo dos causas parecían provocar respuestas discordantes con el resto de sus respectivos bloques, una se refería a la meteorología ("...que el viento role, caiga o suba mucho") y otra a los errores de actuación ("Que alguien salga injustamente perjudicado"). Ambos indicadores funcionaban de modo independiente al resto del bloque.

En el apartado de comparaciones se procedió a identificar relaciones significativas entre las variables. Así, la cantidad de clases en las que los jueces habían regateado correlacionaba negativamente con tres causas del bloque de las salidas: "tenerlo todo preparado", "encontrarme mal" y "problemas de material". Los jueces que habían regateado más años y habían sido también regatistas infantiles fueron los menos preocupados por "que haya poco viento o sea inestable", "tener que anular" y "las injerencias de entrenadores, padres...". La causa más preocupante del bloque de protestas "que alguien salga injustamente perjudicado" correlacionaba con

otras seis causas de preocupación del bloque C: "baliado correcto", "distraerme", "fallar en algo", "que alguien del equipo se equivoque", "que el viento role" y "cambio de recorrido". También correlacionó con "enfadarme y perder el control" del bloque D.

Con las respuestas libres de los jueces se efectuó un análisis cualitativo de contenido similar al de Juryquest 1. Los mensajes escritos se agruparon en tres categorías con aspectos característicos y redundantes. La primera categoría se resumía en recibir presiones con mensajes como "presión de la directiva del club", "presiones de la organización", "injerencias del comité organizador", etc. La segunda categoría trataba de la falta de medios e inseguridad con respuestas del tipo "medidas de seguridad cubiertas", "condiciones de trabajo inadecuadas", etc. La última categoría se centraba en los problemas de relación y coordinación; "falta de colaboración del club", "club conflictivo", "mal compañerismo", "insultos y mala educación entre compañeros", "falta de motivación del equipo organizador", etc.

## Discusión

Los resultados obtenidos aportaron por primera vez información sistemática y útil sobre las causas de alteración del colectivo de jueces de regata durante su actividad deportiva. En su momento los datos de Juryquest 1 ya mostraron la presencia de algunas fuentes de alteración y con Juryquest 2 el repertorio se ha detallado y perfilado facilitando la detección de los momentos más críticos de la regata para este colectivo. En este punto, y a diferencia de otros deportes, es importante considerar la ausencia de referentes, marcos teóricos o trabajos similares que permitan una comparativa de los resultados con otros trabajos centrados en vela.

De entrada, los resultados muestran la presencia de un común denominador caracterizado por el temor a la falta de control en la preparación de la regata. Organizar una competición en vela exige un repertorio material y una logística importantes, a lo que se añade que la actividad de los oficiales está condicionada por un factor de distancia e incerteza meteorológica, puesto que actúan a bordo de embarcaciones alejadas de la costa y donde cualquier olvido o error en los preparativos (material, organizativo...) es mucho más difícil de solventar que en una competición en tierra.

En la fase de mar de nuevo parecían preocupar más los problemas relacionados con la atención (olvidos) y la pérdida de control (fallos, seguridad...), si bien la

presencia de juego sucio destacó por encima del resto. La falta de deportividad en vela es complicada de gestionar y suele provocar cambios en los protocolos de la regata y protestas que complican la actuación de los jueces (injerencia de terceros...). Curiosamente las causas ligadas a lo físico (cansancio...) permanecieron en la banda de menor preocupación. En esta fase también destacaron las preocupaciones con mayor o menor atribución causal interna. Los jueces no pueden controlar la dirección e intensidad del viento o una salida conflictiva pero sí la colocación de las balizas o de la línea de salida (línea imaginaria entre boyas). De hecho todo esto se engloba en la causa más intensa: “tenerlo todo listo”. En cuanto a las protestas, las preocupaciones ya no trataron tanto de errores de preparación y olvidos. Aquí el rol de los jueces se aproxima al de muchos otros deportes donde los errores de juicio y sus consecuencias son un motivo grave de preocupación. No obstante, el formato de juicio o vista oral con argumentos para la defensa y acusación entre los regatistas afectados confiere a la resolución de protestas de un escenario tenso y complejo lejano a lo deseable en el ámbito deportivo. Otra constatación fue la importancia de la experiencia deportiva a la hora de valorar las preocupaciones. Todos estos resultados reforzaron la necesidad de un plan de intervención tanto a nivel formativo como de preparación en habilidades psicológicas de los jueces con vistas a afrontar mejor las regatas, especialmente en lo relativo a las salidas, la resolución de protestas y en general las percepciones respecto a su actividad. Los jueces mostraron un elevado autoconcepto que contrasta con el adjudicado a los directivos y padres-madres respecto a los cuales manifiestan una elevada sensibilidad a sus críticas.

Como conclusión general, y dado que se trata de un estudio aplicado, se planteó el diseño de un programa de preparación en habilidades psicológicas compatible con los planes de formación federativos para jueces. En vela estos programas ya funcionan con regatistas y entrenadores pero no para el colectivo de jueces. El repertorio de temas a incluir se centra en las técnicas de autocontrol emocional, especialmente en cómo gestionar las percepciones y expectativas frente a la regata. Esta regulación afecta al nivel de ansiedad y al manejo del foco atencional en cada fase de la competición.

En cuanto a vías de continuidad y limitaciones del trabajo, junto al plan de formación se plantean nuevos objetivos, como son (1) la posibilidad de convertir el listado de indicadores en un futuro instrumento de evaluación que verifique el efecto de los planes de interven-

ción, y (2) profundizar en un análisis por especialidades que perfile con más detalle las causas de alteración para los diferentes roles de oficiales y jueces. Si bien en el estudio actual se ha trabajado con la muestra casi al completo, también sería conveniente matizar los resultados para cada tipo de tarea ya que los jueces asumen diferentes papeles y cargas de trabajo. En este punto también sería interesante disponer de información personal complementaria recogida el mismo día de la competición, así como datos procedentes de instrumentos psicométricos que perfilen a cada individuo en rasgos relacionados con las fuentes de alteración.

## Referencias

- Araujo, D., & Serpa, S. (1999). Toma de decisión dinámica en diferentes niveles de “expertise” en el deporte de la vela. *Revista de Psicología del Deporte*, 8(1), 103-116.
- Beggs, A., Derbyshire, J., & Whitmore, J. (1993). *Fitness for sailing*. Brighton: Fernhurst.
- Cruz, J. (1997). Asesoramiento psicológico en el arbitraje y juicio deportivos. En J. Cruz (Ed.). *Psicología del Deporte* (pp. 245-269). Madrid: Síntesis.
- Culver, M., Gilbert, W., & Trudel, P. (2003). A decade of qualitative research in Sport Psychology Journals: 1990-2000. *The Sport Psychologist*, 17(1), 1-15.
- Federació Catalana de Vela (1999). *Apuntes para una vela Infantil de futuro*. Barcelona: Ed. Fira de Barcelona.
- Garcés, E., & Vives, L. (2003). Formación en árbitros y jueces deportivos: mejora de las competencias y habilidades psicológicas del árbitro. En F. Guillén (Dir.), *Psicología del arbitraje y el juicio deportivo* (pp. 161-186). Barcelona: INDE.
- Guillén, F., & Jiménez, H. (2001). Características deseables del arbitraje y el juicio deportivo. *Revista de Psicología del Deporte*, 10(1), 23-34.
- ISAF (2009). *The Racing Rules of Sailing*. London: International Sailing Associations Federation
- Noble, P., & Hogbin, R. (2001). *The mind of sailor*. London: Adlard Coles Nautical.
- Pociello, C. (1981). *Sports et Société*. Paris: Vigot.
- Renom, J. (2005). *Psicología deportiva: jueces y jurados*. Seminario Jueces de Regata. Sanxenxo: RFEV.
- Renom, J., & Halcón, A. (2007). Jueces y oficiales de regatas a vela: motivaciones, percepciones y formación. *Revista de Psicología del Deporte*, 16(1), 55-66.
- Renom, J., & Subirats, J. (2005). Factores psicológicos implicados en el paso del Optimist a las clases juveniles. *Apuntes: Medicina de l'Esport*, 39(145), 23-34.
- Renom, J., & Violan, J. A. (2002). *Entrenamiento psicológico en vela*. Barcelona: Paidotribo.
- RFEV (Real Federación Española de Vela). (2009). *Guía 2010*. Madrid: Real Federación Española de Vela.
- Riera, J. (1985). *Introducción a la psicología del deporte*. Barcelona: Martínez Roca
- Sloan, A. (2004). Sailing experience and sex as correlates of spatial ability. *Perceptual and Motor Skills*, 98(3c), 1409-1421. doi:10.2466/pms.98.3c.1409-1421
- Twiname, E. (1993). *How to develop a winning attitude*. London: Adlard Coles Nautical.