

REGLAMENTO TÉCNICO DE CRUCEROS 2011

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA



INDICE

CAPITULO I. REGLAS PARA LA ORGANIZACION DE REGATAS

| | |
|---|----|
| 101.- REGLAMENTOS | 6 |
| 102.- FORMATO, ANUNCIOS E INSTRUCCIONES DE REGATA | 7 |
| 103.- PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCION | 7 |
| 104.- RELACION DE BARCOS INSCRITOS | 7 |
| 105.- INSPECCIONES DE MEDICIÓN | 8 |
| 106.- PROTESTAS DE MEDICIÓN | 8 |
| 107.- PROTESTAS ADMINISTRATIVAS DE RATING | 8 |
| 108.- PENALIZACIONES | 9 |
| 109.- PETICIONES DE REPARACION (RDG) | 19 |
| 110.- PUNTUACIÓN | 20 |
| 111.- NOMBRE DEL BARCO | 20 |
| 112.- LETRAS DE NACIONALIDAD Y NUMEROS DE VELA | 20 |
| 113.- BANDERAS DE GRUPO Y CLASE | 20 |
| 114.- DECLARACIÓN DE RECORRIDO | 20 |
| 115.- USO DEL MOTOR | 21 |
| 116.- USO DE LAS COMUNICACIONES | 21 |
| 117.- PILOTOS AUTOMATICOS | 21 |
| 118.- MODIFICACIONES REGLAMENTO TÉCNICO | 21 |

CAPITULO II. REGATAS

SISTEMA ORC

| | |
|--|----|
| 200.- AGRUPACION DE LA FLOTA | 22 |
| 201.- CLASES | 23 |
| 202.- NUMERALES DE CLASE | 24 |
| 203.- COMPENSACION Y CLASIFICACIONES EN EL SISTEMA ORC | 24 |
| 204.- TIEMPO LIMITE | 26 |
| 205.- PESO DECLARADO DE LA TRIPULACION | 27 |

SISTEMA RI

| | |
|--|----|
| 206.- PARTICULARIDADES DE LA FLOTA | 27 |
| 207.- AGRUPACIÓN DE LA FLOTA | 27 |
| 208.- BANDERAS DE DIVISIÓN Y DE CLASE | 28 |
| 209.- SISTEMA DE CLASIFICACIÓN Y COMPENSACIÓN EN EL SISTEMA RI | 29 |
| 210.- TIEMPO LÍMITE | 30 |

SISTEMA IRC

| | |
|---|----|
| 211.- PREAMBULO | 30 |
| 212.- REGATAS EN EL SISTEMA IRC | 30 |
| 213.- CATEGORIA DE REGATA | 31 |
| 214.- COMPENSACION DE TIEMPOS EN EL SISTEMA IRC | 32 |
| 215.- DIVISION DE LA FLOTA | 32 |
| 216.- CLASES O GRUPOS DE CALIFICACION | 33 |
| 217.- TIEMPO LIMITE | 33 |
| 218.-TRIPULACIONES | 33 |
| 219.- REGATAS EN MONOTIPO | 34 |
| 220.- REGATAS EN LEVEL CLASS | 35 |

CAPITULO III. MEDICIONES Y CERTIFICADOS

| | |
|---|----|
| 301.- CERTIFICADOS DE MEDICIÓN | 36 |
| 302.- GESTION DE LOS CERTIFICADOS DE MEDICION | 36 |
| 303.- CERTIFICADOS SISTEMA ORC | 36 |
| 304.- CERTIFICADOS SITEMA RI | 38 |

| | |
|--|----|
| 305.- CERTIFICADOS SISTEMA IRC | 41 |
| 306.- GESTION DE LAS MEDICIONES SISTEMA IRC | 42 |
| 307.- OBTENCION DE CERTIFICADOS SISTEMA IRC | 42 |
| 308.- IMPORTE MEDICION CERTIFICADOS SITEMA IRC | 42 |
| 309.- GESTION DE LAS MEDICIONES | 43 |

CAPITULO IV : REGLAS PARA LAS REGATAS NIVEL A y NIVEL B

| | |
|--|----|
| 401.- REGATAS DE NIVEL A y NIVEL B | 48 |
| 402.- GRUPOS SISTEMA ORC | 48 |
| 403.- AGRUPACION, SALIDAS Y GESTION DEL RECORRIDO SISTEMA ORC | 49 |
| 404.- COMPENSACION Y CLASIFICACIONES SISTEMA ORC | 50 |
| 405.- NORMAS DE MEDICION SISTEMA ORC | 50 |
| 406.- AGRUPACION FLOTA SISTEMA RI | 51 |
| 407.- AGRUPACION, SALIDAS Y GESTION DEL RECORRIDO SISTEMA RI | 53 |
| 408.- COMPENSACION Y CLASIFICACIONES SISTEMA RI | 53 |
| 409.- NORMAS DE MEDICION SISTEMA RI | 54 |
| 411.- REGLAMENTO DEL CAMPEONATO Y LA COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS | 55 |
| 412.- MODIFICACIONES A LA COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS POR ZONAS MARITIMAS | 56 |
| 413.- CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ALTURA "Memorial Angel Zorrilla" | 56 |
| 414.- CAMPEONATO DE ESPAÑA DE SOLITARIOS y A DOS | 58 |

CAPITULO V: REGATAS DE BARCOS DE EPOCA Y CLASICOS

| | |
|--|----|
| 501.- PREAMBULO | 61 |
| 502.- BARCOS DE EPOCA | 61 |
| 503.- BARCOS CLÁSICOS | 61 |
| 504.- CONFORMIDAD | 62 |
| 505.- RECORRIDOS | 62 |
| 506.- CERTIFICADOS CIM | 62 |
| 507.- CAMPEONATO DE ESPAÑA BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA | 62 |
| 508.- REGLAS PARA INCLUIR UNA REGATA PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA | 63 |

| | |
|--|----|
| ANEXO I. CONDICIONES GENERALES GRUPOS REGATA NIVEL A & NIVEL B. | 64 |
| ANEXO II. DISPOSICIONES GENERALES COMITÉ TÉCNICO | 65 |
| ANEXO III. PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICIÓN EN CRUCEROS. | 66 |
| ANEXO IV. DECLARACION DE EXONERACION Y RESPONSABILIDAD | 69 |
| ANEXO V. PUBLICIDAD | 70 |

SIMBOLOS Y ABREVIATURAS EMPLEADAS

| | |
|----------------------|--|
| * | Signo de multiplicación. |
| ^ | Signo de potenciación. |
| IRC | International Rule Club |
| CIS | Código Internacional de Señales. |
| CIM | Comité Internacional de la Méditerranée |
| CSM | Compensación Segundos por Milla. |
| CSV (fichero) | Fichero para Clasificaciones, contiene los últimos certificados RI emitidos |
| GPH | Propuesta General (General Purpose Handicap) -ORC-. |
| ILC | Rating fijo internacional (International Level Class). |
| IMS | Sistema de Medición Internacional (International Measurement System). |
| ISAF | Federación Internacional de Vela (International Sailing Federation). |
| LOA | Eslora total (Length Overall). |
| ORC | Offshore Racing Congress / Denominación de las Clases bajo el sistema IMS |
| PCS | Clasificación por Curva de Rendimiento (Performance Curve Scoring) -ORC-. |
| PLS | Clasificación por Línea de Rendimiento (Performance Line Scoring) -ORC-. |
| RANC | Real Asociación Nacional de Cruceros. |
| RFEV | Real Federación Española de Vela. |
| RMS (fichero) | Fichero para clasificaciones, contiene los últimos certificados ORC emitidos |
| RRV | Reglamento de Regatas a Vela de la ISAF. |
| TCF | Factor Corrector de Tiempo (Time Correction Factor) -CHS- RI |
| TMF | Factor Multiplicador de Tiempo (Time Modifying Factor) -ORC-. |
| RI | Rating Internacional |

INTRODUCCIÓN

El Reglamento Técnico de Cruceros (RTC) recoge las normas y recomendaciones de la Real Federación Española de Vela establecidas para la organización y desarrollo de regatas de barcos de crucero.

Las normas contenidas en el presente Reglamento, modifican alguna de las normas contenidas en las Reglas y Reglamento de Sistema ORC, Green Book, Reglamento Sistema RI, Sistema IRC, Sistema CIM y Reglamento de Seguridad del ISAF, en consecuencia, cuando haya una contradicción entre las normas contenidas en el Reglamento con alguna de las Normas referidas, prevalecerán las primeras sobre estas segundas.

En la presente edición de 2011 se ha procurado seguir con la misma estructura de organización de regatas de cruceros que se ha llevado estos años anteriores, intentando mejorar aquellas deficiencias encontradas, tras la experiencia del año 2010.

Siendo el objetivo fundamental del Reglamento Técnico el constituir una obra lo más práctica posible y que sirva fielmente a las necesidades que se plantean en el mundo del crucero, desde estas líneas se hace un llamamiento a la colaboración de todos los interesados, a fin de que planteen cuantas sugerencias estimen adecuadas para alcanzar tales fines.

Es intención de esta Real Federación Española de Vela, el mantener el espíritu y contenido de este Reglamento Técnico durante los próximos dos años.

CAPITULO I

REGLAS PARA LA ORGANIZACIÓN DE REGATAS

101 REGLAMENTOS

101.1 Todas las **Regatas de Nivel A y Nivel B** que se celebren se regirán por las siguientes normas:

101.1.1 **Campeonatos de España**. Se regirán por las normas **en vigor** siguientes:

- (a) Las *reglas* de regata como se definen en el RRV.
- (b) El **Código ISAF de Clasificación** para deportistas.
- (c) El Reglamento del Sistema ORC.
- (d) Las Reglas IMS de Medición, Habitabilidad y Equipo.
- (e) El Reglamento del Sistema RI y sus Anexos.
- (f) El Reglamento del Sistema IRC
- (g) El Reglamento del Sistema CIM
- (h) El Reglamento de Seguridad de la ISAF (Special Regulations Sección 6).
- (i) El Reglamento Técnico de Cruceros de la RFEV.

Los barcos participantes, además tendrán que cumplir con cualquier disposición de carácter legal que sea de aplicación.

Las Instrucciones de Regata no podrán modificar los reglamentos señalados anteriormente, excepto en lo permitido por los propios Reglamentos

101.1.2 **Copa de España por Zonas**, se regirán por las normas **en vigor** siguientes:

- (a) Las *reglas* de regata como se definen en el RRV.
- (b) El **Código ISAF de Clasificación** para deportistas.
- (c) El Reglamento del Sistema ORC.
- (d) Las Reglas IMS de Medición, Habitabilidad y Equipo.
- (e) El Reglamento del Sistema RI y sus Anexos.
- (f) El Reglamento del Sistema IRC
- (g) El Reglamento del Sistema CIM
- (h) El Reglamento de Seguridad de la ISAF. (Special Regulations Sección 6)
- (i) El Reglamento Técnico de Cruceros de la RFEV.

Los barcos participantes, además tendrán que cumplir con cualquier disposición de carácter legal que sea de aplicación.

Las Instrucciones de Regata no podrán modificar los reglamentos señalados anteriormente, excepto en lo permitido por los propios Reglamentos

101.2 Resto de regatas

En las demás regatas se utilizarán, como mínimo, los reglamentos señalados en el apartado anterior de acuerdo con las características del sistema o sistemas de medición empleados en cada zona.

Se utilizará uno de los **Sistemas de Medición** reconocidos por la RFEV: **ORC, RI, IRC o CIM**.

En las regatas internacionales en España se utilizarán todos los puntos del apartado 101.1.1 RTC **excepto que por Autorización expresa de la RFEV, el Anuncio de Regata y las Instrucciones de Regata declararán que Prescripciones de la RFEV no son de aplicación.**

101.3 En las regatas en que compitan monotipos exclusivamente entre sí, serán aplicables, además, las Reglas de Clase

102 FORMATO, ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA DE NIVEL A Y NIVEL B.

102.1 En los **Campeonatos de España y Copas de España**, el Anuncio y las Instrucciones de Regata **deben ser aprobados por la RFEV** antes de su publicación definitiva. El envío para aprobación por parte de la RFEV deberá realizarse, como mínimo, con **cuarenta y cinco (45) días** de antelación a su publicación definitiva.

102.2 **En caso de incumplimiento de esta Regla**, la RFEV se reserva el derecho de retirar la categoría de Campeonato de España, Copa de España o Regata de Nivel A y Nivel B a dicha prueba y, además perderá la categoría al año siguiente.

103 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

Los Comités organizadores deberán prever un tiempo razonable para que los responsables de cada embarcación cumplan con sus obligaciones administrativas, inspecciones del material y medios de seguridad, cuando estén previstas.

Durante este procedimiento, el responsable deberá:

- (a) Abonar los derechos de inscripción si los hubiere.
- (b) Entregar la relación completa de miembros que componen la tripulación de forma numerada e identificar una o más personas a contactar en tierra en caso de emergencia. Estas personas dispondrán de un listado con direcciones y teléfonos de todos los tripulantes embarcados.
- (c) Presentar **el Código de Categoría ISAF (Reglamentación 22) del Grupo a que pertenecen los tripulantes**, las licencias federativas **en vigor** de los tripulantes españoles o con residencia legal en España y el Certificado de Medición, así como la póliza de seguros y autorización de publicidad en su caso.
- (d) Cuando sea necesario, presentación del Certificado ISAF de Salvamento, Seguridad Marítima y Primeros Auxilios
- (e) confirmar la inscripción firmando la declaración de exoneración de responsabilidad.
- (f) Identificar en la inscripción al responsable del barco, que podrá ser el armador / patrón u otra persona que representará al armador en todo momento. El armador podrá sustituirlo notificándolo por escrito al Comité de Regatas.

104 RELACIÓN DE BARCOS INSCRITOS

Con una antelación mínima de dos horas antes de la salida de la primera prueba, el Comité de Regatas publicará en el Tablón Oficial de Avisos una relación de los barcos inscritos en la que figure su nombre y número de vela, así como el Grupo o Clase en que compite, el valor del Rating y tiempo límite por milla.

Se entregarán copias de cualquier certificado de medición al armador/patrón o responsable de un barco que lo solicite.

Para regatas bajo el Sistema ORC: Los certificados emitidos en España, para ser válidos, deberán coincidir con el fichero "RMS" de fecha más reciente que edita todas las semanas la RFEV. Dicho fichero, junto con los certificados emitidos durante esa semana, se remitirá a los Clubes y personas interesadas que, por correo electrónico, lo soliciten a la RFEV y estará publicado en la siguiente página WEB.

www.rfev.es

Para regatas bajo el Sistema RI: Los certificados emitidos, para ser válidos, deberán coincidir con el fichero "CSV" de fecha más reciente. Dicho fichero, junto con los certificados emitidos durante esa semana, se publica en las siguientes páginas WEB:

www.rfev.es

www.ranc.es

Para regatas bajo el Sistema IRC: Los certificados emitidos, para ser válidos, deberán coincidir con el fichero "CSV" o "EXCEL" de fecha más reciente. Dicho fichero, junto con los certificados emitidos durante esa semana, se publica en las siguientes páginas WEB:

www.rfev.es

www.ranc.es

Para regatas bajo el Sistema CIM: Los certificados emitidos, para ser válidos, deberán coincidir con el fichero "EXCEL" de fecha más reciente. Dicho fichero, junto con los certificados emitidos durante esa semana, se publica en las siguientes páginas WEB:

www.rfev.es

www.ranc.es

105 INSPECCIONES DE MEDICION (Ver también RRV 78)

- 105.1 Los barcos participantes estarán sujetos a cualquier inspección de medición y de seguridad.
- 105.2 Los medidores podrán realizar controles de seguridad y medición en el agua a cualquiera de los barcos participantes una vez hayan cruzado la línea de llegada, notificándose y debiendo los barcos quedar a disposición de los medidores en las inmediaciones de ésta.
- 105.3 El Comité de Medición convocará a través del T.O.A. a los barcos que deberán pasar el control de medición en tierra. Antes de finalizar el plazo de presentación de protestas, los patronos o los responsables debidamente autorizados de los barcos convocados se pondrán en contacto con el Medidor Principal, quien les indicará la hora y lugar en el que se realizará el control de su barco.

Es responsabilidad única del propietario o responsable comprobar si el barco ha sido convocado a control de medición.

106 PROTESTAS DE MEDICION (Ver también RRV 64.3.d)

- 106.1 Las protestas sobre medición serán tramitadas siguiendo lo establecido en el RRV, las Prescripciones de la RFEV, el presente RTC, las Reglas del Sistema ORC e IMS y las Instrucciones de Regata.

En regatas en que se aplique el Sistema de medición RI se procederá según se establece en la regla 2.6 del Reglamento RI.

En regatas en que se aplique el Sistema de medición IRC se procederá según se establece en el Reglamento IRC.

En regatas en que se aplique el Sistema de medición CIM se procederá según se establece en el Capítulo V del RTC.

107 PROTESTAS ADMINISTRATIVAS DE RATING

Las protestas administrativas de rating se regularán según lo establecido en las Reglas del Sistema ORC, Reglas del Sistema IRC, la Regla 2.6 del Reglamento del Sistema RI ó el Reglamento CIM para regatas bajo este sistema.

No se admitirán a trámite las Protestas Administrativas de Rating que no vengan acompañadas de un depósito equivalente al coste de la medición del apartado sujeto a protesta.

El Comité de Protestas tiene la obligación de resolver dentro del evento.

Definición de Protesta Administrativa:

Una protesta administrativa es la que se presenta ante la Real Federación Española de Vela con el objeto de que se modifique o invalide el certificado de medición de un barco por considerar que no refleja la realidad del mismo.

Cualquier protesta contra el Certificado de Medición de un barco presentada ante un Comité de Protestas se define como una protesta de medición presentada al amparo de la regla 78 **(CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE CLASE; CERTIFICADOS)**.

108 PENALIZACIONES

108.1 Se aplicarán las penalizaciones alternativas indicadas en el RRV y en este RTC. Únicamente se sancionará con la descalificación en los casos establecidos en este RTC o conforme al RRV.

108.2 Cuando se prevea una penalización de puntuación, ésta se aplicará conforme a la regla 44.3(c) RRV añadiendo a la posición de llegada del barco según su tiempo corregido el número de puestos resultante de los porcentajes sobre el número de inscritos en el grupo y número mínimo de puestos que se indiquen en cada caso en las tablas de esta regla.

El barco penalizado por medición no podrá participar de nuevo en las restantes pruebas siendo puntuado en ellas DNC, a menos que corrija las desviaciones antes de la siguiente prueba.

Si el barco penalizado por medición se acogiera a la regla 64.3(c) RRV, podrá seguir compitiendo si cumple con lo establecido en la citada regla y también será penalizado en las siguientes pruebas en las que participe.

108.3 El Comité de Protestas podrá siempre imponer la descalificación en vez de la penalización alternativa cuando considere que el barco infractor:

- (a) ha causado daños de consideración,
- (b) ha adquirido una ventaja significativa como consecuencia de infringir una regla a pesar de haberse autopenalizado,
- (c) ha infringido deliberadamente una regla, o
- (d) ha cometido una falta contra la deportividad.

108.4 INFRACCIONES DE MEDICION EN REGATAS BAJO EL SISTEMA ORC.

Cuando un barco es convocado a un control, la incomparecencia ante el medidor principal o la no presentación a medición del barco o del equipamiento designado será penalizada con la descalificación del barco en todas las pruebas del día.

- (a) Si en un control de medición se hallan las siguientes desviaciones con respecto al certificado ORC, se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos de su grupo o clase:

| | No Penaliz. * | 50 % | DSQ |
|--|---------------|-------------|------|
| Francobordos (mm) (media de las 2 bandas) | < 5 | ≥ 5 y < 10 | ≥ 10 |
| RMC Medido (%) | < 3 | ≥ 3 y < 5 | ≥ 5 |
| SPL y TPS ** (%) | < 0.5 | ≥ 0.5 y < 2 | ≥ 2 |
| J, E (%) | < 0.5 | ≥ 0.5 y < 2 | ≥ 2 |
| IG, ISP, P (%) | < 0.3 | ≥ 0.3 y < 2 | ≥ 2 |
| Peso mayor (%) | < 5 | ≥ 5 y < 10 | ≥ 10 |
| Área de la Mayor ** (%) | < 1 | ≥ 1 y < 5 | ≥ 5 |
| Área del Génova ** (%) | < 1 | ≥ 1 y < 5 | ≥ 5 |
| Área de Spinnaker o Código 0 ** (%) | < 1 | ≥ 1 y < 5 | ≥ 5 |
| Peso de tripulación (Kg) ** | < 5 | -- | ≥ 5 |
| Certificado con hélice fija y llevar otro tipo | | | DSQ |
| ORC Club, declarando velas de fibra de poliéster ó nilón y no llevar alguna de ellas | | | DSQ |

* Las cifras y porcentajes señalados en esta columna constituyen el límite a las desviaciones sobre tolerancias a las que se refiere la regla 64.3(a) RRV por lo cual no podrá aplicarse esta regla cuando se superen tales valores. Si un barco no supera éstos valores, no será penalizado, pero no participará de nuevo hasta que haya corregido la desviación, excepto si el Comité de Protestas decide que no ha habido oportunidad ó posibilidad razonable para hacerlo.

** Elementos que se han de corregir para poder seguir regateando, estén o no penalizados.

*** Esta tabla de penalizaciones se contempla en el caso de que únicamente haya un factor de los especificados que sea erróneo. En el caso contrario se aplicará el siguiente baremo:

- Dos factores erróneos 50%
- Tres o más factores erróneos DSQ

La Comisión de Cruceros presentará ante el Comité Ejecutivo de la RFEV los cambios de los valores de cualquiera de las desviaciones anteriores sin que tal modificación pueda aplicarse con carácter retroactivo, dichos cambios deberán ser aprobados por la Comisión Delegada de la RFEV.

En caso de encontrarse varias desviaciones de cualquiera de los apartados de toda la regla 108 RTC, las penalizaciones serán acumulativas y si la suma de todas ellas sobrepasan el 50%, el barco será descalificado (DSQ), excepto cuando se produzcan varias desviaciones en una misma vela, se tomara solamente a efectos de penalización, la medida que tenga prevista una penalización mayor en el cuadro anterior.

- (1) Los barcos bajo el Sistema **ORC**, con certificado emitido en España, deberán llevar marcados los puntos de francobordos de forma permanente en las regatas de Nivel A o Nivel B, en caso contrario se penalizará con un 10% de los barcos inscritos en su Grupo o Clase y como mínimo 3 puestos.

(2) El armador tendrá derecho a aplazar la medición de su spinnaker si este no se encuentra perfectamente seco, pudiendo aplazar la medición para el día siguiente, que se podrá realizar hasta 2h. antes de la hora de salida prevista de la primera prueba del día.

- (b) Si en un control de medición se encontrara cualquier discrepancia con respecto al Infracciones a la regla 51 RRV (lastre móvil). Movimientos de pesos y lastre con respecto al certificado **ORC**.

Se aplicarán las siguientes penalizaciones, aplicando los porcentajes sobre el número de barcos inscritos en su Grupo o Clase:

| | | |
|--|---|---------|
| Movimiento de anclas y/o cadena: | Mayor a 2 metros de su sitio de medición | 60% |
| | Entre 2 m. y 0.5 m de su sitio de medición: | 20-40 % |
| Discrepancias en la declaración del armador de los elementos de "Descripción del barco" (Pisos de crucetas, nº. de burdas, tipo de construcción del casco, etc.) | | DSQ |
| Discrepancias en la declaración del armador de los elementos pesados (Ancla y Cadena en proa, Enrollador de Génova) | | 40-60% |
| Faltas o movimientos de plomo interior: | | DSQ |

- (c) Si en un control de medición se encontrara cualquier *discrepancia* con respecto al certificado ORC no prevista en los puntos (a) y (b) anteriores y, que esta se debiera a un error por parte de la Autoridad Nacional y está, así lo reconociera, se recalculará el certificado de rating aplicando los resultados obtenidos al barco afectado. Según la variación del valor del GPH recalculado con el del certificado, se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

| % variación GPH | % s/número inscritos de su grupo | Mínimo de puestos |
|------------------------------------|---|-------------------|
| Mayor de 0,35% | DSQ | DSQ |
| Mayor que 0,25 % y menor de 0,35 % | 50% | 6 |
| Mayor de 0,1% y menor de 0,25 % | 20% (Modifica la regla 305.2 (b) ORC Rating System) | 4 |
| Menor o igual que 0,1 % | No se penalizará | 0 |

En caso de que el recálculo del certificado no afecte a los valores del mismo, no conllevará penalización.

- (d) Si en un control de medición o por medio de una declaración de un competidor, se encontrara cualquier discrepancia con el certificado ORC presentado en la inscripción, y que fuera consecuencia de un error en la transcripción del mismo por parte de la Autoridad Emisora y ésta, así lo reconociera, el Comité de Protestas, con el asesoramiento directo de la Autoridad

de Medición de la regata, podrá solicitar el recálculo del certificado con la consiguiente aplicación a los resultados obtenidos por el barco afectado, o, en el caso de que este procedimiento no afecte a los valores del certificado, no conllevará penalización. Esto será de aplicación incluso después de haber finalizado el trofeo siempre y cuando haya habido una protesta formal durante el trofeo por este hecho.

108.5 INFRACCIONES DE MEDICION BAJO EL SISTEMA RI

Cuando un barco es convocado a un control, la incomparecencia ante el medidor principal o la no presentación a medición del barco o del equipamiento designado será penalizada con la descalificación del barco en todas las pruebas del día.

- (a) Si en un control de medición se hallan las siguientes desviaciones con respecto al certificado bajo el Sistema RI, se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos de su grupo o clase:

| | No Penaliz. * | 25-45 % | 45-65% | DSQ |
|--------------------------------------|---------------|-------------------|------------------|-----------|
| Francobordos (mm) ** | ≤ 5 | >5 y <20 | 20 y <40 | ≥ 40 |
| TRIM (mm) ** | ≤ 15 | >15 y < 30 | 30 y < 40 | ≥ 40 |
| Cambio de Y, H, BH (mm) **** | ≤ 20 | >20 y < 40 | 40 y < 70 | ≥ 70 |
| *** J, E y SPL (%) | ≤ 0.5 | >0.5 y < 2 | 2 y < 4 | ≥ 4 |
| *** SPA (%), HSA (%) y MSA (%) | ≤ 1 | >1 y < 3 | 3 y < 7 | ≥ 7 |
| *** JL de Génovas (%) | ≤ 0.5 | >0.5 y < 2 | 2 y < 3 | ≥ 3 |
| P, IG y ISP (%) | ≤ 0.2 | >0.2 y < 2 | 2 y < 4 | ≥ 4 |
| Peso de barco por dinamómetro | ≤ 2 % | >2 y ≤ 4 % | 4 y ≤ 7 % | >7 % |

* Las cifras y porcentajes señalados en esta columna constituyen el límite a las desviaciones sobre tolerancias a las que se refiere la regla 64.3(a) RRV por lo cual no podrá aplicarse esta regla cuando se superen tales valores. Si un barco no supera éstos valores, no será penalizado, pero no participará de nuevo hasta que haya corregido la desviación, excepto si el Comité de Protestas decide que no ha habido oportunidad ó posibilidad razonable para hacerlo.

** La penalización de Francobordos y Trimm se aplicará en el porcentaje previsto sobre el número de barcos inscritos en su Grupo o Clase.

*** Elementos que se han de corregir para poder seguir regateando, estén o no penalizados.

**** En la Y solo penalizará si el valor hallado es mayor del que se indica en el Certificado y mayor del 2.5% de la LOA. El BH y la H solo penalizarán si el valor hallado es menor al del Certificado.

Un Armador, tendrá derecho a aplazar la medición de su spinnaker si este no se encuentra perfectamente seco, pudiendo aplazar la medición para el día siguiente, pudiéndose realizar dicha medición hasta dos horas antes de la hora de salida prevista de la primera prueba del día.

La Comisión de Cruceros presentará ante el Comité Ejecutivo de la RFEV los cambios de los valores de cualquiera de las desviaciones anteriores sin que tal modificación pueda aplicarse

con carácter retroactivo, dichos cambios deberán ser aprobados por la Comisión Delegada de la RFEV.

En caso de encontrarse varias desviaciones de cualquiera de los apartados de toda la regla 108 RTC, las penalizaciones serán acumulativas y si la suma de todas ellas sobrepasan el 50%, el barco será descalificado (DSQ), excepto cuando se produzcan varias desviaciones en una misma vela, se tomara solamente a efectos de penalización, la medida que tenga prevista una penalización mayor en el cuadro anterior.

- (b) Si en un control de medición se encontrara cualquier discrepancia con respecto al Infracciones a la regla 51 RRV (lastre móvil). Movimientos de pesos y lastre con respecto al certificado RI se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

| | | |
|--|---|---------|
| Movimiento de anclas y/o cadena: | Mayor a 2 metros de su sitio de medición | 60% |
| | Entre 2 m. y 0.5 m de su sitio de medición: | 20-40 % |
| Discrepancias en la declaración del armador de los elementos de "Descripción del barco" (Pisos de crucetas, nº. de burdas, tipo de construcción del casco, Hélice, Equipamiento, etc.) | | DSQ |
| Discrepancias en la declaración del armador de los elementos de "Descripción del barco" (Elementos pesados) | | 30-50% |
| Faltas o movimientos de plomo interior: | | DSQ |
| Llevar exceso de peso superfluo no acorde al tipo de regata: | | 20-40% |

- (c) Si en un control de medición se encontrara cualquier *discrepancia* con respecto al certificado RI no prevista en los puntos (a) y (b) anteriores y, que esta se debiera a un error por parte de la Autoridad Nacional y está, así lo reconociera, se recalculará el certificado de rating aplicando los resultados obtenidos al barco afectado. Según la variación del valor del SPM/TCF recalculado con el del certificado, se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

| % variación SPM / TCF | % s/número inscritos de su Clase | Mínimo de puestos |
|--------------------------|----------------------------------|-------------------|
| Mayor que 0,25 % | 50 | 6 |
| Menor o igual que 0,25 % | 20 | 4 |
| Menor o igual que 0,05 % | No se penalizará | 0 |

En caso de que el recálculo del certificado no afecte a los valores del mismo, no conllevará penalización.

- (d) Si en un control de medición o por medio de una declaración de un competidor, se encontrara cualquier discrepancia con el certificado RI presentado en la inscripción, y que fuera consecuencia de un error en la transcripción del mismo por parte de la Autoridad Emisora y ésta, así lo reconociera, el Comité de Protestas, con el asesoramiento directo de la Autoridad de Medición de la regata, podrá solicitar el recálculo del certificado con la consiguiente aplicación a los resultados obtenidos por el barco afectado, o, en el caso de que este procedimiento no afecte a los valores del certificado, no conllevará penalización. Esto será de aplicación incluso después de haber finalizado el trofeo siempre y cuando haya habido una protesta formal durante el trofeo por este hecho.

108.6 COMPROBACIONES BAJO EL SISTEMA IRC

Se incluirán en las Instrucciones de Regata los Grupos de controles que se realizarán:

108.6.1 Grupo 1 **COMPROBACIÓN GENERAL**

- Se comprobará que el Certificado expedido por la Autoridad Emisora esté vigente y corresponda al barco inscrito, con su número vela y nombre correspondientes.
- Si se han declarado lastres sólidos, comprobar que están a bordo firmemente fijados al casco y con su peso indicado en el certificado.
- Si el barco está equipado con depósitos para lastres de agua, comprobar que consta así en el certificado
- Comprobar la existencia de motor fueraborda y su posición en regata, si así esta declarado.
- En el caso de barcos de serie que han incorporado un alerón en la popa alargando la eslora total del casco, comprobar que así se refleja en el certificado y comprobar que la eslora real total corresponde con la declarada (En el certificado aparece en el campo "Type" y detrás del nombre de la serie, agregando la apostilla "+ Juppe").
- Se comprobará el número de tripulantes mínimos y máximo.

108.6.2 Grupo 2. **JARCIA.**

- Se verificarán las medidas de P, E, J y STL
- Tangones y botalón (IRC 26.3.8)
- Material del mástil
- Se verificará el número de pares de crucetas, pares de burdas y si lleva violín.
- En los barcos con dos palos comprobar PY, EY, LLY y LPY del palo mesana.

108.6.3 Grupo 3. **VELAS:**

- De la mayor se comprobarán las tres cuerdas (MUW, MHW y MTW). (IRC 26.5.2 a 4)
- Se tomarán las medidas de LL, LP, HHW y la HTW de la vela de proa de mayor superficie vélica (HSA), según la fórmula definida en la regla 26.7 de la Regla IRC y la de la LLmax. correspondiente al mayor gratil de cualquier vela de proa.

- Si las Instrucciones de Regata se exige el certificado Verificado, se comprobará que todas las velas de abordo lleven el sello de medición, excepto el tormentín.
- Se tomarán las medidas de las velas de vientos portantes, sean spinnakers simétricos o asimétricos.
- También se comprobará el número de spinnakers declarados respecto a los embarcados.
- Si lleva declarado "Solo génova sobre enrollador", se verificará que el enrollador esté totalmente instalado y operativo, y que su LP y LL corresponden con las declaradas en el certificado, pudiendo siempre llevar y usar un tormentín, verificando que éste corresponde con la descripción dada en la regla 4.26 de las ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS
- Si lleva declarado "Sola Génova sobre enrollador y Foque de Tiempo duro" se comprobará lo indicado en la regla anterior y además se verificará que la vela declarada como Foque de Tiempo Duro, corresponde a una vela descrita como tal en la regla 4.26 de las ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS
- Se verificará que el enrollador está operativo y que el LP de su génova es superior a 1.3 J. (IRC 26.8.1)

108.6.4 Grupo 4 **PROTOTIPOS:**

En los prototipos y barcos cuya serie no esté homologada, se medirán las dimensiones del casco. La eslora total, manga y los lanzamientos.

108.6.5 Grupo 5. **PESO:**

Se pesará el barco, verificará el tipo de hélice y número de palas, el calado, además del material y tipo de la quilla.

108.6.6 Grupo 6. **SEGURIDAD**

- a) El armador es el único responsable sobre el cumplimiento de las reglas y armamento de seguridad que prescribe la legislación española.
- b) La Autoridad Administradora se adhiere a las ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS en cuanto al material y especificaciones técnicas de seguridad, que según la categoría de la regata deberán cumplir los barcos que participen en la misma.

Los Comités de Regata podrán exigir su cumplimiento e inspeccionar los barcos siguiendo las Reglas para la Organización de Regatas y el Reglamento Técnico de Cruceros publicado por la RFEV incluidas sus penalizaciones.

- c) Ante cualquier discrepancia entre estas Prescripciones y las ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS, prevalecerá lo regulado en las ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

108.6.7 Grupo 7. **HABITABILIDAD PARA LA DIVISION CRUCERO**

- a) Los barcos de las Divisiones de Crucero y sin Spi deberán mantener su habitabilidad de origen. No se podrá desmontar y retirar elementos del mobiliario original interior, salvo por sustitución por otros de igual o mejor funcionalidad, similar peso y fijación más segura.

- b) Además, como mínimo, todos los Cruceros deberán tener:
- Suelo desmontable en todas las áreas habitables, extendido hasta la parte lateral inferior de las literas o asientos.
 - Colchonetas en todas las literas (Salvo declaración expresa contraria en la pesada).
 - Mesa para comer
 - Mesa de cartas.
 - Una cocina instalada en su lugar y apta para su uso en navegación con seguridad.
 - Un fregadero con desagüe completo en el área de la cocina.
 - Un retrete fijo en un compartimiento propio con una separación fija y sólida o un mamparo que lo separe de la cámara principal. Dispondrá de una puerta sólida que pueda cerrarse.
 - Un depósito de agua potable capaz de suministrar agua al fregadero.
 - Un depósito de combustible
- c) Si el Comité de Medición aprecia que en un Crucero no se cumplen los requisitos señalados en los párrafos anteriores, deberá actuar de conformidad con la regla 78.3 del RRV (en vigor)
- d) En el caso de que un armador discrepe de alguna de las características mínimas citadas podrá solicitar la exención enviando una solicitud suficientemente argumentada al Comité Técnico que decidirá si el cambio es procedente. Cualquier solicitud de supresión de elementos deberá acompañarse de un certificado de pesada del barco sin el elemento en cuestión.

108.7 INFRACCIONES SOBRE LAS MEDICIONES Y LAS CARACTERISTICAS DE LOS BARCOS BAJO EL SISTEMA IRC

108.7.1 Cuando las mediciones o verificación de características efectuadas en una regata difieran de las que figuran en cualquiera de los Certificado IRC y favorezcan al barco, se aplicará la siguiente tabla de penalizaciones.

Dependiendo del margen de diferencia las medidas o cantidades podrán estar dentro de una tolerancia, aumentarán un 5% o un 10% el Tiempo Real (TR) o producirán la descalificación. Si existe más de una penalización en porcentaje, se sumarán antes de aplicarlas al TR.

| Verificación | Tolerancia | PENALIZACIONES | | |
|-----------------------|------------|----------------|----------------|--------|
| | | +5 % TR | +10 % TR | DSQ |
| P, LOA, BMax, LWL, E, | < 0,2% | =>0,2% y <0,5% | =>0,5% y <1% | =>1% |
| J, STL | < 0,4% | =>0,4% y <1% | =>1% y <1,5% | =>1,5% |
| MTW, MHW, MUW | < 0,3% | =>0,5% y <1% | =>1% y <1,5% | =>1,5% |
| LL, LP, HHW, HTW HHB | < 0,5% | =>0,5% y <1% | =>1% y <1,5% | =>1,5% |
| SPA | < 1% | =>1% y <1,5% | =>1,5% y <2,5% | =>2,5% |

| | | | | |
|--|------|-------------|--------------|-------|
| y, x, h | < 1% | =>1% y <2% | =>2% y <5% | =>5% |
| HHB | < 5% | =>5% y <20% | =>20% y <40% | =>40% |
| Peso del barco | < 2% | =>2% y <4% | =>4% y <7% | =>7% |
| Velas no selladas (Prescrip.) | NO | 1 | 2 | >2 |
| Número de spinnakers | NO | Si +1 | Si +2 | Si >2 |
| Nº de tripulantes máximo (con certificado verificado) | NO | Si +1 | Si +2 | Si >2 |
| Nº de tripulantes mínimo | NO | Si -1 | Si -2 | |

108.7.2 Cuando en una serie de pruebas que conforman una regata el Comité de Medición observe que alguna de las medidas o características anteriores difiera de las indicadas en el Certificado, pero dentro de la tolerancia mencionada, no se le penalizará y se concederá al armador tiempo hasta la siguiente prueba para rectificar la medida hasta la cifra indicada en el Certificado

Se aplicará una penalización del 2% sobre el tiempo real en todas las pruebas si:

- a) No es posible rectificar
- b) No se puede conceder tiempo para rectificar.

108.7.3 Determinadas diferencias sobre lo declarado en el certificado, que favorecen al barco o infringen alguna regla, producen la descalificación del barco:

| Características | Regla IRC | DSQ |
|---|--------------------|-----|
| Falta de certificado o no válido | 9.10 | SI |
| Par crucetas, burdas o violín no declarados | 26.2.4 | SI |
| Mayor o Génova normal y declarados enrollables | 26.8 | SI |
| Enrollable de génova no operativo. O menor de 1.3J. Con enrollable uso de Génova no autorizado. | 26.8.1-b 26.8.3 | SI |
| No tener fueraborda cuando está declarado | 25.1.2 | SI |
| Cambios no declarados en los apéndices | 24.1 | SI |
| Orza / quilla retráctil declarada bloqueada | 24.3 | SI |
| No existe el lastre declarado (10 Kg. de tolerancia) | 9.7 | SI |
| Falta Lastre declarado o no convenientemente fijado al casco (Prescripciones) | 13.1 | SI |
| Tipo de hélice y/o número de palas | 25.1.3 | SI |
| Apéndices móviles o lastre líquido no declarado | 27.3.2 | SI |

| | | |
|---|------|----|
| Interiores que no cumplen los mínimos de habitabilidad de crucero (Prescripciones) | 13.7 | SI |
| Falta material de seguridad. (Reglamento Cruceros RFEV) | | SI |

108.7.4 Las penalizaciones se aplicaran en las pruebas en que se hayan infringido la/s regla/s.

108.7.5 Cuando como resultado de una revisión de medición el barco quede descalificado, el certificado IRC quedará automáticamente invalidado. El Comité de Regatas informará de las causas a la Autoridad del Rating.

108.7.6 Artículo 14 sustituye el párrafo 19.8 del Reglamento IRC y no puede ser modificado en los Anuncios ni en las Instrucciones de regata

108.8 INFRACCIONES SOBRE LAS MEDICIONES Y LAS CARACTERISTICAS DE LOS BARCOS BAJO EL SISTEMA CIM

Las penalizaciones a las infracciones en los barcos bajo el reglamento CIM serán las establecidas en dicho reglamento.

108.9 OTRAS INFRACCIONES EN CUALQUIER SISTEMA DE MEDICIÓN:

Se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

| INFRACCION | % mínimo s/número inscritos en su grupo | Mínimo de puestos |
|--|---|-------------------|
| OCS | DSQ | |
| Instrucciones de Regata | 20 % | 3 |
| Omisión Declaración Llegada o Declaración de Recorrido | 10 % | 1 |
| Instrucciones de Regata (infracciones menores) | Aviso (o 10 %) | 0 (o 1) |

108.10 INFRACCIONES AL REGLAMENTO DE SEGURIDAD DE LA ISAF

Penalizaciones por faltas en los elementos de seguridad según la categoría de la regata. Se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

| Regla | ELEMENTO A CONTROLAR | 30-50% 3 a 6 puestos | DSQ |
|----------------------|---|-------------------------|-----|
| BAJO CUBIERTA | | | |
| 2.03.2 | Lastre y equipo pesado firmemente trincados contra vuelco de 180 | X | |
| 3.18.2 | Retrete operativo e instalado con seguridad | X | |
| 3.19.2 | Literas instaladas con seguridad | X | |
| 3.20.1 | Fogón instalado antivuelco para uso seguro navegando | X | |
| 3.21.3 | Uno o más depósitos de agua de emergencia con capacidad mínima de 9 litros | X | |
| 3.25.3 | 1 ó 2 bombas de achique manuales | | X |
| 3.25.3 | 2 baldes sólidos de capacidad no menor de 9 litros, con rabiza | X | |
| 3.27.4 | Luces navegación emergencia , fuente de energía y cableado diferentes | X | |
| 3.28.1 | Motor propulsor y - Batería separada: | | X |
| 3.28.3 | Cantidad mínima de combustible en tanques de instalación permanente (*) | X | |
| 3.29.1 | Radio tranceptor marino. Si VHF, mínimo de 25 W. | | X |

| | | | |
|--------------------------------|---|--------|--------|
| | Antenas en tope palo y emergencia | X | |
| 3.29.1 | Receptor de radio capaz de recibir partes meteorológicos | | X |
| 4.03 | Espiches cónicos de madera blanda sujetos junto aberturas | X | |
| 4.05 | Dos o más extintores cargados y revisados | | X |
| 4.06.1 | - Una ó 2 anclas con sus cadenas, trincadas contra vuelco de 180: - No llevar - llevar solo una en barcos >= 8.5 m LOA | X | X |
| 4.07.1 | Linternas resistentes al agua, una con capacidad de señales. Bombillas y pilas | X | |
| 4.08 | Botiquín de urgencia y manual de uso | X | |
| 4.09 | Sirena de niebla | | X |
| 4.10 | Reflector de radar | | X |
| 4.13 | Escandallo o sondador electrónico | X | |
| 4.14 | Corredera o aparato de medir distancias recorridas | | X |
| 4.15.1 | Caña de emergencia adaptable a la mecha del timón | X | |
| 4.15.1 | Método alternativo de gobeRIar el barco si falla el timón | X | |
| 4.16 | Herramientas y respetos. Cizalla o medio para cortar la jarcia firme | X | |
| 4.17 | Nombre del barco en equipo flotante diverso (chalecos y aros salvavidas, etc.) | X | |
| 4.18 | Material reflectante en aros, balsas, aRIeses y chalecos salvavidas | X | |
| 4.26. | Mayor de capa (ver regla) o - rizo en la mayor que disminuya el 40% el gratil | | X |
| 4.26 | Foque de tiempo duro (ver regla). Sistema alternativo de envergado | X | |
| 5.01.1 | Chaleco salvavidas por tripulante con pito, nombre del barco y material reflectante - NO llevar o faltan más del 30% - Faltan algunos (<30%) | | X X |
| 5.02.1 | Arnés con cabo de seguridad por tripulante - No llevar - Faltan algunos (<30%) | X | X |
| 5.02.7 | Cabo de seguridad para al menos 30% tripulación (Además del arnés. Ver Regla) | | X |
| SOBRE LA MESA DE CARTAS | | | |
| | Certificado de medición completo y reglamento ORC ó RI ó IRC | | X |
| 3.24.1 | Tablillas de desvíos de los compases | | X |
| 3.29.1 | un equipo automático para obtener la situación | X | |
| 4.10 | Cartas (no solo electrónicas), libro de faros y equipo de navegación | X | |
| 4.12 | Gráfico debidamente protegido reflejando posición de los elementos de seguridad | X | |
| 4.20 | Certificado de revisión de la balsa salvavidas | X | |
| SOBRE CUBIERTA | | | |
| 4.20 | Balsa(s) salvavidas. Estiba y tiempo de recogida (ver regla). Capacidad para cada tripulante | | X |
| 3.14.2 | Pasamanos cable inox trenzado 3-5 mm de diámetro. Trincado de extremos -Pasamanos tensos (5.1 Kg. en medio < de 50mm) - Cabo sintético tirante de long menor a 100mm | X X | X |
| 3.17 | Apoya pies , no menor de 25 mm. Alrededor de la cubierta a proa del palo | | X |
| 3.24.1 | 1 ó 2 compases marinos , instalados adecuadamente y compensados. | | X |
| 3.27 | Probar las luces de navegación. Bombillas de respeto (25 W) | | X |
| 4.01.1 | Letras y números de vela , tamaño de los de la mayor, en costados o desplegable | | X |

| | | | |
|-----------------------------|---|---|---|
| 4.04.1 | Líneas de vida de cable inox 1x19 de 5 mm. O cinchas de igual resistencia. - No llevarlas a bordo - No llevarlas instaladas | X | X |
| 4.22 | Salvavidas con nombre del barco, silbato, luz de autoencendido, ancla de capa y baliza de asta al alcance del timonel y listo para su uso inmediato | | X |
| 4.24 | Guía de cabo de al menos 15 m. Fácilmente accesible desde la bañera | | X |
| SEÑALES PIROTÉCNICAS | | | |
| 4.23 | 4 BENGALAS ROJAS CON PARACAÍDAS Ninguna Falta alguna o alguna caducada (< 50%) | X | X |
| 4.23 | 4 BENGALAS ROJAS DE MANO Ninguna Falta alguna o alguna caducada (< 50%) | X | X |
| 4.23 | 2 BOTES DE HUMO NARANJA Ninguna Falta alguna o alguna caducada (< 50%) | X | X |

(*) Los tanques deberán tener la cantidad de combustible necesaria para poder navegar durante 8 horas a 6 nudos.

108.11 CHALECOS, LINEAS DE VIDA Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD

En las Regatas de Altura, Solitarios y A Dos, se exigirá de los participantes el uso de **CHALECO SALVAVIDAS, ARNES Y LINEAS DE VIDA** en todo momento.

109 PETICIONES DE REPARACIÓN (RDG)

Las reglas 62 y 64.2 del R.R.V. quedan modificadas con la siguiente adición:

Cuando el Comité de Protestas decida que un barco tiene derecho a reparación puede bonificarle de las siguientes formas:

- (a) cuando se bonifique el tiempo invertido, su tiempo compensado será corregido correspondientemente, y recibirá la puntuación que obtenga el barco cuyo tiempo compensado sea más próximo. Esta bonificación no afectará a la posición de los demás barcos. Así, dos barcos pueden recibir la misma puntuación.
- (b) cuando se bonifique su puntuación se procederá según lo establecido en la regla A10 del RRV.

110 PUNTUACION

110.1 DEFINICIONES

- (a) **Barco inscrito** es aquel cuya inscripción ha sido confirmada por la organización una vez cumplidos todos los trámites previos.
- (b) La **posición** de un barco en cada prueba será la de su orden de llegada, una vez compensado su tiempo, y aplicadas las penalizaciones en tiempo corregido, si las hubiera, excepto los barcos que se retiren después de terminar (RAF) y los que sean descalificados (DSQ), que no tendrán posición asignada.
- (c) La **puntuación** de un barco será la que corresponda a su posición en la prueba, aplicadas las reparaciones concedidas si las hubiera.

110.2 SISTEMA DE PUNTUACION

Se aplicará el Sistema de Puntuación Baja del RRV. En caso de empate se aplicará el sistema de la Regla A8 del RRV.

111 NOMBRE DEL BARCO

El nombre de un barco es aquel que figura en su certificado, y podrá exhibirse en cualquier parte de su casco, respetando siempre lo previsto en la Reglamentación 20 de la ISAF.

Este nombre será el utilizado para inscribirse en las regatas, salvo que haya obtenido autorización de publicidad de la RFEV.

112 LETRAS DE NACIONALIDAD Y NUMEROS DE VELA

112.1 Además de lo previsto en el **Apéndice G del RRV y las Prescripciones de la RFEV a dicho Apéndice**, los barcos exhibirán y usarán únicamente los números de vela que figuran en su Certificado de Medición, excepto autorización expresa por escrito del Comité de Regatas.

112.2 El número de vela será adjudicado, **previa solicitud, por la Autoridad Nacional**. Dicha Autoridad, para todos los barcos que tienen su base habitual y regatean en España, es la **RFEV, pudiendo remitir la solicitud a través de la Secretaria de la Clase Crucero de la RFEV**.

112.3 Los barcos monotipos (Platu 25 - J-80) exhibirán el número de vela otorgado por la Autoridad Nacional, consistente en el número de casco precedido por los números correspondientes a su Clase. (Ver también Prescripción de la RFEV al RRV)

113 BANDERAS IDENTIFICATIVAS DE GRUPO O CLASE

Según los barcos regateen agrupados en grupos o clases, llevarán una u otra o las dos. Se izarán en popa en lugar visible sobre la cubierta.

114 DECLARACION DE RECORRIDO

En caso de que las instrucciones de regata no digan lo contrario, en las regatas de longitud superior a 25 millas (excepto en recorridos al viento), que se disputen bajo el sistema ORC y en las que el Comité de Regatas no disponga de los medios suficientes para controlar el desarrollo de la prueba, los responsables de cada barco entregarán en la Oficina de Regatas una Declaración de Recorrido, firmada por ellos, antes de finalizar el plazo de protestas.

En la declaración de recorrido se harán constar la hora, situación aproximada, dirección del viento, intensidad, y rumbo del barco, a intervalos, como máximo, de dos horas y en todos los pasos de baliza.

115 USO DEL MOTOR

115.1 Un barco que no haya salido y que llega tarde a la salida, puede propulsarse a motor o ser remolcado para alcanzar la línea de salida, siempre que:

- (a) pare su motor o suelte su remolque antes de llegar a la zona de salida y no salga hasta al menos tres minutos después de su señal de salida, y además
- (b) informe por escrito del incidente a su llegada lo más pronto posible y siempre antes de que termine el plazo para protestar. (Adición a la regla 42.3 RRV)

115.2 Mientras se encuentre en regata un barco podrá hacer uso del motor por el tiempo estrictamente indispensable para librarse después de varar o de colisionar con otro barco u objeto (Adición al RRV 42.3 apartado (g)), siempre que cumpla con los siguientes puntos:

- (a) se penalice inmediatamente después del incidente, de acuerdo con las reglas 44.1 y 44.2 del RRV.
- (b) informe por escrito del incidente a su llegada lo más pronto posible y siempre antes de que termine el plazo para protestar. (Adición a la regla 42.3 RRV)

116 USO DE LAS COMUNICACIONES

- 116.1 En adición las reglas 29.1 y 29.2 RRV, podrá comunicarse por radio, canal VHF a determinar, las llamadas Individual y General. En este caso se anunciarán los números de vela o los nombres de los barcos para su identificación. Un retraso en la radiocomunicación de estas llamadas o el orden en que éstas se hagan y cualquier fallo en la emisión o recepción de aquellas no serán motivos para solicitar reparación. Esta regla no reduce, modifica ni exonera la responsabilidad de cada barco de salir conforme al RRV.
- 116.2 Los barcos deberán obligatoriamente ir equipados con un transceptor VHF u otro medio de comunicación electrónico.

117 PILOTOS AUTOMATICOS

Está prohibido el uso de pilotos automáticos, salvo en regatas en solitario, o a dos tripulantes si así lo establecen el Anuncio e Instrucciones de Regata.

118 MODIFICACIONES REGLAMENTO TÉCNICO

El **Comité Técnico de Cruceros de la RFEV** podrá proponer la **modificación** de cualquier norma de este reglamento, por causas justificadas, con carácter urgente y provisional, siendo ratificadas sus propuestas lo antes posible por el **RFEV**, el **Comité Ejecutivo de la RFEV** y la **Comisión Delegada de la RFEV**. Sin este requisito, no se podrá modificar ninguna norma de lo establecido en este Reglamento Técnico de Cruceros.

CAPITULO II

REGATAS BAJO EL SISTEMA ORC

200 AGRUPACION DE LA FLOTA

En los artículos siguientes se indican las recomendaciones para la organización de regatas bajo el sistema ORC, es posible que existan particularidades de la flota en las diferentes zonas de aplicación del Sistema ORC. Por todo esto, se permite que cada club y/o Federación Autonómica adapte el presente reglamento a sus necesidades locales.

No obstante, en las regatas puntuables para el Campeonato de España o Copa de España por zonas bajo el Sistema ORC deberá existir uniformidad en los criterios (que habrá que definir en las instrucciones de regata) de modo que los barcos que participen en estas regatas mantengan los mismos criterios en todas las regatas de la misma Copa, no obstante, todos los barcos deben cumplir con las Reglas de Habitabilidad ORC.

201 CLASES

201.1 La flota se dividirá en Clases en función del GPH de acuerdo con los valores del siguiente cuadro.

| CLASE | GPH |
|----------|----------------------------|
| Clase 0: | < de 590 sg/milla. |
| Clase 1: | Entre 590 y < 625 sg/milla |
| Clase 2: | Entre 625 y < 670 sg/milla |
| Clase 3: | Entre 670 y < 715 sg/milla |
| Clase 4: | >= a 715 sg/milla |

Las clases pueden ser agrupadas en una regata determinada en función del número de barcos inscritos, se recomienda agrupar los barcos si hay menos de 8 barcos por clase pudiéndose establecer una Clasificación General de todas las Clases o Grupos de Clases.

201.2 **División Corinthian:** Se considera que son barcos de división Corinthian aquellos barcos que cumplan con la Reglamentación 22 ISAF

202 NUMERALES DE CLASE

En las regatas en donde se realicen clasificaciones por clases se utilizará el numeral de clase correspondiente.

Los numerales de clase son del 0 al 4 del C.I.S. respectivamente.

203 COMPENSACION Y CLASIFICACIONES BAJO EL SISTEMA ORC

203.1 La elección del sistema de compensación será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

La elección del sistema a aplicar para el cálculo de una clasificación, se debe basar en los datos meteorológicos que se tengan sobre el campo de regatas y en la toma de datos del recorrido de la prueba. Las millas de los distintos tramos del recorrido realizado se tomarán redondeando a dos decimales por exceso o defecto según el caso.

203.2 Los sistemas de compensación aplicables en la clasificación de las pruebas son los siguientes:

- A. Recorrido Compuesto:** este es el sistema que se recomienda utilizar. Se calcula a partir de las distancias y los rumbos de viento real de cada tramo de la prueba, y se aplicará con los siguientes criterios:

El recorrido compuesto se puede utilizar con **viento fijo** cuando la intensidad del viento (TWS) sea regular para la flota en general, o **implícito** cuando la intensidad de viento sea muy variable.

Cuando la intensidad real de viento sea parecida al viento implícito del que ha ganado la regata, se puede utilizar éste como viento fijo para toda la flota. En caso contrario, si los datos reales tomados por el Comité de Regatas son fiables, se pueden tomar éstos como intensidad de viento fijo. Si la intensidad de viento ha sido variable y/o menor a 10 nudos de viento, se utilizará el viento implícito para la clasificación.

En los recorridos barlovento/sotavento se medirán, como máximo cada 5 minutos, la intensidad y dirección del viento en la baliza de barlovento y en la de sotavento, y, a ser posible, en la mitad del tramo. Esta información se le irá pasando al comité de regatas para decidir los parámetros a aplicar en la regata.

B. Sistemas Simplificados:

- B1** Se modifica el modo de cálculo de los factores de compensación simplificados para regatas barlovento sotavento, antes estaban basadas en un recorrido tipo triángulo olímpico y ahora se basarán en valores de ceñida y popa del siguiente modo:

- i. 25% WW/LW 8
- ii. 40% WW/LW 12
- iii. 35% WW/LW 16

- B2** Los valores TCF, PLT, PLD y de triple número serán modificados de acuerdo con estos valores.

- C. TRIPLE NUMBER:** El tiempo compensado se calcula de la siguiente forma:

Tiempo compensado= ToT (low-Medium-High) * Tiempo invertido

El sistema de Triple Número provee de tres factores multiplicadores de tiempo (TOT) cada uno correspondiente a un rango de vientos:

- Vientos Flojos (Low): Menor o igual a 9 nudos
- Vientos Medios (Medium): entre 9 y 14 nudos
- Vientos Fuertes (High): igual o mayor a 14 nudos

La elección del sistema de compensación será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

La elección del sistema a aplicar para el cálculo de una clasificación, se debe basar en los datos meteorológicos que se tengan sobre el campo de regatas y en la toma de datos del recorrido de la prueba. Las millas de los distintos tramos del recorrido realizado se tomarán redondeando a dos decimales por exceso o defecto según el caso.

La recomendación es utilizar los sistemas simplificados en aquellas ocasiones en que no sea fiable la aplicación del Recorrido Compuesto, bien sea porque las condiciones de viento reinantes (roles, encalmadas...) no permiten obtener datos adecuados, o bien porque no se

disponga de los medios mínimos necesarios para realizar mediciones de viento con la exactitud requerida (caso de regatas locales o de club).

En regatas Barlovento/Sotavento se aplicará el ISN y en regatas costeras o largas se aplicará el OSN.

La aplicación de los sistemas simplificados se explica a continuación.

- **Como sistema alternativo al recorrido compuesto en las Regatas de Nivel A y Nivel B se utilizará:**

Performance Line (PLS): Este sistema permite hacer clasificaciones simplificadas de una forma más justa que las realizadas con un número fijo. Es una combinación de los sistemas de Tiempo sobre Tiempo y Tiempo sobre Distancia.

El PLS se obtiene de la interpolación de la curva polar de un barco en una recta, entre 8 y 16 nudos de viento para un recorrido predeterminado, y la compensación se calcula a partir de dos factores, el factor tiempo (PLT) y el factor distancia (PLD), que se encuentran en los certificados ORC.

El cálculo de la compensación se hace mediante la siguiente formula:

$$TC = (\text{Tiempo invertido en seg.} * PLT) - (\text{Millas del recorrido} * PLD)$$

- **Como sistema en las regatas de club se utilizará:**

TMF, (Factor Multiplicador de Tiempo) - Tiempo sobre tiempo OSN: este factor se obtiene de dividir 600 entre el valor del GPH de la embarcación respectivamente.

Aplicando el TMF se tiene:

$$TC = TI * TMF$$

Siendo: TC = Tiempo compensado.

TI = Tiempo invertido.

M = Longitud del recorrido en millas.

Este sistema no debe de emplearse cuando hay grandes encalmadas ya que desvirtúa mucho la clasificación, utilizar entonces el GPH

GPH - Tiempo sobre distancia:

El tiempo compensado se obtiene con la fórmula:

$$TC = TI - GPH * M$$

Siendo: TC = Tiempo compensado.

TI = Tiempo invertido.

M = Longitud del recorrido en millas.

Si algún tiempo compensado sale negativo, se sumará a los tiempos compensados de todos los barcos una misma cantidad de tiempo, de modo que todos resulten positivos.

203.3 En los recorridos en donde se utilice un sistema de compensación variable (regla 203.2 RTC, sistema A), se publicará antes de la salida la tabla comparativa teórica del recorrido propuesto con respecto al barco de menor GPH. Esta publicación no condiciona la elección del sistema de compensación que efectúe el Comité de Regatas.

203.4 En las regatas donde se utilice el recorrido compuesto, será obligatorio publicar con la clasificación, los datos aplicados en la regata y la tabla de compensaciones para el recorrido aplicado.

203.5 Cuando se aplique un sistema de compensación fija, se utilizará el Performance Line, PLS en regatas que se disputen con criterios de Nivel A y Nivel B y se recomienda utilizar el TMF Offshore en regatas de club.

203.6 El cálculo de clasificaciones se efectuará únicamente con el programa CYALTURA autorizado por la RFEV.

204 TIEMPO LÍMITE

El tiempo límite de un barco en una regata determinada es el tiempo máximo que puede invertir en esa regata. Si un barco no finaliza una regata dentro de su tiempo límite será clasificado como 'no terminó' (DNF).

Se calcula para cada barco en función del valor medio de su predicción teórica en ceñida y popa para 6 nudos de viento $(UP6+D6)/2$ y la longitud real del recorrido de la prueba en millas (M).

$$\text{Tiempo Límite} = (K * ((UP6+D6)/2) * M \text{ (Longitud real del recorrido)})$$

A menos que las Instrucciones de Regata dispongan otra cosa, a fin de controlar el tiempo límite de una prueba, el valor del factor K es de 1.2

En las regatas de Nivel A y Nivel B se utilizará como valor el de 1.2. Se recomienda que en otras regatas, este factor pueda alcanzar un valor de 1.5, a criterio del club organizador.

205 PESO DECLARADO DE LA TRIPULACION.

El Armador, será responsable de asegurarse que el peso de la tripulación a bordo en regata, no exceda del peso declarado de la tripulación (Crew Weight Declaret) que figura en el certificado ORC y, cualquier exceso será penalizado conforme establece la regla 108.4(a) RTC.

La báscula oficial del evento será la proporcionada por el Comité Organizador, debiendo tener en su poder el Certificado de Calibración o, en su defecto, un peso corrector. La utilización de la misma no será motivo de protesta o reconsideración por parte de los participantes.

REGATAS BAJO EL SISTEMA RI

206. PARTICULARIDADES DE LA FLOTA

En los artículos siguientes se indican las recomendaciones para la organización de regatas bajo el sistema RI, es posible que existan particularidades de la flota en las diferentes zonas de aplicación del RI. Por todo esto, se permite que cada club y/o Federación Autónoma adapte el presente reglamento a sus necesidades locales.

No obstante, en las regatas puntuables para las Copas de España por zonas RI deberá existir uniformidad en los criterios (que habrá que definir en las instrucciones de regata) de modo que los barcos que participen en estas regatas mantengan los mismos criterios en todas las regatas de la misma Copa.

207. AGRUPACIÓN DE LA FLOTA

La flota RI se agrupará por clases con la recomendación indicada en el artículo 207.1, cuando cada Clase alcance un número determinado de barcos hará salida y clasificación separada

207.1 Clases RI

La flota se dividirá en Clases, de acuerdo con la siguiente Tabla:

| CLASE | TCF medio |
|-------|--------------------------|
| 0 | $TCF \geq 1,190$ |
| 1 | $1,050 \leq TCF < 1,190$ |
| 2 | $0,985 \leq TCF < 1,050$ |
| 3 | $0,885 \leq TCF < 0,985$ |
| 4 | $TCF < 0,885$ |
| 5 * | Sport Boat |

** Barcos cuya fecha de serie sea >1982 y menores de 9m con $DSPM < 2000 \text{ Kg}$ y $DSPM/L^3 < 4.5$.

207.1.1 Se acuerda dar flexibilidad a cada Comité de Regatas para aplicar las Clases, pero se recomienda:

- Si el número de barcos lo permite dar la salida conjunta a todas las clases.
Se recomienda a los Comités Organizadores, que en caso de no haber más de 5 barcos inscritos en las Clases 0 y 5, estos se incorporen a la Clase más indicada en función a su TCF, excepto que debido a las características de este tipo de embarcaciones (Ver **) no podrán competir dentro de la Clase 4.
- Hacer una Clasificación por Clases, de las cuales se extraerá una **Clasificación Corinthian** y una **Clasificación para Clásicos**.
- En caso de dar salidas por Clases, si los recorridos no son los mismos, no se podrá realizar una Clasificación General.
- Si se hacen salidas por Clases, que sean consecutivas y no haya más de 30 minutos entre la primera salida y la última.

Esto tiene por objeto no distorsionar, si ello fuera necesario, la posible Clasificación General Absoluta.

En caso de hacer clasificaciones generales conjuntas entre las Clases establecidas, se hará teniendo en cuenta la puntuación obtenida individualmente por cada barco en su Clase.

Existen diversos sistemas que tienen en cuenta la existencia de distinto número de barcos en cada Clase y la celebración de distinto número de pruebas, por lo que se recomienda contactar previamente con el RFEV para definir el sistema que mejor se ajuste a la flota de cada Club.

En caso de empate se aplicará el sistema de la Regla A8 del RRV y si aún persistiera el empate ganará el barco con más barcos en su Clase. Adición a la regla A8 del RRV.

207.1.2 División RI Clásico

Podrán competir en esta clase los barcos con una fecha de serie superior a 25 años de antigüedad.

207.1.3 División Corinthian:

Se considera que son barcos de división Corinthian aquellos barcos que cumplan con la Reglamentación 22 ISAF.

207.1.4 División Club:

Podrán competir en la división Club aquellos barcos, en los que así venga definido en su Certificado y los barcos RI Clásicos (*) que cumplan con la Regla 207.1.2 de este RTC.

Estos barcos no puntuarán en la Clasificación de la Copa de España por Zonas Marítimas.

Los barcos que no sean RI CLUB, únicamente podrán participar en esta división con una penalización en sus factores de rating del 4%, redondeando al cuarto decimal para el TCF y al primer decimal para el SPM.

Se considerará barco de la División Club a los barcos que cumplan con las siguientes especificaciones:

- Barcos sin publicidad
- Con un RPP< de 103 o sin ninguna vela medida
- Con enrollador de Génova (**) o Mayor
- Sin palo de carbono
- Velas de poliéster en proa y Mayor (***)

(*) Estos no deberán de llevar publicidad, ni palo de Carbono, y la vela mayor o las velas de proa deberán de ser de poliéster.

(**) Se deberá de cumplir con los requisitos de enrollador de genova o foque aunque este sea menor del 130% de J. (Un solo genova o foque a bordo y puesto sobre el enrollador)

(***) Se consideraran velas de poliéster aquellas que en la trama y la urdimbre sean de poliéster o poliéster laminado, no permitiéndose el laminado con ARAMIDAS (Poliamidas aromáticas, Kewlar, Technora, Twaron, etc...) o POLIETILENOS (Centran, Dyneema, Pentex, Spectra, etc....)

208. BANDERAS DE DIVISIÓN Y BANDERAS DE CLASE

Las banderas de Clase son las siguientes:

| CLASE | BANDERA |
|--------------|--------------------|
| 0 | "W" del CIS |
| 1 | "T" del CIS |
| 2 | "K" del CIS |
| 3 | "Q" del CIS |
| 4 | "U" del CIS |

| | |
|---|-------------|
| 5 | "E" del CIS |
|---|-------------|

Las embarcaciones deberán llevar izada en su backstay la bandera de Clase correspondiente.

209 SISTEMA DE CLASIFICACIÓN Y COMPENSACIÓN RI REGATAS DEL CALENDARIO OFICIAL DE LA R.F.E.V.

La elección del viento a aplicar para el sistema de compensación RI será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

En caso de que el Comité de Regatas disponga de medios suficientes o de vientos estables se podrá utilizar cualquiera de ellos.

En regatas costeras o largas donde hay periodos de encalmadas intercalados con periodos de viento se recomienda la utilización del viento medio SPM.

Para la aplicación de la intensidad de viento es necesario tener una electrónica calibrada y hacer medias de tomas de intensidad de forma regular (cada 5 minutos), En caso de duda se tendrá en cuenta si la llegada se ha producido con viento o con muy poco viento, ya que esto va a determinar las diferencias de tiempo real al llegar los barcos.

La elección del sistema de compensación será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

La elección del sistema a aplicar para el cálculo de una clasificación, se debe basar en los datos meteorológicos que se tengan sobre el campo de regatas y en la toma de datos del recorrido de la prueba. Las millas de los distintos tramos del recorrido realizado se tomarán redondeando a dos decimales por exceso o defecto según el caso.

Hay otros dos factores en el certificado RI el TCF_{up} (ceñida) y el TCF_{dw}(popa), Estos factores se podrán utilizar en regatas costeras donde aproximadamente el 90% de recorrido sea con vientos de ceñida (viento real durante todo el recorrido con un ángulo < 60° respecto al rumbo directo salida o desmarque /llegada) o con vientos portantes (viento real durante todo el recorrido con un ángulo > 60° respecto al rumbo directo salida o desmarque/llegada), en caso de duda se aplicara uno los sistemas anteriores.

Para efectuar las clasificaciones y así evitar posibles errores en hojas de cálculo, se utilizará el programa oficial de la RFEV.

No se dará ninguna salida para los grupos RI 1, 2 y 3 con un viento de intensidad inferior a 6 nudos en recorridos "Barlovento-Sotavento", "Triángulos", y/o recorridos inferiores a 10 millas.

209.1 Los sistemas de compensación aplicables en la clasificación de las pruebas son los siguientes:

Tiempo sobre Distancia: para el que se utiliza el SPM.

Tiempo sobre Tiempo: para el que se define el TCF, que se obtiene de dividir 648 entre el valor del SPM, $TCF = 648/SPM$

El tiempo compensado será el resultante de redondear al segundo el tiempo obtenido por la fórmula, redondeando 0,5 al entero superior

209.1.1 **Tiempo sobre Distancia:**

Siendo: SPM (Segundos por milla) - Tiempo sobre distancia

El tiempo compensado se obtiene con la fórmula:

$$TC = TI - SPM \cdot M$$

Siendo:

TC = Tiempo compensado TI = Tiempo invertido M = Longitud del recorrido en millas

209.1.2 Tiempo sobre Tiempo:

TCF (Factor Multiplicador de Tiempo) - Tiempo sobre tiempo:

Aplicando el TCF se tiene:

$$TC = TI \cdot TCF$$

Siendo:

TC = Tiempo compensado TI = Tiempo invertido

210 TIEMPO LÍMITE

El tiempo límite de un barco en una regata determinada es el tiempo máximo que puede invertir en esa regata. Si un barco no finaliza una regata dentro de su tiempo límite será clasificado como 'no terminó' (DNF).

Se calcula para cada barco en función del TCF_L ligero que figura en el certificado de medición, aplicado de la siguiente forma:

$$TM = K \cdot 648 / TCF \ L$$

$$TL = TM \cdot M$$

TM: Tiempo por Milla

TL: Tiempo Límite

TCF_L: Factor Compensación

TM: Tiempo por Milla

K: Factor constante 1.8

M: Longitud del recorrido en Millas

A menos que las Instrucciones de Regata dispongan otra cosa, a fin de controlar el tiempo límite de una prueba, el valor del factor K es de 1.8.

En las regatas de la Copa de España de Cruceros RI por Zonas Marítimas se utilizará como valor de dicho factor K de 1.8.

REGATAS BAJO EL SISTEMA IRC

211. INTRODUCCIÓN

El sistema de compensación de tiempos de regata IRC, propiedad del R.O.R.C. inglés, y la U.N.C.L. francesa, está gestionado en España por la RFEV y la R.A.N.C., como Autoridades Nacionales del Rating.

El resultado de este sistema de medición proporciona a cada armador el factor corrector del tiempo real llamado rating o TCC (Time Correction Club).

El propósito de las Autoridades Administrativas es potenciar la celebración de regatas e incrementar la participación de los barcos de Crucero. Este objetivo implica la responsabilidad de ofrecer un entorno de competición lo más justo y sencillo posible. Con este ánimo se dictan las presentes Prescripciones dirigidas a los armadores y Comités de Regatas.

Como complemento y para definir y facilitar las mediciones se emite aparte el Manual de Medición IRC

Estas Prescripciones entrarán en vigor a partir del 1º de Enero de 2010.

212. REGATAS BAJO EL SISTEMA IRC

- 212.1 Se considerarán regatas bajo el Sistema IRC aquellas que utilizan los coeficientes IRC (también llamados TCC) como sistema para la compensación de tiempos.
- 212.2 Los certificados de rating IRC son individuales para un armador, su barco y número de vela. Los certificados deben renovarse cada año natural.
- 212.3 Todos los barcos que participen en una regata IRC deberán disponer de un certificado IRC válido.
- 212.4 Cumpliendo con lo especificado en el RRV J1.2 (7), los Comités de Regatas que organicen regatas IRC requerirán a cada participante, en su Anuncio de Regata, una copia válida de su certificado de rating.
- 212.5 Los Comités de Regata declararán, como mínimo, en su Anuncio e Instrucciones de Regata, que se regirán por las siguientes reglas:
1. Reglamento de Regatas a Vela (RRV) de la I.S.A.F (2009-2012)
 2. Las Prescripciones de la RFEV al RRV
 3. El Reglamento de Competiciones de la RFEV
 4. Reglamento de las Reglas IRC 2010
 5. Reglamento Técnico de Cruceros de la Real Federación Española de Vela
 6. Reglas de Seguridad de la ISAF
 7. Disposiciones legales aplicables
- 212.6 Las disposiciones incluidas en este apartado 2, 3, 4, 6 y 7 del presente capítulo no podrán ser modificadas en el Anuncio ni en las Instrucciones de Regata.

213. CATEGORIA DE LAS REGATAS BAJO EL SISTEMA IRC

Se establecen dos categorías bajo el Sistema IRC de regata en función de las exigencias técnicas a los barcos y a la organización. En las Regatas de Nivel A, el Comité de Regatas exigirá que los armadores presenten un certificado IRC Verificado y dispondrá de Comité de Medición. En las regatas de Nivel B estas condiciones no serán obligatorias, pero el Comité de Regata deberá resolver con un medidor oficial reconocido las protestas de medición.

214. COMPENSACIÓN DE TIEMPO

El resultado de una prueba o regata, en cuanto a la compensación de tiempo, que iguale los diferentes barcos, puede calcularse según dos métodos, el de "Tiempo sobre Tiempo" o el de "Tiempo sobre Distancia".

214.1 TIEMPO SOBRE TIEMPO

Para la aplicación del sistema de Tiempo sobre Tiempo, se parte del Tiempo Real efectuado en una prueba (TR) que se multiplica por el TCC, obteniendo el Tiempo Compensado (TC). La clasificación se establecerá de menor a mayor TC para los grupos de clasificación que se hayan programado. La fórmula será:

$$TC = TR \times TCC$$

Se recomienda este sistema de compensación de tiempo sobre tiempo para las regatas cortas con vientos más o menos constantes.

214.2 TIEMPO SOBRE DISTANCIA

La fórmula para adaptar el rating IRC a la modalidad de Tiempo sobre Distancia es:

$$TC = TR - TTB$$

Donde:

$$TTB = BSF \times M$$

$$BSF = 5300 / (TCC \times 10) - 1.75$$

TC = Tiempo compensado

BSF = Tiempo teórico base, en segundos/milla (aparece en el certificado IRC)

TTB = Tiempo teórico base en segundos

M = Millas de la prueba sobre la carta

TR = Tiempo real

Se recomienda este sistema de compensación de tiempo sobre distancia en las regatas largas, con posibilidad de vientos de intensidad muy variable, en especial calmas.

215. DIVISIONES DE LA FLOTA

A efectos de clasificación de la flota que participa en una regata, ésta se separará en dos divisiones:

División de barcos IRC

División de barcos sin spinnaker

Los barcos de con Spinnaker se dividen dependiendo de su TCC.

Los barcos que no utilicen el spinnaker podrán regatear en una división propia aplicándoles el TCC sin spinnaker calculado en todos los certificados de rating.

215.1 FACTOR APAREJO PESO (F.A.P.)

Se modificará la fórmula teniendo en cuenta la relación área vélica - desplazamiento.

215.2 DIVISIONES IRC Y SIN SPINAKEER.

Los barcos que deseen utilizar el TCC sin Spinnaker (IRC 9.4.2), se entregarán en la División de "Sin Spinnaker". Esta división deberá estar contemplada en los correspondientes Anuncios e Instrucciones de Regata.

En las clasificaciones de los eventos, no se podrá mezclar barcos utilizando distintos TCC ("Sin Spinnaker" o normales) que se indican en los certificados de rating debiendo establecerse dos clasificaciones independientes.

En caso que el Comité de Regata lo considere imprescindible, podrá incluir barcos Sin Spinnaker, siempre que se le aplique su TCC normal y no el de "Sin Spinnaker" que figura en su certificado.

Cuando un barco IRC participe en una regata donde compitan barcos regulados con otras reglas de compensación, o donde haya monotipos, el barco IRC deberá llevar izada la letra "F" del CIS.

Las banderas que diferencian las Divisiones son las siguientes:

Para la División IRC: La letra "T" del C.I.S.

Para la División Sin Spi La letra "G" del C.I.S.

Estas banderas serán la que ize el Comité cuando existan salidas independientes de las Divisiones.

216. CLASES O GRUPOS DE CLASIFICACIÓN

216.1 Cuando una de las Divisiones resulte lo suficientemente numerosa que aconseje formar grupos más reducidos, estas divisiones se subdividirán en Clases en función de su TCC:

| | | |
|---------|----------------------------|-----------------------------------|
| Clase 1 | TCC > de 1.030 | Mostrando el numeral 1 del C.I.S. |
| Clase 2 | TCC entre >0.980 y <=1.030 | " 2 " |
| Clase 3 | TCC <= 0.980 | " 3 " |

216.2 Las clases resultantes deberán tener un mínimo de cinco barcos. En el caso que alguna clase no alcance esa cifra los Comités de Regata podrán, en función del tipo de flota inscrita, agrupar las clases. Los barcos mostrarán su bandera de clase independientemente de las agrupaciones que se realicen.

216.3 Las banderas de IRC, División y numeral de Clase se izarán por este orden, en el estay de popa para los sloop y goletas. Para los ketch y yawl en el amantillo de mesana.

217. TIEMPO LÍMITE DE UNA REGATA

El tiempo límite que tiene cada barco, para efectuar una prueba, estará en función de las siguientes fórmulas:

| | | |
|-------|--|---------------------------------|
| 217.1 | Para regatas con un recorrido igual o menor a 6 millas | $TL = 2.50 \times M \times BSF$ |
| 217.2 | Para regatas con un recorrido de 6 millas a 13 millas | $TL = 2.35 \times M \times BSF$ |
| 217.3 | Para regatas con un recorrido superior a 13 millas | $TL = 2.15 \times M \times BSF$ |

Siendo:

TL = Tiempo límite de la prueba en segundos

M = Millas de la prueba sobre la carta.

218. TRIPULACIONES

Los Comités de Regata podrán:

218.1 Limitar el número mínimo de tripulantes por barco.

218.2 Limitar el número máximo de tripulantes por barco, utilizando para ello la cantidad que figura en el Certificado

218.3 En caso de no haber notificación al respecto, un barco ha de embarcar como mínimo tres tripulantes y como máximo el número máximo de tripulantes que figura en su Certificado.

219 REGATAS EN MONOTIPO

219.1 Son regatas de crucero monotipo aquellas en las que barcos del mismo modelo y características compiten entre sí en tiempo real. Para ser considerados monotipo los barcos deberán cumplir con las Reglas de Clase reconocida por la ISAF o la RFEV, o poseer un certificado ORC monotipo (incluyendo los expedidos por la RFEV a tales efectos).

219.2 En las regatas de monotipo bajo Reglas de Clase se aplicará el RTC excepto lo que resulte modificado por el presente Reglamento Técnico de Cruceros.

219.3 En las regatas de monotipo bajo certificado ORC monotipo se aplicará el RTC excepto las reglas que resulten modificadas por el presente Reglamento Técnico de Cruceros.

219.4 Como banderas de clase se usarán los emblemas de Clase, o, en su defecto, la V del CIS.

220 REGATAS EN LEVEL CLASS

Son regatas en Level Class aquellas en las que barcos de diferente diseño y características pero sujetos a una regla y unos parámetros límite (que definen una Box-Rule), compiten entre sí en tiempo real. Para ser considerados dentro de este formato, los barcos deberán cumplir con las Reglas de Clase respectivas, reconocidas por la ISAF o la RFEV.

CAPITULO III

MEDICIONES Y CERTIFICADOS

301 CERTIFICADOS DE MEDICION

El certificado de medición es un documento que contiene las medidas de la embarcación y los resultados del cálculo, con los cuales se calcula su clasificación en las regatas.

Es emitido por la Autoridad Administradora y tiene validez para el año en que se ha expedido, caducando en la fecha que figura en el documento, por lo que se debe solicitar su renovación a comienzos de cada año.

La **Autoridad Administradora** son la RFEV y la RANC (Oficina de Rating On Line). En caso de que la Autoridad Nacional adoptara otros sistemas, indicará quien o quienes son las Autoridades Administradoras.

Un barco solo puede tener un certificado válido de medición, ya que cada certificado invalida automáticamente el certificado anterior.

Es obligatorio llevar a bordo en regatas una copia del certificado válido de medición y, cuando corresponda, del certificado de habitabilidad.

302 GESTION DE LOS CERTIFICADOS DE MEDICIÓN

Los certificados de medición se solicitarán directamente a la Autoridad Administradora.

Los documentos a remitir son los siguientes:

- El impreso de solicitud de certificado, debidamente cumplimentado en todos sus apartados. Los modelos de solicitud están a disposición en las páginas WEB.
- Formulario de Habitabilidad
- Hoja de medidas del Medidor
- Copia de la transferencia bancaria o en su defecto número de tarjeta de crédito incluida en la solicitud.

Una vez procesados y verificados los datos se emitirá el certificado y se remitirán por correo.

303 CERTIFICADOS BAJO EL SISTEMA ORC

303.1. Primer certificado

Además de los documentos relacionados anteriormente, se remitirá a la RFEV la hoja de datos de la medición completa firmada por el medidor y Certificado de Habitabilidad con las firmas de armador y medidor.

303.2 Renovación sin cambios

Si no ha sido emitido por la RFEV, se acompañará además fotocopia del certificado anterior, incluida su hoja nº 2 (cuando sea necesario). Una vez emitido el nuevo certificado, se le remitirá por correo.

303.3 Renovación con cambios

La hoja de nuevos datos firmada por el medidor, que deberá estar de acuerdo con el procedimiento establecido por la RFEV para su envío, se acompañará a la solicitud.

Así mismo remitirá fotocopia del certificado anterior, incluyendo su hoja nº 2 (cuando sea necesario).

303.4 Renovación por cambio de armador

La regla 304.2 del ORC estipula que, en caso de cambio de armador, el nuevo titular debe llevar a cabo una revisión de los pesos del inventario de medición con un medidor, sin necesidad de poner el barco en trimado de medición.

Una vez hecha satisfactoriamente la comprobación, se endosará una copia del certificado con la inscripción: **"REVISADO POR CAMBIO DE ARMADOR"** y se firmará y datará por el nuevo Armador y el medidor. Tras recibir este documento junto con la solicitud, la RFEV renovará el certificado.

303.5 **CERTIFICADOS ORC CLUB**

Son certificados pensados para regatas locales, que, mediante una medición sencilla y un coste reducido, pretende fomentar la participación de la flota local en regatas ORC, aprovechando la potencia del sistema de medición y acercándolo al regatista. Los datos no medidos son estimados de acuerdo con las medidas de barcos de la misma serie o modelo.

Tiene la ventaja de aplicar un ORC mas justo que el GPH estimado, pudiendo acceder a toda la gama de posibilidades de compensación.

Los certificados ORC Club podrán emitirse sin la realización de ninguna medición, asignándoles, por el tipo de barco, una medición de velas, motor, declaración de peso de tripulación, aparejo y escora penalizados con relación a barcos medidos.

El patrón podrá, a través de un medidor, medirse cada uno de estos apartados para mejorar su rating. Cuantos más apartados se midan, mejor rating tendrá.

Para solicitar el certificado ORC Club se dispone de un impreso de solicitud en la WEB de la RFEV, debiéndose rellenar la misma en su totalidad.

Este impreso es suficiente para obtener un certificado ORC Club, pero, si el armador desea mejorar su rating puede adjuntar una Hoja de Medidas con los datos medidos por el medidor.

Relación de medidas aceptadas para un certificado ORC Club: Velas, Aparejo e Instalación de la hélice. No se aceptará el pesaje del palo. Si un barco no tiene medición de casco, se aceptará la prueba de escora como estimación de los valores de estabilidad del mismo.

Al realizar la prueba de estabilidad, si el barco tiene medición de casco, el certificado deja de ser ORC Club y pasa a ser un certificado normal.

Aquellos barcos de los que no se tenga medición de casco, recibirán una estimación en relación a los datos de desplazamiento, eslora del barco y otras características, según un cuestionario a rellenar por un medidor.

Si la Comisión de Cruceros, a través de un informe emanado por el Comité Técnico, observa que los datos estimados en el certificado de club no se ajustan a los parámetros reales del barco, podrá emitir un nuevo certificado cambiando cualquier dato de los estimados, sin previo aviso y sin derecho a protesta a no ser que se haga una medición oficial.

Si durante una regata se observa que los datos estimados en el certificado de club no se ajustan a los parámetros reales del barco, el Comité de Regata podrá comprobar dichos datos por medio del medidor presente en la misma y se procederá a emitir un nuevo certificado.

303.6 **REGATAS CON TRIPULACIÓN REDUCIDA**

Las **REGATAS CON TRIPULACIÓN REDUCIDA** son aquellas que establecen en su Anuncio de Regata un límite en el número de tripulantes que puede llevar a bordo un barco en regata y siempre que dicho límite sea igual o menor que 3 tripulantes.

303.7 IMPORTE DE EMISION DE CERTIFICADOS BAJO EL SISTEMA ORC

Durante 2011, la emisión de certificados y otros documentos tendrá los siguientes importes:

| Emisión Certificados ORC | 1er Certificado Año | 2º Certificado y sucesivos |
|--------------------------|---------------------|----------------------------|
| PRECIO POR METRO | 11,00 € | 7,00 € |

| ORC CLUB | 1er Certificado Año | 2º Cert. Y sucesivos |
|------------------|---------------------|----------------------|
| PRECIO POR METRO | 8,00 € | 5,00 € |

| Otros Conceptos | Península y Canarias | Comentario |
|---------------------------|----------------------|---------------------------|
| Numero de Vela | 120,00 € | Pago único al solicitarlo |
| Información VPP | 40,00 € | |
| Suplemento Urgencia | 60,00 € | Para emisión en < 24 h. |
| Modificación de Apéndices | 70,00 € | |

Aquellos barcos cuyo primer certificado del año en curso se emita a partir del 1 de Noviembre, tendrán un coste de 30.00 € y validez hasta el 31 de enero del año siguiente.

303.8 CERTIFICADOS URGENTES

Quando la solicitud de un certificado tenga entrada en la RFEV con una antelación menor de 24 horas a la fecha en que se precise, dicha solicitud se tramitará como urgente. (Ver tabla 303.7)

304 CERTIFICADOS BAJO EL SISTEMA RI

304.1 Certificados RI Verificados

El Certificado Verificado es aquél en el que todos y cada uno de los parámetros definidos por la Regla han sido medidos por un medidor reconocido.

Para la emisión de certificados RI Verificados, el armador deberá remitir a la Oficina On Line de Rating, la solicitud y la hoja de medidas debidamente cumplimentada y firmada tanto por el armador como el medidor, junto con el justificante de pago del importe de emisión de acuerdo con el RTC.

304.2 Certificados RI

Son certificados pensados para regatas locales, que, mediante una medición sencilla y un coste reducido, pretende fomentar la participación de la flota local en regatas RI.

Los certificados RI podrán contener parámetros que no hayan estado medidos, en cuyo caso se les asignará, por el tipo de barco, una medición de velas y aparejo penalizados con relación a barcos medidos. El armador podrá, a través de un medidor, medir cada uno de estos apartados para mejorar su rating. Cuantos más apartados se midan, mejor rating tendrá.

Para solicitar el certificado RI se dispone de un impreso de solicitud, en donde se deben anotar los datos del armador y datos básicos del barco: nombre, nº de vela, modelo, tipo de hélice, declaración del aparejo, etc.

Un certificado RI pasará a ser verificado cuando se midan completamente todos los parámetros necesarios (aparejo, velas, lanzamientos, francobordos y desplazamiento)

En el caso de barcos con fichero de casco en poder de la RFEV, se les podrá calcular el desplazamiento y lanzamientos, con los francobordos, sin necesidad de pesarlo.

Si durante una regata se observa que los datos estimados en el certificado RI no se ajustan a los parámetros reales del barco, el Comité de Regata podrá comprobar dichos datos por medio del medidor presente en la misma e informará a la Autoridad Administrativa para la emisión de un nuevo certificado informando a la Autoridad Nacional de los cambios realizados y los motivos por los cuales se han realizado.

El certificado RI está destinado a barcos que nunca hayan tenido certificado RI verificado, por lo tanto no es válido para barcos con certificado RI verificado de años anteriores.

Para modelos de barcos, que no estén medidos, las Autoridades Administradoras, podrán asignar medidas estandarizadas.

304.3 **Certificados RI de Tripulación Reducida**

Para evitar el excesivo coste en renovaciones de certificado por la participación en este tipo de regatas alternadas con otras con tripulación normal, lo que supondría una renovación cada vez, está prevista la emisión de **CERTIFICADOS ESPECIALES** con peso de tripulación mínimo, denominados **RI DE TRIPULACIÓN REDUCIDA**, identificados con la leyenda que indicará claramente "**VALIDO PARA REGATAS DE TRIPULACIÓN REDUCIDA**".

Las regatas de tripulación reducida se corresponden con las regatas de solitario y a dos.

Un armador que participe en regatas en ambas modalidades deberá gestionar y abonar los dos certificados (el normal y el de "TRIPULACIÓN REDUCIDA"), que tendrán validez para todo el año de su expedición, siempre y cuando no se efectúen modificaciones, caso en que se precisará la renovación de ambos certificados.

En los certificados de tripulación reducida se aceptan modificaciones respecto al certificado de tripulación completa en lo que afecta al plano velico (medidas de velas, P, E, tangón, botalón y enrolladores).

Si un barco cuenta con ambos certificados no podrá utilizar el **RI "TRIPULACIÓN REDUCIDA"** en regatas de tripulación completa, es decir en regatas de tripulación completa irá con el de tripulación completa y en reducida con el de tripulación reducida.

Si un barco cuenta con certificado de tripulación completa únicamente, podrá participar tanto en regatas de tripulación completa como en regatas de tripulación reducida, siempre y cuando en este último caso el número de tripulantes sea como máximo dos.

Si un barco cuenta con certificado de tripulación reducida, únicamente podrá participar en regatas de tripulación reducida.

304.4 **Certificados RI O.D.**

Las embarcaciones consideradas de crucero que puedan obtener un certificado RI, y que además sean reconocidas como embarcaciones monotipo por la R.F.E.V. y la I.S.A.F. podrán obtener un Certificado Verificado O.D. (One Design) sin necesidad de realizar una medición en RI siempre y cuando dicha embarcación posea un certificado de clase en vigor y no haya hecho ninguna modificación con la que pueda perderlo. En caso de conflicto entre las Reglas prevalecerán las de RI frente a las de Clase.

Para realizar el certificado RI se utilizarán los siguientes valores:

- Valores máximos permitidos por la clase en: aparejo, velas y calado.
- Valores mínimos permitidos por la clase en: Bmax y peso total de la embarcación, este peso será calculado como la suma de: peso mínimo de la embarcación dado por la clase, peso mínimo estandarizado de la seguridad y peso mínimo del ancla y cadena dados por la clase. El peso total de la embarcación será igual para todos los barcos de una misma clase.

- La L_estimada será acordada por las Autoridades Administrativas, además si algún dato necesario para la realización del Certificado Verificado O.D. no se encuentra reflejado en las reglas de clase, serán las Autoridades Administrativas quien lo estimen basándose en mediciones reales.
- La fecha de serie será la de la clase y la de botadura la correspondiente a cada barco.

Un Certificado RI Verificado O.D. sólo permanecerá en vigor si el barco cumple todas las reglas de la clase, en el momento que esto no ocurra el certificado se anulará.

Para solicitar un Certificado RI O.D. será necesario adjuntar, junto con la solicitud, el certificado de clase del barco.

304.5 IMPORTE DE EMISION DE CERTIFICADOS RI.

Durante el año 2011, la emisión de certificados de medición y números de vela tendrán los siguientes importes:

| Emisión Certificados | 1er. Certificado Año | 2º Certificado y sucesivos |
|-----------------------|----------------------|----------------------------|
| Precio por metro | 8,00 € | 5,00 € |
| Certificados Urgentes | 30,00 € | Para emisión en < 24 h |
| NUMERO DE VELA | 120,00 € | Pago único al solicitarlo |

Certificados de urgencia: Cuando la solicitud de un certificado tenga entrada en la Oficina On Line de Rating con una antelación menor de 24 horas a la fecha en que se precise, dicha solicitud se tramitará como urgente. (Ver Tabla anterior)

305. CERTIFICADOS DE RATING IRC

Con el fin de promover regatas justas, desde que los participantes se inician, hasta que compiten en el nivel máximo, se establecen dos tipos de certificados de rating.

305.1 Certificado IRC

- Este certificado lo solicitará el Armador a la Autoridad Administradora.
- El armador solicitará el Certificado IRC mediante la hoja de petición que cumplimentará y las medidas declaradas pueden ser tomadas por él mismo.
- Con este certificado se podrá participar en cualquier regata IRC, salvo para las que el Anuncio de Regata restrinja la participación a los barcos que tengan certificado IRC Verificado.

305.2 Certificado IRC Verificado

- Este certificado lo solicitará el Armador a la Autoridad Administradora.
- Las medidas y características las tomará un Medidor reconocido por la RFEV o verificará las existentes.
- Además deberá sellar con sus medidas las siguientes velas:
 - Las cuerdas de la mayor: MHW, MTW, MUW si superan los mínimos que prescribe la regla. (IRC 26.5)
 - Todas las velas de proa salvo el tormentín.

- Todas las velas de vientos portantes
- El barco deberá estar pesado en vacío (IRC 22). (ver también las 6.3 del Manual de Medición). La hoja del certificado de Peso, y de cantidad y posición de lastres formará parte del Certificado de Rating Verificado.
- Se medirán los lanzamientos de proa BO y popa SO junto con la "y". Cuando sea necesario también la "h" y la "x". (IRC 23.1). Estas mediciones se efectuarán con el barco en vacío (IRC 22).
- Para mantener la calificación de IRC Verificado todas las modificaciones posteriores también deberán ser presentadas por un Medidor.
- Los Comités de Regata podrán organizar regatas IRC restringidas a barcos que dispongan de este Certificado IRC Verificado.
- El armador estará de acuerdo y se responsabiliza de las medidas y características tomadas y presentadas por el Medidor.
- Con este certificado el barco podrá participar en cualquier regata IRC.
- El certificado llevará el sello "VERIFICADO"

305.3 Certificado IRC para Tripulación Reducida (Verificado o no)

No se permite tener dos certificados IRC válidos de forma simultánea excepto para el Certificado de Tripulación Reducida. Un armador podrá tener el Certificado IRC para tripulación completa y a la vez el de tripulación reducida. Este certificado solo será válido para aquellas regatas donde se establezca una clasificación separada para solitarios y a Dos. No está permitido su uso para las regatas con tripulación completa así como los certificados de tripulación Completa no están permitidos para participar en regatas de a Solitarios o a Dos.

305.4 Certificado One-Design, OD (Monotipo)

Se emitirán certificados IRC One-design (Monotipo) a aquellos barcos que tengan en su poder un certificado de medición vigente de la clase One-Design a la que pertenezca. En este caso la UNCL o el RORC emitirán un certificado IRC OD con un TCC que será igual para todos los barcos que reúnan dichas condiciones.

Si el barco no tiene el certificado vigente de la clase a la que pertenece la UNCL o el RORC emitirán un certificado IRC.

306. MEDICIONES BAJO EL SISTEMA IRC

- 306.1 Los propietarios y diseñadores deben cumplir con el espíritu del IRC y no buscar medios para modificar artificialmente el TCC. Se prohíbe expresamente la explotación interesada de la fórmula.
- 306.2 El armador podrá medir su propio barco utilizando los impresos de medición que le proporcionará la Oficina On Line de Rating o bien utilizar los servicios de un medidor reconocido.
- 306.3 En el caso particular de los barcos con un certificado IRC One-Design, reflejado en el certificado, el certificado de rating requiere conformidad con las reglas de la clase One Design a la que pertenece.

En el caso de conflicto es la Regla IRC la que prevalece. Regla 27.4.2 del Reglamento IRC

306.4 En el caso de que un armador discrepe con evidencia contrastable de una medición estándar aplicada a su barco (IRC 19.4) podrá solicitar el cambio presentando una medición realizada por un medidor Oficial reconocido.

El Comité Técnico de la RFEV decidirá si el cambio es procedente y su decisión será inapelable.

306.5 El armador es el único responsable de todas las mediciones de su barco. Se exceptúan las medidas del casco de barcos de serie y monotipos que estén estandarizadas.

307. OBTENCION DE CERTIFICADOS

Para proceder a la obtención de los certificados se ha de hacer llegar a la Autoridad Emisora el formulario de solicitud, convenientemente relleno, junto con el importe correspondiente.

Los certificados solicitados con fecha igual o posterior al 1 de Octubre del año en curso, se recalcularán sin cargo para el año siguiente. Las modificaciones a este recalcule se admitirán, también sin cargo hasta el 15 de febrero.

Los barcos que habiendo tenido certificado IRC Completo o IRC Verificado hayan pasado mas de tres años sin hacer el recálculo anual tendrán la consideración de primer IRC Completo si desean volver a tenerlo.

308 IMPORTE DE EMISION DE CERTIFICADOS BAJO EL SISTEMA IRC

Durante el año 2011, la emisión de certificados de medición y números de vela tendrán los siguientes importes:

| Emisión Certificados | Nuevo Certificado | Renovación anual |
|----------------------|-------------------|------------------|
| Menos de 7 m. | 79 € | 62 € |
| De 7 m. a 7,99 m. | 85 € | 67 € |
| De 8 m. a 8,99 m. | 98 € | 76 € |
| De 9 m. a 9,99 m. | 112 € | 85 € |
| De 10 m. a 10,99 m. | 124 € | 95 € |
| De 11 m. a 11,99 m. | 137 € | 106 € |
| De 12 m. a 12,99 m. | 153 € | 121 € |
| De 13 m. a 13,99 m. | 169 € | 135 € |
| De 14 m. a 14,99 m. | 186 € | 152 € |
| De 15 m. a 15,99 m. | 205 € | 169 € |
| De 16 m. a 16,99 m. | 224 € | 186 € |
| De 17 m. a 17,99 m. | 243 € | 207 € |
| De 18 m. a 18,99 m. | 268 € | 228 € |

| | | |
|---------------------|---------------------|---------------------------|
| De 19 m. a 19,99 m. | 290 € | 249 € |
| Más de 20 m. | 16 € x m. de eslora | 13,8 € x m. de eslora |
| NUMERO DE VELA | 120,00 € | Pago único al solicitarlo |

Los armadores que estén en posesión del Carnet de la Clase Crucero tendrán un 10% de descuento sobre estas tarifas.

309 GESTION DE LAS MEDICIONES

309.1 Para obtener un certificado de medición, el barco debe ser medido por un medidor oficial. El armador podrá contactar con un medidor de su zona, directamente o a través de la RFEV ó de su Federación Autonómica, quien le informará de las mediciones necesarias.

1.- Medición de casco

Si el barco es de serie, es probable que no sea necesario medirle el casco. La RFEV dispone de un archivo de más de 3000 modelos de serie cuyos cascos no es preciso volver a medir.

Para el sistema ORC, si ello fuera necesario, se deberá solicitar al Medidor Jefe de la Real Federación Española de Vela el equipo de medición de cascos y un medidor especializado en su manejo.

Para los sistemas IRC/RI, si fuera necesario pesar el barco con dinamómetros, deberá realizarse la medición por un medidor reconocido. Los gastos que conlleva esta medición (dinamómetros, travelift, etc.) serán a cargo del Armador.

Pesaje Casco: Si el modelo del barco tiene el fichero de casco "offset" se puede calcular el desplazamiento del mismo a través de los francobordos, éste último procedimiento no tendrá coste alguno. El pesaje del barco se podrá realizar de los siguientes modos, mediante el uso de células de carga o bien con una grúa simple y un único punto de sustentación del barco o bien con un travelift y dos puntos de sustentación del barco.

2.- Modificación de Apéndices

Normalmente no será precisa una nueva remediación del casco, si sus datos obran en la RFEV. Se contactará con la misma, para decidir el procedimiento a seguir por el armador. Se precisarán los planos de los nuevos apéndices y la comprobación por un medidor una vez instalados.

3.- Medición de la instalación de hélice

Para ello basta con suspender durante unos minutos el barco fuera del agua.

4.- Medición de francobordos, lanzamientos y estabilidad

Se realiza con el barco a flote, que deberá disponerse por el armador en el llamado "**trimado de medición**".

El medidor hará constar en los datos que remita a la Autoridad emisora, del estado del barco durante la medición. Armador y medidor conjuntamente elaborarán y firmarán el Inventario de Medición, midiéndose los francobordos y llevándose a cabo la prueba de escora.

Esta medición requiere una mar perfectamente en calma y ausencia total de viento, por lo que es necesario encontrar el lugar, la hora y las condiciones meteorológicas adecuadas.

5.- **Medición del aparejo**

Se realiza con el barco a flote y el medidor o su ayudante precisan subir al palo, por lo que deberá disponerse de una guindola.

6.- **Medición de velas**

Es necesario medir todas las velas que se vayan a emplear en regatas y sellar las mayores, spinnakers y los génovas con LPG mayor que 1,1·J.

Las velas se miden secas sobre una superficie plana horizontal.

7.- **Habitabilidad.**

Consiste en la medición y reconocimiento de la habitabilidad y equipo del barco.

Para los barcos que compitan en la fórmula ORC, deberá realizarse a través de un medidor.

Para los barcos que compitan en la fórmula RI, la Habitabilidad es autodeclarativa por el armador.

8.- **Desplazamiento de medidores**

En caso de que el medidor tenga que desplazarse fuera de su residencia habitual, los gastos de viaje, manutención y estancia serán por cuenta del armador, que deberá convenir con el medidor el medio de transporte a emplear.

Caso de que el medidor se desplace en su propio vehículo, se le abonarán peajes y kilometraje (a razón de **0,19 €/km.** recorrido).

9.- **Doble medición**

Cuando sea precisa una medición de esta naturaleza, el coste de la medición es el doble de una normal.

309.2 MEDIDORES DE CRUCERO

Los medidores de cruceros reconocidos pueden medir de forma oficial un barco de crucero a efectos de la expedición de su Certificado de Medición, así como formar parte de los Comités de Medición de las regatas de crucero.

Son los responsables de medición de cualquier sistema de medición adoptado por la RFEV para las regatas en España.

Ningún Medidor, ayudante ni persona de la Autoridad Administradora (Oficina On Line de Rating) podrán participar en la medición de un barco de su propiedad, o diseñado o construido (total o parcialmente) por él, o en el que sea parte interesada, o en el que haya actuado como consultor o tenga algún tipo de interés económico. Salvo para una razonable y breve aclaración de detalles del Reglamento, esto se aplica a cualquier consulta o consejo sobre valores del rating, independientemente de que haya o no percibido honorarios.

Los miembros de las Autoridades Emisoras (Oficina On Line de Rating) únicamente podrán realizar Mediciones de Oficio.

CAPITULO IV

REGLAS PARA LAS REGATAS DE NIVEL A Y NIVEL B

Y

CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE CRUCEROS

401 REGATAS DE NIVEL A Y NIVEL B.

401.1 Serán regatas de Nivel A y Nivel B las incluidas como tales en el calendario oficial de la RFEV aprobadas por la Asamblea de la RFEV. Sólo las regatas de Nivel A y Nivel B podrán ser elegibles para el Campeonato de España de Cruceros y Copas de España en cualquiera de los sistemas adoptados. Para que una regata de Nivel A y Nivel B sea elegible para el Campeonato de España de Cruceros, deberá haber organizado como mínimo una regata de Nivel A y Nivel B, cumpliendo el club solicitante con sus normas y su pliego de condiciones en los dos últimos años.

El reconocimiento de las regatas de Nivel A y Nivel B tendrá duración anual. Las solicitudes se tramitarán a través de la correspondiente Federación Autonómica y deberán presentarse, junto con el aval de dicha Federación, ante la RFEV con anterioridad al **30 de junio del año anterior**, indicando las fechas con carácter orientativo y si opta a la categoría de Nivel A y Nivel B o Campeonato de España. La incorporación de nuevas regatas de Nivel A y Nivel B deberá respetar las fechas de las previamente reconocidas como tales.

401.2 Todos los participantes en Regatas de Nivel A y Nivel B podrán exhibir publicidad de acuerdo con la Reglamentación 20 de la ISAF, el Reglamento de Competiciones de la RFEV y las Prescripciones de la RFEV a dicha Reglamentación 20.

401.3 En las pruebas de la Copa o Campeonato de España en RI e IRC, así como en pruebas que así lo especifique el Anuncio e Instrucciones de Regata, en recorridos tipo barlovento& sotavento se utilizará el Tiempo sobre Tiempo (TCF medio) excepto que, en caso de encalmada prolongada, o la velocidad de los barcos en cabeza sea inferior a 3 nudos por milla, se utilizará el SPM.

402 GRUPOS BAJO EL SISTEMA ORC

Se establecen las siguientes Clases definidas en la regla 201 del RTC.

402.1 BANDERAS DE CLASE / GRUPO

Las banderas de Clases /Grupos serán las siguientes:

| | |
|-----------------|--------------------|
| Clase 0: | Numeral 0 del CIS. |
| Clase 1: | Numeral 1 del CIS. |
| Clase 2: | Numeral 2 del CIS. |
| Clase 3: | Numeral 3 del CIS. |
| Clase 4: | Numeral 4 del CIS. |

402.2 PARTICIPACION E INSCRIPCIONES BAJO EL SISTEMA ORC

- (a) Se empleará únicamente el Sistema ORC y las Reglas IMS de Habitabilidad y Equipo.
- (b) Podrán competir barcos de crucero Monotipo o en Clase Level Class en división separada siempre que haya un mínimo de ocho barcos inscritos. Estos cumplirán con sus Reglas de Clase o con las reglas ORC Monotipo, según lo que corresponda.
- (d) No se admitirán inscripciones ni certificados de rating más tarde de las **18 horas del día anterior al de la salida programada para la 1ª prueba** (modifica la regla 78.2 RRV).

- (e) No se admitirán inscripciones de barcos respecto de los que se hayan efectuado a la RFEV solicitudes de expedición o de modificación de su certificado de rating con posterioridad a las 14.00 h. del día anterior al cierre del Registro de participantes y confirmación de la inscripción.
- (f) Cuando en el procedimiento revisión de certificados ó con motivo de una medición durante el evento, se descubra un error en el certificado de medición, bien sea por error de medición o por error administrativo, este podrá ser recalculado por la Autoridad Nacional.
El resultado de dicha medición se aplicará a todas las pruebas del evento, pudiendo el Jurado tomar las decisiones oportunas incluyendo aplicar una penalización.

402.3 PRUEBAS Y CAMPOS DE REGATA BAJO EL SISTEMA ORC

Entre los recorridos programados habrá como mínimo dos pruebas con recorridos al viento (barlovento-sotavento).

402.4 ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA. OFICIALES. ORC

- (a) Los Anuncios e Instrucciones de Regata serán confeccionados por los clubes de acuerdo con los modelos de la RFEV y aprobados antes de su publicación por la RFEV. El envío para aprobación por parte de la RFEV deberá realizarse con **cuarenta y cinco** de antelación a su publicación definitiva. (Ver Regla 102.2 del RTC)
- (b) El **Comité Técnico de Jueces de la RFEV**, una vez oído del **Club Organizador**, designará el Oficial Principal de Regatas, si lo hubiera, un Oficial de Regatas por campo y el Comité de Protestas (al menos uno de los miembros será designado por la RFEV de acuerdo con el Reglamento de Competiciones de la RFEV). Los dos primeros tendrán el título de Oficial de Regatas de la RFEV y, como mínimo, el Presidente del Comité de Protestas tendrá el de Juez de la RFEV.
- (c) El Medidor Principal (categoría AA) y un medidor oficial (categoría AA, MA o BA) serán **designados por el Comité Técnico de Jueces de la RFEV una vez oído el Club Organizador**. Además habrá un mínimo de dos ayudantes de medición (en activo o en prácticas).

402.5 MEDIOS. INSTALACIONES. RESULTADOS. SISTEMA ORC

- (a) Se contará con los medios que se relacionan en la Guía 2011 referente a las Instalaciones y medios recomendados para la organización de regata (cruceros), con especial atención al GPS y equipos de medición de vientos, que serán obligatorios, así como una zona aislada para la medición de velas y de estabilidad.
- (b) El Comité organizador deberá contar con los medios necesarios en materia de prensa y medios de comunicación, de manera que sea posible emitir un comunicado de prensa diario sobre el desarrollo de la competición.
- (c) Para el cálculo de clasificaciones se utilizará con el programa oficial de la RFEV.

403. AGRUPACION, SALIDAS Y GESTION DEL RECORRIDO SISTEMA ORC

- 403.1 Las Clases o Grupos establecidos saldrán separadas siempre que haya un número mínimo de 10 barcos por Clase. A criterio del Comité de Regatas, se podrán dar salidas conjuntas por agrupación de Clases o Grupos.
- 403.2 No se dará una salida con menos de 6 nudos de viento, ni con más de 25 nudos en regatas barlovento sotavento.

- 403.3 El mínimo de millas programado de un recorrido al viento será de 6 millas para las Clases ORC. En caso de acortarse un recorrido, éste no será nunca menor de 4 millas.
- 403.4 Se recomienda que la distancia entre balizas en los recorridos al viento no sea inferior a 1,6 millas.
- 403.5 En los recorridos al viento, siempre que sea posible se terminarán en ceñida, recomendándose que al menos el 50% de estos terminen siempre al viento.
- 403.6 En los recorridos al viento, si los barcos de menor GPH no toman una baliza del recorrido dentro de su tiempo límite por milla se recomienda la anulación de la prueba.
- 403.7 La RFEV se reserva la posibilidad de modificar esta regla 403 a petición del Club Organizador por causas excepcionales.

404 COMPENSACION Y CLASIFICACIONES BAJO EL SISTEMA ORC

- 404.1 Solo se utilizará el sistema de compensación descrito en la regla 203.2 a) y 203.2 b1) para barlovento/sotavento, número fijo ILC del RTC y, en su caso, el sistema Performance Line en una de sus dos modalidades Inshore u Offshore".
- 404.2 La clasificación será independiente para cada uno de las Clases establecidas, excepto que si no se alcanza el mínimo de 10 barcos, podrá reunirse con otra Clase a efectos de clasificación, con un criterio definido con el Comité Técnico de Cruceros en función de las características de la flota participante pudiendo establecerse además una Clasificación General. Se establecerá así mismo una clasificación para barcos Corinthian.
- 404.3 Todas las pruebas tendrán coeficiente igual a 1.
- 404.4 En caso de hacer clasificaciones generales conjuntas de las Clases establecidas, excepto si la salida se ha dado conjuntamente, se hará teniendo en cuenta la puntuación obtenida individualmente por cada barco en su Clase.

Existen diversos sistemas que tienen en cuenta la existencia de distinto número de barcos en cada grupo y la celebración de distinto número de pruebas, por lo que se recomienda contactar previamente con el Comité Técnico de Cruceros para definir el sistema que mejor se ajuste a la flota de cada club.

En caso de empate se aplicará el sistema de la Regla A8 del RRV y si aún persistiera el empate ganará el barco con más barcos en su grupo. Adición a la regla A8 del RRV.

405 Normas de MEDICION ORC

Los controles mínimos a realizar serán:

- (a) Pesaje de la tripulación.
- (b) Control del sellado de velas y medición de alguna de ellas.
- (c) Control de seguridad y elementos pesados declarados por el armador.
- (d) En los Monotipos que compitan bajo reglas de Clase se controlarán aquellos elementos que decida el Medidor principal.
- (e) Para las mediciones es obligatoria la presencia de dos tripulantes como mínimo que prepararán el barco para medición y del patrón / armador o responsable del barco. Todas las medidas, cuando se estén realizando, tendrán doble lectura: medidor y armador o responsable.

- (f) En las regatas de Nivel A y Nivel B no se admitirán protestas entre barcos que no aleguen una infracción concreta de alguna de las reglas de medición. Sin embargo un barco podrá efectuar protestas administrativas de rating conforme a lo previsto en la regla 107 RTC.
- (g) Una vez publicados los resultados en el TOA, se podrán realizar pruebas de estabilidad a los barcos que sean designados a criterio del Medidor Principal.

406 AGRUPACIONES DE LA FLOTA BAJO EL SISTEMA RI

Se establecen las Clases definidas en la Regla 207 excepto que, para el Campeonato o Copa de España no habrá Clase 5

406.1 BANDERAS DE DIVISIÓN Y DE CLASE

Las banderas de Clase son las siguientes:

| CLASE | BANDERA |
|-------|-------------|
| 0 | "W" del CIS |
| 1 | "T" del CIS |
| 2 | "K" del CIS |
| 3 | "Q" del CIS |
| 4 | "U" del CIS |

406.2 PARTICIPACIÓN E INSCRIPCIONES

- (a) Para poder puntuar en los Campeonatos y Copas de España, el Armador del barco deberá ser miembro de la Clase Crucero.
- (b) Podrán participar barcos con Certificado RI en las regatas que componen la Copa de España de Cruceros RI por Zonas Marítimas.
Únicamente podrán participar barcos con Certificado RI VERIFICADO en las regatas denominadas Campeonato de España por Zonas Marítimas.
- (c) No se admitirán inscripciones ni certificados de rating más tarde de las 18 horas del día anterior al de la salida programada para la 1ª prueba (modifica la regla 78.2 RRV).
- (d) No se admitirán inscripciones de barcos respecto de los que se hayan efectuado en la Oficina On Line de Rating, solicitudes de expedición o de modificación de su certificado de rating con posterioridad a las 14.00 h. del día anterior al cierre del Registro de participantes y confirmación de la inscripción.

406.3 PRUEBAS Y CAMPOS DE REGATA

El tipo de pruebas y campos de regata se definen a continuación:

- a) Copas de España: Los recorridos serán de libre designación por la organización del evento, pudiendo realizar pruebas Barlovento/Sotavento, Regatas Costeras etc., debiéndose completar un mínimo de dos pruebas para que la Copa de España sea válida.
- b) Campeonatos de España: deberá haber **como mínimo** dos pruebas Barlovento/Sotavento, debiéndose completar dos pruebas para que el Campeonato de España sea válido.

406.4 ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA. OFICIALES.

Los Anuncios e Instrucciones particulares de cada una de las Regatas programadas en el Campeonato de España y la Copa de España RI deberán cumplir con:

- (a) Los Anuncios e Instrucciones de Regata serán confeccionados por los Clubes de acuerdo con los modelos de la RFEV y **aprobados antes de su publicación por la RFEV.**

El envío para aprobación por parte de la RFEV deberá realizarse, como mínimo, **con cuarenta y cinco días de antelación a su publicación definitiva.**

- (b) El Comité Técnico de Jueces de la RFEV, de acuerdo con el Reglamento de Competiciones de la RFEV, una vez oído del Club Organizador, designará el Oficial Principal de Regatas, si lo hubiera, un Oficial de Regatas por campo y el Comité de Protestas, así como un Oficial Adjunto, si lo hubiera, que dependerá del Oficial Principal.

Los dos primeros tendrán el título de Oficial de Regatas de la RFEV y, como mínimo, el Presidente del Comité de Protestas tendrá el de Juez de la RFEV.

- (c) El Medidor Principal (categoría AA) y un medidor oficial (categoría AA, MA o BA) serán **designados por el Comité Técnico de Jueces de la RFEV una vez oído el Club Organizador.** Además habrá un mínimo de dos ayudantes de medición (en activo o en prácticas).

406.5 MEDIOS. INSTALACIONES. RESULTADOS.

- (a) Se contará con los medios que se relacionan en la Guía 2010 referente a las **Instalaciones y medios recomendados para la organización de regata (cruceros)**, con especial atención al GPS y equipos de medición de vientos, que serán obligatorios, así como una zona aislada para la medición de velas y de estabilidad.

- (b) El Comité Organizador deberá contar con los medios necesarios en materia de prensa y medios de comunicación, de manera que sea posible emitir un comunicado de prensa diario sobre el desarrollo de la competición.

- (c) Se utilizará, para el cálculo de clasificaciones, el programa oficial de la RFEV.

407 AGRUPACIÓN, SALIDAS Y GESTIÓN DEL RECORRIDO. SISTEMA RI

407.1 Las Clases establecidas saldrán separadas siempre que haya un número mínimo de 10 barcos por Clase. A criterio del Comité de Regatas, se podrán dar salidas conjuntas por agrupación de Clases.

407.2 No se dará una salida con menos de 6 nudos de viento.

407.3 El mínimo de millas programado de un recorrido al viento será de 6 millas. En caso de acortarse un recorrido, éste no será nunca menor de 4 millas.

407.4 Se recomienda que la distancia entre balizas en los recorridos al viento no sea inferior a 1,6 millas.

407.5 En las pruebas Barlovento Sotavento, los recorridos previstos tendrán los mismos tramos de ceñida que de popa, evitando así la ventaja entre barcos.

407.6 En los recorridos al viento, si los barcos de menor TCF no toman una baliza del recorrido dentro de su tiempo límite por milla se recomienda la anulación de la prueba.

407.7 La Comisión de Cruceros de la RFEV se reserva la posibilidad de modificar esta **Regla 407**, a petición del Club organizador, por causas excepcionales.

408 COMPENSACIÓN Y CLASIFICACIONES SISTEMA RI

408.1 Únicamente se utilizará el sistema de compensación descrito en la Regla 209 del RTC, aplicando TCF_Medio. En caso de encalmada o si la velocidad de los barcos en cabeza es inferior a 3 nudos milla, se aplicará SPM

408.2 **La clasificación será por Clases**, debiendo haber un mínimo de 10 barcos en cada una de ellas. Se establecerá así mismo una Clasificación para los barcos Corinthian, Clásicos y Club.

408.3 Todas las pruebas tendrán coeficiente igual a 1.

408.4 En caso de hacer clasificaciones generales conjuntas entre las Clases establecidas, se hará teniendo en cuenta la puntuación obtenida individualmente por cada barco en su Clase.

Existen diversos sistemas que tienen en cuenta la existencia de distinto número de barcos en cada Clase y la celebración de distinto número de pruebas, por lo que se recomienda contactar previamente con el Comité Técnico de Cruceros para definir el sistema que mejor se ajuste a la flota de cada Club.

En caso de empate se aplicará el sistema de la Regla A8 del RRV y si aún persistiera el empate ganará el barco con más barcos en su Clase. Adición a la Regla A8 del RRV

409 NORMAS DE MEDICIÓN RI

- (a) Se dispondrá, durante el transcurso de la regata, de unos dinamómetros calibrados.
- (b) Durante el transcurso de la regata, se efectuarán controles diarios de medición, como mínimo, a uno o dos barcos de cada Clase. La elección de estos barcos la realizará el Medidor Principal en conjunción con el Comité de Regata y con el RFEV, aplicando los siguientes criterios:
 - El primer clasificado del día en cada Clase, o
 - Aquellos barcos clasificados en los primeros puestos que no hayan sido controlados en regatas anteriores recientes, o
 - Aquellos barcos de reciente botadura o que hayan sido medidos en una sola ocasión para la obtención del certificado.

El Comité Técnico de la RFEV podrá seleccionar barcos para que el Comité de Medición proceda a efectuar controles sobre los mismos, con el objeto de que los controles no resulten repetitivos para un mismo barco en regatas sucesivas y próximas entre sí, o por encontrar anomalías en el rating de un barco y, de forma, que los controles de medición abarquen a la mayor cantidad posible de barcos.

- (c) Se efectuarán todas las comprobaciones de medición que se consideren oportunas entre las siguientes:
 - En la línea de llegada (sin previo aviso en el TOA.)
 - Control de la tripulación.
 - Comprobación de inventario de velas con los sellos de medición
 - Comprobación de la hoja de seguridad y elementos pesados declarados por el armador.

- El medidor podrá precintar cualquier elemento del barco que considere oportuno, para luego su revisión en tierra que será avisado en el TOA.
- En la zona de medición (previo convocatoria en el TOA):
 - Medidas del génova, Spinaker y de la mayor.
 - Aparejo: I, ISP, J, SPL, TPS, E y P. Se tomará, en principio, el BAS como bueno y en caso de discrepancia se comprobará éste.
 - Francobordos y lanzamientos.
 - Pesaje del barco si se dispone de grua o Travelift

Si por razones meteorológicas no se puede realizar la medición de francobordos y lanzamientos, ésta se aplazará para la primera ocasión posible, pero siempre antes de la salida de la última prueba; después de este tiempo se anulará este control.

410 REGLAMENTO DEL CAMPEONATO Y LA COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS

410.1 CAMPEONATO Y COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS

Serán regatas del Campeonato de España y la Copa de España de Cruceros, en cualquiera de los sistemas de medición oficiales de la RFEV, las incluidas como tales en el Calendario Oficial de la RFEV, aprobadas por la Asamblea de la RFEV.

El reconocimiento de las regatas de Campeonato y Copa de España de Cruceros tendrá duración anual.

Las solicitudes se tramitarán a través de la Federación Autonómica correspondiente y, deberán presentarse, junto al aval de dicha Federación, para su tramitación ante la RFEV, **con anterioridad al 30 de junio del año anterior**, indicando las fechas con carácter orientativo.

La incorporación de nuevas regatas de la Copa de España de Cruceros ó la celebración del Campeonato de España, deberá respetar las fechas de las previamente reconocidas como tales.

410.2 CAMPEONATO DE ESPAÑA (ORC - RI - IRC)

410.2.1 El Campeonato de España de Cruceros consta de cinco zonas marítimas aprobadas publicadas en el Calendario Oficial de la RFEV.

Así mismo, se publicarán en la WEB de la RFEV y de la RANC.

410.2.2 Únicamente podrán participar barcos con **Certificado ORC, RI Verificado ó IRC (dependiendo de su Zona Marítima)** en las regatas denominadas Campeonato de España de Cruceros por zonas marítimas.

410.2.3 Los recorridos programados en las regatas puntuables para el Campeonato de España de Cruceros por zonas marítimas será potestad de la Entidad Organizadora.

Definiciones:

Regata: Suma de las pruebas en las cuales han navegado todas las Clases establecidas.

Prueba: Cada una de las competiciones que consta una Regata

410.2.4 El Campeonato de España de Cruceros se declara como ABIERTO en cuanto a la participación de armadores extranjeros que habitualmente participan en regatas en España.

Se establece un mínimo de 10 barcos inscritos en una Clase para que el Campeonato de España de Cruceros pueda ser otorgado.

En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, GPH, TCF, TCC, Clase y División en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones del Campeonato de España de Cruceros por Zonas Marítimas (véase también la regla 111 RTC).

Puntuará el binomio barco - armador, es decir, aquellos barcos que participen con el Armador que figura en la inscripción.

410.2.5 Se definen 5 zonas:

- * Mediterráneo (Cataluña, Baleares, Comunidad Valenciana y Región de Murcia)
- * Sur (Andalucía, Ceuta y Melilla)
- * Galicia
- * Cantábrico (Asturias, Cantabria y País Vasco)
- * Canarias

410.2.6 La puntuación del Campeonato de España de Cruceros vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general a la conclusión de todas las pruebas que conforman el evento.

- A los barcos así clasificados en cada prueba, se les aplicará el sistema de puntuación baja considerándose como nº de inscritos en cada una de las clases establecidas, el número total de inscritos en el evento.

Los barcos DNS, DSQ, DNC, DNF y RAF recibirán la puntuación de los barcos inscritos más 1 punto.

- Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.

410.2.7 La RFEV se reserva la facultad de resolver las dudas de interpretación o aplicación de este Reglamento.

410.3 REGATAS PUNTUABLES PARA LA COPA DE ESPAÑA (ORC - RI - IRC)

410.3.1 La Copa de España de Cruceros consta de las regatas puntuables aprobadas publicadas en el Calendario Oficial de la RFEV.

Así mismo, se publicarán en la WEB de la RFEV y de la RANC.

410.3.2 Podrán participar barcos con **Certificado ORC, RI ó IRC (dependiendo de su Zona Marítima)** en las regatas puntuables de la Copa de España de Cruceros.

410.3.3 Los recorridos programados en las regatas puntuables para la Copa de España de Cruceros por zonas marítimas será potestad de la Entidad Organizadora.

Definiciones:

Regata: Suma de las pruebas en las cuales han navegado todas las Clases establecidas.

Prueba: Cada una de las competiciones que consta una Regata

410.3.4 La Copa de España de Cruceros se declara como ABIERTO en cuanto a la participación de armadores extranjeros que habitualmente participan en regatas en España.

Se establece un mínimo de 10 barcos inscritos en una Clase para que la Copa de España de Cruceros pueda ser otorgada.

En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, GPH, TCF, TCC, Clase y División en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones de la Copa de España de Cruceros por Zonas Marítimas, aunque en una determinada regata puntuable se haya inscrito con otro nombre (véase también la regla 111 RTC).

Puntuará el binomio barco - armador, es decir, aquellos barcos que participen con el Armador que figura en la inscripción.

410.3.5 Se definen 7 zonas:

- * Mediterráneo (Cataluña, Baleares)
- * Comunidad Valenciana
- * Murcia (Comunidad de Murcia)
- * Sur (Andalucía, Ceuta y Melilla)
- * Galicia
- * Cantábrico (Asturias, Cantabria y País Vasco)
- * Canarias

410.3.6 La puntuación de cada regata de la Copa de España de Cruceros vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general a la conclusión de todas las pruebas que conforman cada regata puntuable.

- A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de puntuación baja considerándose como nº de inscritos, los barcos reflejados en la Clasificación General definitiva de cada uno de los eventos que conforman la Copa de España por Zonas Marítimas. Los barcos DNS, DSQ, DNC, DNF y RAF recibirán la puntuación de los barcos inscritos más 1 punto.
- Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.

410.3.7 La RFEV se reserva la facultad de resolver las dudas de interpretación o aplicación de este Reglamento.

411 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA Y LA COPA DE ESPAÑA POR ZONAS MARITIMAS

El Reglamento del Campeonato de España y Copas de España por zonas marítimas, podrá ser modificado, a propuesta de las FFAA correspondientes, para poder establecer los criterios de acuerdo con flotas existentes, por la Real Federación Española de Vela resolviendo la RFEV las dudas de interpretación o aplicación de este Reglamento.

412 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ALTURA "MEMORIAL ANGEL ZORRILLA"

ORGANIZACIÓN

412.1 La organización del Campeonato de España de Altura corresponde a la RFEV quién podrá organizarlo directamente, en conjunción con algún organismo descrito en la regla 88.1 del RRV o delegándolo en algunos de éstos.

- 412.2 Sólo podrán optar a celebrar algunas de las pruebas que compongan el Campeonato aquellas regatas Altura con recorridos superiores a 100 millas.
- 412.3 El Campeonato de España de Altura se dividirá en 5 Zonas:
- Zona Mediterránea
 - Zona Sur
 - Zona Galicia
 - Zona Cantábrico
 - Zona Canarias
- 412.4 La RFEV aprobará el Anuncio e Instrucciones de Regata de las pruebas que compongan el Campeonato de España, requisito sin el cual, dichas pruebas no serán válidas.

REGLAS

- 412.5 Las regatas puntuables para el Campeonato de España Altura, se regirán por:
- Las Reglas, tal y como se definen en el RRV de la ISAF
 - El Reglamento Técnico de Cruceros (RTC 2011)
 - El Reglamento de la fórmula de medición a aplicar
 - Reglas Especiales para regatas de Alta Mar de la Categoría a la que se refiera en el Anuncio de Regatas de cada una de las pruebas.

PRUEBAS

- 412.6 Para el año 2011, el Campeonato de España de Altura, en sus versiones por Zonas, constará de las pruebas y coeficientes aprobados por la RFEV.

INSCRIPCIONES Y DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

- 412.7 Se considerarán inscritos en el Campeonato de España todos los barcos que participen en alguna de las pruebas definidas en el Calendario Oficial de Regatas de la RFEV.

El mínimo de barcos inscritos en una Clase ó Grupo para que la prueba sea válida es de **8** barcos.

- 412.8 En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, grupo en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones del Campeonato de España, aunque en una determinada regata puntuable se haya inscrito con otro nombre (véase también la regla 111 RTC).

- 412.9 Los derechos de inscripción de cada una de las pruebas del Campeonato de España de Altura por Zonas vendrán definidos en cada uno de los Anuncios de Regata publicados.

CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

- 412.10 El Campeonato de España de Altura consta de las regatas puntuables que aparecen en la tabla del Calendario Oficial de la RFEV en sus versiones por Zonas.
- 412.11 Para la Clasificación del Campeonato de España de Altura puntuará el binomio barco/armador, es decir, aquellos barcos que participen con el armador que figura en la inscripción. En caso de duda, la Comisión de Cruceros de la RFEV se reserva el derecho de decidir sobre esta cuestión.
- 412.12 Para la adjudicación del Título de Campeón de España, será necesario completar, al menos, dos pruebas.
- 412.13 La puntuación de cada regata del Campeonato de España de Altura en cada una de las Zonas Marítimas establecidas, a efectos del Campeonato, vendrá determinada por el orden definido

por la clasificación general a la conclusión de todas las pruebas que conforman cada regata puntuable sin tener en cuenta en la misma las posiciones alcanzadas por barcos no inscritos para el Campeonato de España.

- A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de Puntuación Baja del RRV.
- Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.

412.14 Una vez publicados por primera vez en el TOA los resultados provisionales de cada prueba, el Comité de Medición publicará en el TOA la lista de barcos que serán controlados.

Los armadores de tales barcos o sus representantes acudirán inmediatamente al Medidor Principal, quien les indicará la hora y lugar para el control de medición del barco.

Es de la exclusiva responsabilidad del armador o del responsable de cada barco verificar si su barco ha sido o no convocado para un control de medición.

413 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE SOLITARIOS Y A DOS

413.1 ORGANIZACION

La organización del Campeonato de España de Solitarios y a Dos corresponde a la RFEV quién podrá organizarlo directamente, en conjunción con algún organismo descrito en la regla 88.1 del RRV o delegándolo en algunos de estos.

INSCRIPCIONES

En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, Grupo en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones del Campeonato de España, aunque en una determinada regata clasificatoria se haya inscrito con otro nombre (véase también la regla 111 RTC).

413.2 El Campeonato de España de Navegantes Solitarios y a Dos se organizará de acuerdo con el calendario oficial publicado por la RFEV.

413.3 Serán Regatas del Calendario Oficial de la RFEV, todas las regatas de Nivel A y Nivel B realizadas que cumplan con los siguientes requisitos:

- Hayan solicitado por escrito a la Real Federación Española de Vela (RFEV) de acuerdo con los plazos establecidos en el RTC y que cuente con el aval de la Federación Autonómica correspondiente a su celebración.
- Su recorrido supere las 70 Millas.

Este calendario podrá consultarse en la Web de la R.F.E.V. www.rfev.es .

CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

413.4 Para que las pruebas que componen el calendario oficial del Campeonato de España sean válidas para cada división, deberán figurar como barcos salidos e inscritos en el Campeonato al menos 5 barcos en cada división.

413.5 Puntuación

La puntuación de cada regata del Campeonato de España en cada una de las Zonas Marítimas establecidas, vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general a la conclusión de todas las pruebas que conforman cada regata.

- A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de Puntuación Baja del RRV.

- Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.

413.6 Se proclamará Campeón de España por Zonas, en cada una de las divisiones establecidas, él(los) regatista(s) que se proclamen Campeon(es) de acuerdo con lo establecido en el punto 413.5 en el presente reglamento.

413.7 Una vez publicados por primera vez en el TOA los resultados provisionales de cada prueba, el Comité de Medición publicará en el TOA la lista de barcos que serán controlados.

Los armadores de tales barcos o sus representantes acudirán inmediatamente al Medidor Principal, quien les indicará la hora y lugar para el control de medición del barco.

Es de la exclusiva responsabilidad del armador o del responsable de cada barco verificar si su barco ha sido o no convocado para un control de medición.

INSCRIPCIONES Y DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

413.8 Los derechos de inscripción de cada una de las Pruebas Oficiales estarán definidos por el Anuncio de Regatas correspondiente.

414 CAMPEONATO DE ESPAÑA Y COPA DE ESPAÑA DE BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA

414.1 CAMPEONATO DE ESPAÑA BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA

414.1.1 La organización del Campeonato de España de Barcos Clásicos y Época corresponde a la RFEV podrá organizarlo directamente, en conjunción con algún organismo descrito en la regla 88.1 del RRV o delegándolo en algunos de éstos.

414.1.2 El Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época 2011 se compone de cuatro pruebas que se definen en el Calendario Oficial de la RFEV.

414.1.3 La RFEV aprobará el Anuncio e Instrucciones de Regata de las pruebas que compongan el Campeonato de España, requisito sin el cual, dichas pruebas no serán válidas.

414.1.4 Las regatas puntuables para el Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época, se regirán por:

- Las Reglas, tal y como se definen en el RRV de la ISAF
- El Reglamento Técnico de Cruceros (RTC 2011)
- El Reglamento de la fórmula de medición a aplicar (CIM - RI)
- Reglas Especiales para regatas de Alta Mar de la Categoría a la que se refiera en el Anuncio de Regatas de cada una de las pruebas.

414.1.5 Para el año 2011, el Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época constará de las pruebas y coeficientes aprobados por la RFEV.

414.1.6 Se considerarán inscritos en el Campeonato de España todos los barcos que participen en alguna de las pruebas definidas en el Calendario Oficial de Regatas de la RFEV.

El mínimo de barcos inscritos en una Clase ó Grupo para que la prueba sea válida es de 5 barcos.

414.1.7 En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, grupo en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones del Campeonato de España, aunque en una determinada regata puntuable se haya inscrito con otro nombre (véase también la regla 111 RTC).

414.1.8 Los derechos de inscripción de cada una de las pruebas del Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época vendrán definidos en cada uno de los Anuncios de Regata publicados.

- 414.1.9 El Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época consta de las regatas puntuables que aparecen en la tabla del Calendario Oficial de la RFEV y en el punto 414.1.2 de este Reglamento.
- 414.1.10 Para la Clasificación del Campeonato de España de Barcos Clásicos y Época puntuará el binomio barco/armador, es decir, aquellos barcos que participen con el armador que figura en la inscripción. En caso de duda, la RFEV se reserva el derecho de decidir sobre esta cuestión.
- 414.1.11 Para poder optar a la adjudicación del Título de Campeón de España de Barcos Clásicos y de Época en cada una de sus modalidades, será necesario completar, al menos, dos pruebas.
- 414.1.12 La puntuación de cada regata del Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época, a efectos del Campeonato, vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general a la conclusión de todas las pruebas que conforman cada regata puntuable sin tener en cuenta en la misma las posiciones alcanzadas por barcos no inscritos para el Campeonato de España.
- A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de Puntuación Baja del RRV.
 - Se realizará un descarte de las 4 pruebas
 - Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.
 - las embarcaciones que no se inscriban a una regata recibirán para esta, los puntos correspondientes a los inscritos más uno.
- 414.1.13 Una vez publicados por primera vez en el TOA los resultados provisionales de cada prueba, el Comité de Medición publicará en el TOA la lista de barcos que serán controlados.
- Los armadores de tales barcos o sus representantes acudirán inmediatamente al Medidor Principal, quien les indicará la hora y lugar para el control de medición del barco.
- Es de la exclusiva responsabilidad del armador o del responsable de cada barco verificar si su barco ha sido o no convocado para un control de medición.
- Cualquier otra embarcación podrá ser controlada en cualquier momento por el Comité de Medición notificándolo a el responsable de la embarcación con antelación.
- 414.1.14 El Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época consta de siguientes Clases o Grupos:
- Barcos de Época Tal y como se definen en la Regla 502 del RTC.
 - Barcos Clásicos Tal y como se definen en la Regla 503 de RTC
 - Espíritu de Tradición Podrán participar dentro de dicha categoría, los siguientes barcos:
 - de Época o Clásicos que por las alteraciones sufridas no puedan ser medidos según el Reglamento CIM.
 - Construidos en 1970 y en años posteriores, con el empleo de técnicas y de materiales modernos pero que tengan un aspecto y estilo fieles a un plano tradicional de época o clásico. Sin embargo estos pueden tener la obra viva y apéndices modernos y, su aparejo puede emplear tecnología moderna.
 - Barcos RI Clásicos Para barcos con más de 25 años de antigüedad.
- Cualquier barco que cumpla como Espíritu de tradición, según el sistema de medición CIM podrá competir como RI clásico

No pueden llevar publicidad

No podran competir barcos prototipos de construcción en fibra

414.2 COPA DE ESPAÑA BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA

- 414.2.1 La organización de la Copa de España de Barcos Clásicos y Época corresponde a la RFEV podrá organizarlo directamente, en conjunción con algún organismo descrito en la regla 88.1 del RRV o delegándolo en algunos de éstos.
- 414.2.2 La Copa de España de Barcos Clásicos y de Época 2011 se compone de una prueba que se define en el Calendario Oficial de la RFEV
- 414.2.3 La RFEV aprobará el Anuncio e Instrucciones de Regata de las pruebas que compongan la Copa de España, requisito sin el cual, dichas pruebas no serán válidas.
- 414.2.4 Las regatas puntuables para el Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época, se regirán por:
- Las Reglas, tal y como se definen en el RRV de la ISAF
 - El Reglamento Técnico de Cruceros (RTC 2011)
 - El Reglamento de la fórmula de medición a aplicar (CIM - IRC)
 - Reglas Especiales para regatas de Alta Mar de la Categoría a la que se refiera en el Anuncio de Regatas de cada una de las pruebas.
- 414.2.5 Para el año 2011, el Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época constará de las pruebas y coeficientes aprobados por la RFEV.
- 414.2.6 Se considerarán inscritos en la Copa de España todos los barcos que participen en el evento definido en el Calendario Oficial de Regatas de la RFEV.
El mínimo de barcos inscritos en una Clase ó Grupo para que la prueba sea válida es de 5 barcos.
- 414.2.7 En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, grupo en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones de la Copa de España, aunque en una determinada regata puntuable se haya inscrito con otro nombre (véase también la regla 111 RTC).
- 414.2.8 Los derechos de inscripción de cada una de las pruebas de la Copa de España de Barcos Clásicos y de Época vendrán definidos en el Anuncio de Regata publicado.
- 414.2.9 La Copa de España de Barcos Clásicos y de Época consta de las regatas puntuables que aparecen en la tabla del Calendario Oficial de la RFEV y en el punto 414.1.2 de este Reglamento.
- 414.1.10 Para la Clasificación de la Copa de España de Barcos Clásicos y Época puntuará el binomio barco/armador, es decir, aquellos barcos que participen con el armador que figura en la inscripción. En caso de duda, la RFEV se reserva el derecho de decidir sobre esta cuestión.
- 414.1.11 Para poder optar a la adjudicación del Título de vencedor de la Copa de España de Barcos Clásicos y de Época en cada una de sus modalidades, será necesario completar, al menos, dos pruebas.
- 414.1.12 La puntuación de cada prueba de la Copa de España de Barcos Clásicos y de Época, vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general a la conclusión de todas las pruebas que conforman la regata.

- A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de Puntuación Baja del RRV.
- Se realizará un descarte de las 4 pruebas
- Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.
- las embarcaciones que no se inscriban a una regata recibirán para esta, los puntos correspondientes a los inscritos más uno.

414.1.13 Una vez publicados por primera vez en el TOA los resultados provisionales de cada prueba, el Comité de Medición publicará en el TOA la lista de barcos que serán controlados.

Los armadores de tales barcos o sus representantes acudirán inmediatamente al Medidor Principal, quien les indicará la hora y lugar para el control de medición del barco.

Es de la exclusiva responsabilidad del armador o del responsable de cada barco verificar si su barco ha sido o no convocado para un control de medición.

Cualquier otra embarcación podrá ser controlada en cualquier momento por el Comité de Medición notificándolo a el responsable de la embarcación con antelación.

414.1.14 La Copa de España de Barcos Clásicos y de Época consta de siguientes Clases o Grupos:

- Barcos de Época Tal y como se definen en la Regla 502 del RTC.
- Barcos Clásicos Tal y como se definen en la Regla 503 de RTC
- Espíritu de Tradición Podrán participar dentro de dicha categoría, los siguientes barcos:
 - de Época o Clásicos que por las alteraciones sufridas no puedan ser medidos según el Reglamento CIM.
 - Construidos en 1970 y en años posteriores, con el empleo de técnicas y de materiales modernos pero que tengan un aspecto y estilo fieles a un plano tradicional de época o clásico. Sin embargo estos pueden tener la obra viva y apéndices modernos y, su aparejo puede emplear tecnología moderna.

CAPITULO V

REGATAS DE BARCOS DE EPOCA Y CLÁSICOS

SISTEMA DE COMPENSACIÓN C.I.M

El Comité Internacional del Mediterráneo (C.I.M.) ha desarrollado un reglamento para regatas a vela en Alta Mar para barcos de Época y Clásicos donde el sistema de medición para la compensación de tiempos esta condicionado tanto por las medidas físicas de algunos de los elementos del barco, el tipo de aparejo, edad de botadura, así como por unos coeficientes que se aplican en función de la Autenticidad y Restauración y Conservación de los mismos.

501 PREÁMBULO

Este reglamento se aplica exclusivamente a los **veleros monocascos**.

El barco de vela es aquél proyectado y construido para navegar principalmente con este medio de propulsión.

El monocasco es aquél en el cual el calado en todos los puntos aumenta hacia el plano de simetría longitudinal.

Con excepción de los de las clases métricas, son admitidos los barcos con una eslora superior a 7,50 metros o también inferior, si tienen una cubierta completa, que con la jupete y toda otra parte constituya una estructura integral y estanca, donde las escotillas puedan cerrarse en modo permanente así de no comprometer la integridad de la misma estructura, pero consentiendo el acceso en el interior del casco.

502 BARCOS DE ÉPOCA

502.1 **BARCOS DE ÉPOCA** son los barcos construidos de madera o metal botados antes del 31 de Diciembre de 1949 y conformes a los planos originales.

502.2 Los barcos cuyos planos sean posteriores al 1 de Enero de 1946 y anteriores al 31 de Diciembre de 1949 y fueron botados antes del 31 de Diciembre de 1952 se equiparan a los barcos de época si la Asociación Nacional emite un certificado de homologación juzgándolos como tales.

502.3 **RÉPLICAS BARCOS DE ÉPOCA**, son los barcos que, abstracción hecha de la fecha de su botadura, hayan sido construidos conforme a planos anteriores al 31 de Diciembre de 1949 y con métodos que se adecuen a las técnicas y a los materiales de la época.

El coeficiente de autenticidad (art. 14) se determina según las reglas establecidas para las réplicas, pero el parámetro de antigüedad (art. 13) viene dado a partir del año de botadura.

503 BARCOS CLÁSICOS

503.1 **BARCOS CLÁSICOS** son los barcos construidos de madera o metal conforme a los planos originales y botados antes del 31 de Diciembre 1975.

503.2 Los barcos construidos en serie no son admitidos.

Abstracción hecha del número de las unidades producidas, son barcos de serie aquellos construidos por un solo astillero o bajo permiso exclusivo con piezas sacadas de moldes o modelos respectivamente únicos y por eso permutables de un ejemplar a otro.

503.3 **RÉPLICAS DE BARCOS CLÁSICOS** son los barcos que, abstracción hecha de su fecha de botadura, hayan sido construidos conforme a planos anteriores al 31 de Diciembre 1975.

El coeficiente de autenticidad (art. 14) se determina según las reglas establecidas para las réplicas, pero el parámetro de antigüedad (art. 13) viene dado a partir del año de botadura.

504 CONFORMIDAD

- 504.1 Todos los barcos deben ser en todo punto conformes con los planos originales.
- 504.2 El año de botadura y la conformidad del barco a los planos originales deberán acompañarse de documentación oficial.
- 504.3 Si no es posible entregar los planos originales o la documentación de un barco, excepcionalmente su conformidad podrá establecerse por una comisión técnica nombrada por la Autoridad Nacional.
- 504.4 Cualquier modificación, aún estética, tanto más si es reciente, acarrea una penalización que podrá llegar hasta la exclusión de un barco de su categoría.

505 RECORRIDOS

Las regatas para los barcos de época y clásicos son de tres tipos:

1, Tipo A (Regata de altura)

La regata de altura conlleva una navegación que podrá realizarse a más de 20 millas náuticas de un abrigo costero y podrá tener una navegación nocturna.

2, Tipo B (Regata intermedia)

La regata intermedia conlleva una navegación que permita no alejarse más de 20 millas náuticas de un abrigo costero y que en principio tendrá lugar durante el día.

3, Tipo C (Regata costera)

La regata costera conlleva una navegación diurna que permita no alejarse más de 5 millas náuticas de un abrigo costero.

El Comité Organizador indicará el tipo de cada regata.

La admisión a las regatas está condicionada a la observancia de las reglas mínimas de seguridad de la ISAF.

506 CERTIFICADOS C.I.M.

Para la obtención de un certificado de rating del C.I.M. para barcos de época, es preciso dirigirse a la Oficina On Line de Rating donde solo medidores reconocidos para tal medición pueden tomar las medidas y datos requeridos para la obtención del certificado.

507 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE BARCOS DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

507.1 REGLAMENTO

La Real Federación Española de Vela con colaboración con la Secretaría de Cruceros, anunciará en el Calendario Oficial de Regatas de la RFEV, la celebración del Campeonato de España de Barcos de Época y Clásicos bajo el Reglamento de Medición CIM con las siguientes condiciones:

- Serán admitidos barcos que posean el certificado en vigor, que exige el reglamento del CIM para barcos de Época, Clásicos y Espíritu de Tradición (S.O.T.)
- Las regatas que formen parte del Circuito tendrán que ser regatas que cumplan las condiciones exigidas en el documento "REGLAS PARA INCLUIR UNA REGATA COMO PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE BARCOS DE EPOCA Y CLASICOS".
- La Real Federación Española de Vela determinará las regatas que cada año serán puntuables para el Campeonato.
- La puntuación de los barcos del Campeonato partirá de la puntuación de éstos, en las regatas que formen parte del mismo.

- Puntuarán todos los barcos que hayan participado en las regatas del Campeonato.

507.2 SISTEMA DE CLASIFICACION

Para cada una de las categorías (Época, Clásicos y S.O.T.) habrá una clasificación general por puntos. Serán tomados para esta clasificación todas las regatas que formen el Campeonato.

- Esta clasificación general será tomada por la suma de los puntos obtenidos en cada una de las regatas.
- Se aplicará el sistema de puntuación baja (Apéndice A4 del RRV).
- Las clasificaciones del Campeonato de España de Barcos de Época y Clásicos serán el resultado de la suma de los puntos de cada una de las pruebas en que haya participado
- En caso de empate se aplicará la regla A8 del R.R.V.

Cada club organizador será el único responsable del buen desarrollo de las pruebas y de las clasificaciones resultantes.

508 REGLAS PARA INCLUIR UNA REGATA COMO PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE BARCOS DE EPOCA Y CLÁSICOS

Para poder incluir una regata de Barcos de Época y clásicos como prueba puntuable para el Campeonato de España, los clubs solicitantes han de cumplir las siguientes normas:

- Ser un Club Náutico adscrito a la Real Federación Española de Vela.
- Remitir a la RFEV la solicitud de evento puntuable al Campeonato de España de Barcos Clásicos y de Época, incluyendo el aval de la Federación Autonómica correspondiente.
- Será de aplicación el Reglamento de Seguridad de la ISAF en la Categoría que defina el Anuncio de Regata
- Compromiso a aplicar específicamente las recomendaciones del CIM, así como el Reglamento para la medición de Barcos de Época y Clásicos, el Reglamento de Regatas a Vela y la Guía de la Federación para la organización de Regatas Oficiales, al fin de poder beneficiarse de las ventajas puestas a su disposición.
- Comprometerse, a que todos los barcos de Época y Clásicos que participen en la regata, estén en posesión del certificado de rating, que exige el reglamento del CIM, válido para el año en curso, a fin de asegurar una mejor promoción de los Barcos de Época y Clásicos y S.O.T.
- Compromiso de hacer aparecer claramente en cada documento oficial. (Anuncio, Instrucciones de Regata, Clasificaciones, etc., los logotipos de la R.F.E.V. de la R.A.N.C.

ANEXO I

CONDICIONES GENERALES

GRUPO DE REGATA NIVEL A & GRUPO DE REGATA NIVEL B

La Real Federación Española de Vela a creado dos niveles de regata dentro de las pruebas de Nivel A y Nivel B, dentro del Calendario Oficial de Cruceros de la RFEV, catalogadas de la siguiente forma:

- 1.- **Regatas de Nivel A:** Son aquellas regatas de crucero de carácter Internacional que se celebran en España así como los Campeonatos de España que cumplan con la Guía para la Organización de Regatas Oficiales de la RFEV.
- 2.- **Regatas de Nivel B:** Son aquellas regatas de crucero Campeonato de España y Copas de España no englobadas en el apartado anterior, que cumplan con la Guía para la Organización de Regatas Oficiales de la RFEV.
- 3.- Las solicitudes se tramitaran a través de la correspondiente Federación Autonómica y deberán presentarse, junto con el aval de dicha Federación, ante la RFEV con anterioridad al **30 de junio del año anterior**, indicando las fechas con carácter orientativo y si opta a la categoría de Campeonato de España o Copa de España.
- 4.- El Comité Ejecutivo de la RFEV, tras el pertinente informe del RFEV, otorgará el reconocimiento de las Regatas de Nivel A o Regatas de Nivel B con carácter anual de cada una de las pruebas del Calendario Nacional.

ANEXO II

DISPOSICIONES GENERALES COMITÉ TÉCNICO

- 1.- El Comité Técnico de Cruceros, será nombrado por la RFEV a propuesta de su Presidente, siendo un órgano consultor del RFEV, estará formado por tres personas (un representante de la RFEV, un representante de la Secretaria de la Clase y un representante de reconocido prestigio).
- 2.- El Comité actuará como Órgano Colegiado, sus acuerdos se adoptarán siempre por mayoría y se harán constar en acta que custodiará la RFEV.

Sus funciones serán a título enunciativo, además de las que le puedan corresponder según lo indicado en el apartado 1, las siguientes:

- Asesorar, de cualquier tema técnico relacionado con el mundo de Crucero.
- Estudiar, redactar y proponer al RFEV, para su aprobación por el Comité Ejecutivo de la RFEV las modificaciones anuales para el Reglamento Técnico de Cruceros.
- Proponer a la RFEV, las propuestas "submisiones" que anualmente deben presentarse al ORC, las modificaciones al Sistema RI, Sistema IRC, Sistema CIM ó cualquier otro sistema de medición que sea de interés a la Autoridad Nacional.
- Elaborar un informe para el RFEV, de todas y cada una de las regatas, en particular de las de Nivel A y Nivel B.
- En colaboración con el **Comité Técnico de Jueces**, planificar y organizar la formación de los Técnicos de Crucero.
- Evaluar cuantos problemas técnicos vayan aconteciendo durante la temporada cuyo tratamiento requiera inmediatez en la decisión, informando adecuadamente a la RFEV.
- Proponer a los Órganos correspondientes, la incoación de expedientes sancionadores a los Técnicos de Crucero que hagan mal uso de sus habilitaciones.

Una vez elaborada una resolución por el CTC, se informará al Comité Ejecutivo de la RFEV para recabar su aprobación.

- 3.- Al no ser posible que los Reglamentos contemplen toda eventualidad ni que se anticipen a las innovaciones de diseño y construcción o a cualquier otra problemática que se pueda producir, se reserva el derecho de rechazar o adjudicar un rating si lo considera apropiado e interpretar lo estipulado por los Reglamentos en cualquier momento.

En el tiempo entre las reuniones del Comité Ejecutivo de la RFEV, serán los responsables de las propuestas de interpretación del ORC, RI, IRC, CIM o cualquier otro Sistema de Medición, debiendo su propuesta de interpretación, antes de su aplicación, ser ratificada o desautorizada por el Comité Ejecutivo de la RFEV.

ANEXO III

PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICIÓN EN CRUCEROS

Apartado 1

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA GESTIÓN DE REGATAS

Las reglas y procedimientos para las protestas e inspecciones de medición se detallan en cada reglamento según el sistema que se trate.

- ORC
 - Regla 305 del ORC Rating Rules
 - Regla 106, Regla 107 y Regla 201 del RTC
- RI
 - Regla 2.6 del Reglamento RI
 - Regla 106, Regla 107 y Regla 207 del RTC
- IRC
 - Reglamento IRC
 - Regla 106, Regla 107 y Regla 215 del RTC
- CIM
 - Reglamento CIM
 - Regla 106 y Regla 107 del RTC

No obstante, la Autoridad Nacional podrá actuar ante irregularidades detectadas en los ratings durante un evento.

Esta actuación podrá realizar de oficio por parte del Técnico de Cruceros de la Autoridad Nacional o bien a través de un informe del Comité de Medición de un evento.

Investigación e informe de irregularidades de rating

- a) Si como resultado de una acción en una regata o serie, o de una retirada de certificado por una Autoridad de Rating, un barco se remide y su rating se reduce un 0,75% o más, la Autoridad Nacional del barco investigará los hechos, pudiendo emprender ulteriores acciones que considere oportunas.
- b) Se solicita a los Comités de Regatas y Protestas que informen de todas las acciones emprendidas tras detectar irregularidades, al Jefe de Medición de la RFEV. Estos informes pueden hacerse a través de la Autoridad Nacional del organizador de la regata.

Otras acciones

Este Apéndice solo trata de las medidas a tomar con respecto a los barcos. De ninguna manera limita el derecho y la responsabilidad de los Comités de Regatas y Protestas y de las Autoridades Nacionales para investigar o actuar en relación con las personas.

ANEXO III

PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICIÓN EN CRUCEROS

Apartado 2

PROTESTAS ADMINISTRATIVAS DE RATINGS

- 1 **La Autoridad Nacional, a través del Jefe de Medición de la RFEV en cuyas aguas se encuentra un barco será normalmente la "autoridad cualificada" a que se refieren las Reglas de la ISAF para resolver problemas relativos a los certificados de rating.**

Un Comité de Protestas que trate la protesta sobre un certificado de rating puede emitir preguntas a la Autoridad Nacional, que le proporcionará todo asesoramiento razonable y ayuda para la resolución de dicha protesta.

2 **Protestas administrativas**

- a) Los procedimientos de protestas administrativas permiten protestas sobre el certificado de un barco, esté o no regateando. Una protesta administrativa se presentará a la Autoridad de Rating en cuyas aguas se encuentra el barco.
- b) Cualquier persona u organización que tenga un interés válido sobre el certificado de un barco podrá presentar una protesta administrativa con tal que:
- La protesta se haga por escrito, firmada y fechada por el que la efectúa;
 - La protesta incluya una descripción detallada de los defectos alegados y un informe completo que demuestre el interés válido del que protesta;
 - La protesta se acompañe de una copia del certificado de rating del barco protestado y la dirección y número de teléfono de su armador;
 - La protesta incluya un informe sobre los puntos que el que protesta quiere resolver, identificación de las reglas aplicables y cualquier evidencia relevante.
- c) El armador del barco protestado replicará lo antes posible a la Autoridad Nacional, si elige admitir la protesta o rehúsa colaborar en la re-medicación cuando esta se requiera.

La Autoridad Nacional invalidará el certificado del barco y avisará a todos los interesados, incluyendo las entidades emisoras de rating y las entidades organizadoras locales en cuya jurisdicción regatee normalmente el barco.

- d) La Autoridad Nacional puede consultar o remitir el asunto al Medidor Jefe de la RFEV o, si es necesario, al Medidor Jefe del sistema de Compensación correspondiente, para su consejo y ayuda. Adoptará su decisión basándose en la evidencia disponible y puede ordenar la re-medicación total o parcial del barco.
- e) La decisión de la **Autoridad Nacional** determinará los costes habidos en la decisión de la protesta y qué parte debe pagarlos, según lo siguiente:
- Cuando el *GPH/SPM/TCF/TCC* correcto del barco protestado sea menor que el *GPH/SPM/TCF/TCC* protestado en no más del 0,25%, el protestante será responsable de abonar los costes de la medición y procesamiento. No se devolverá la cuota de la protesta para el pago de las costas.
 - Cuando el *GPH/SPM/TCF/TCC* correcto sea menor que el protestado en más del 0,25%, los costes de la medición y procesamiento serán sufragados (o compartidos)

por el Armador o la Autoridad Emisora de Rating del barco, dependiendo de la determinación de la responsabilidad del defecto. La cuota de la protesta se devolverá al que protestó.

- f) Si durante un control de medición, con motivo de una protesta realizada durante el evento, o por observación directa de la Autoridad Nacional, se detectase un error administrativo en los Offset de un barco, estando o no en regata, dicho certificado se retirará y se procederá a un nuevo recálculo del mismo.

En caso de que el recalcule se efectuase durante el evento, el resultado del mismo se aplicará a todas las pruebas, el Jurado tomará las decisiones oportunas pudiendo aplicar una penalización.

Si el recalcule se efectuase fuera del evento, por motivos técnicos, y se cumplan los requisitos indicados en el segundo párrafo de este punto f), se recalculará la clasificación final.

3 Enmiendas a acciones de la Autoridad Nacional.

- a) Cuando un armador crea que el certificado de su barco está siendo retenido sin razón o que cualquier acción de la Autoridad Emisora no es razonable, puede solicitar una enmienda siguiendo el procedimiento establecido en párrafo 2 anterior (protestas administrativas), expresando los hechos relevantes y la reparación o enmienda solicitada.
- b) La Autoridad Nacional competente nombrará un comité para investigar, oír y decidir sobre la demanda, siguiendo los procedimientos de las Reglas de Regatas de la ISAF.

Caso de haber una duda razonable en la interpretación o aplicación de alguna regla, el Medidor Jefe de la RFEV será la "autoridad cualificada" para resolver tales cuestiones.

El Medidor Jefe de la Autoridad RFEV podrá consultar con el Medidor Jefe del sistema de compensación correspondiente para resolver interpretaciones de las normas.

ANEXO IV

MODELO DE SELLOS OFICIALES DE LOS MEDIDORES

La Autoridad Nacional, a través de su Comité Técnico, incluye en este apartado los distintos modelos de sellos oficiales para los medidores en sus sistemas ORC, RI e IRC.

IRC

SELLO GENOVAS ORC/RI/IRC

| | | | |
|---------|--|----------|-----|
| IRC | | | ESP |
| / /2011 | | | |
| JH: | | HTW/JGT: | |
| JGU: | | HHW/JGM: | |
| JGL: | | LPG/LP: | |
| JL/LL: | | | |

SELLO MAYOR ORC/RI/IRC

| | | | |
|----------|--|----------|-----|
| IRC | | | ESP |
| / /2011 | | | |
| HB: | | MTW/MGU: | |
| MUW/MGT: | | MHW/MGM: | |
| MGL: | | MSW: | |

SELLO SPIS IRC

| | | | |
|--------------|--|---------|-----|
| IRC | | | ESP |
| / /2011 | | | |
| SLE/SL: | | SLU: | |
| SHW/SMG/AMG: | | SF/ASF: | |

SELLO GENOVAS ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| ORC | | ESP |
| / | /2011 | |
| JH: | JGT: | |
| JGU: | JGM: | |
| JGL: | LPG: | |
| JL: | | |

ORC

SELLO ASIMETRICOS ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| ORC | | ESP |
| / | /2011 | |
| SLU: | SLE: | |
| AMG: | ASF: | |

SELLO MAYOR ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| ORC | | ESP |
| / | /2011 | |
| HB: | MGU: | |
| MGT: | MGM: | |
| MGL: | MSW: | |

SELLO SPIS ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| ORC | | ESP |
| / | /2011 | |
| SL: | SF: | |
| SMG: | | |

SELLO GENOVAS ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| RI | | ESP |
| / | /2011 | |
| JH: | JGT: | |
| JGU: | JGM: | |
| JGL: | LPG: | |
| JL: | | |

RI

SELLO ASIMETRICOS ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| RI | | ESP |
| / | /2011 | |
| SLU: | SLE: | |
| AMG: | ASF: | |

SELLO MAYOR ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| RI | | ESP |
| / | /2011 | |
| HB: | MGU: | |
| MGT: | MGM: | |
| MGL: | MSW: | |

SELLO SPIS ORC/RI

| | | |
|------|-------|-----|
| RI | | ESP |
| / | /2011 | |
| SL: | SF: | |
| SMG: | | |

ANEXO V

DECLARACION DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD

Declaración a incluir en el formulario de confirmación de inscripciones.

I agree to be governed by the Racing Rules for Sailing of the ISAF, by the class rules, by the Notice of Race and by the Sailing Instructions, and I accept the penalties assessed under these rules and such other action as may be taken hereunder, subject to such appeal and review procedures as are provided herein, as the final determination of any matter arising under these rules, and I agree not to report to any court or tribunal not provided herein with respect to such determination.

I accept that under RRS 4 it is my solely responsibility to decide whether or not to start or to continue racing, and I agree not to report to any court or tribunal with respect to such decision and its consequences.

Acepto someterme al reglamento de Regatas a Vela de la ISAF, a las reglas de clase, al Anuncio de Regata y a las Instrucciones de Regata, así como admito las penalizaciones que me puedan ser impuestas y otras acciones que puedan tomarse al amparo de tales reglas, supeditadas a las apelaciones y revisiones en ellas previstas, como decisiones definitivas en cualquiera de los asuntos relativos a aquellas reglas, aceptando no someter ninguna de ellas al conocimiento de juzgado o tribunal alguno.

Reconozco que, tal como indica la regla 4 del RRV, es de mi exclusiva responsabilidad decidir si tomo o no la salida o si continuo en la prueba, y acepto no someter a juzgado o tribunal alguno cualquier asunto relativo a tal decisión y a sus consecuencias.

(NOTA: en regatas no Internacionales, añadir a la primera frase la referencia a las Prescripciones RFEV).



ANEXO VI

SISTEMA DE PUBLICIDAD INDIVIDUAL Y TARIFAS 2010

Las Tarifas de Publicidad para 2011 se regirán de acuerdo con el siguiente sistema:

1.- PUBLICIDAD DE LA REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE VELA (ENVIAR SOLICITUD Y PAGO A LA RFEV)

Para aquellos barcos que participen en regatas puntuables para la Copa de España, Campeonatos de España, Campeonatos del Mundo, Campeonatos de Europa, Clase TP 52, Clase GP 42, Monotipos (excepto punto 3) y otros barcos (VOR, ACC, ORC LEVEL CLASS, etc) o Regatas Internacionales, (tal y como se definen en el RTC 2010), incluyendo la Fase Clasificatoria en el caso de que la hubiere, Campeonato ó Copa de España de Monotipos la cantidad total a pagar en función de la eslora y de la duración del permiso, estará de acuerdo con la siguiente tabla:

| | UNA REGATA | | ANUAL | |
|----------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|
| | PENINSULA Y BALEARES | CANARIAS CEUTA Y MELILLA | PENINSULA Y BALEARES | CANARIAS CEUTA Y MELILLA |
| LOA < = 10 metros | 150 € | 129 € | 500 € | 431 € |
| 10 < LOA < 13 metros | 690 € | 595 € | 2100 € | 1810 € |
| LOA > 13 metros | 1000 € | 862 € | 2980 € | 2569 € |

2.- PUBLICIDAD DE LAS RESPECTIVAS FEDERACIONES AUTONOMICAS (ENVIAR SOLICITUD Y PAGO A LA FFAA.)

Para los barcos que participen en en Regatas no especificadas en el apartado anterior (por ejemplo, Regatas Locales o de ámbito autonómico), la cantidad total a pagar en función de la eslora y de la duración del permiso, estará de acuerdo con la siguiente tabla:

| | UNA REGATA | | ANUAL | |
|----------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|
| | PENINSULA Y BALEARES | CANARIAS CEUTA Y MELILLA | PENINSULA Y BALEARES | CANARIAS CEUTA Y MELILLA |
| LOA < = 10 metros | 100 € | 86 € | 250 € | 216 € |
| 10 < LOA < 13 metros | 230 € | 198 € | 590 e | 509 € |
| LOA > 13 metros | 380 € | 328 € | 950 € | 819 € |

En caso de que un barco participe en más de una Comunidad, ver apartado 1

3.- PUBLICIDAD MONOTIPOS

Para los barcos que participen en Regatas Monotipo (Platu 25, J-80, First Class 8) deberán enviar su solicitud a la correspondiente FFAA, en caso de participar en pruebas de ámbito Nacional, dicha solicitud deberá remitirse a la RFEV.

| | UNA REGATA | | ANUAL | |
|-----------|----------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|
| | PENINSULA Y BALEARES | CANARIAS CEUTA Y MELILLA | PENINSULA Y BALEARES | CANARIAS CEUTA Y MELILLA |
| MONOTIPOS | 90 € | 78 € | 200 € | 172 € |



Real Federación Española de Vela
Luis de Salazar 9 - 28002 Madrid
Telf. 915 196 008 - Fax 914 164 131
email: crucero@rfev.es - [www: rfev.es](http://www:rfev.es)

2011

**SOLICITUD DE AUTORIZACION DE PUBLICIDAD INDIVIDUAL PARA BARCOS
REGLA 80 - REGLAMENTACION 20 ISAF**

*** IMPRESCINDIBLE COMPLETAR TODOS LOS CAMPOS**

| ARMADOR | | | |
|---|--|-----------------------------------|-----------|
| Nombre | | NIF | |
| Apellidos | | Licencia | |
| Dirección | | CP/Localidad | |
| email | | Móvil | |
| EMBARCACION | | | |
| Nombre | | Nº vela | |
| Modelo | | Eslora | en metros |
| DATOS FACTURA | | | |
| Nombre | | CIF | |
| Apellidos | | Móvil | |
| Dirección | | CP/Localidad | |
| email | | | |
| AUTORIZACION PARA: | | | |
| UNA REGATA | | ANUAL | |
| REGATA AUTORIZADA | | | |
| PUBLICIDAD AUTORIZADA | | | |
| FORMAS DE PAGO | | | |
| Transferencia bancaria cuenta RFEV: 20381823656000336296 de CAJA MADRID | | | |
| Adjuntar copia de la transferencia | | | |
| Tarjeta de crédito (VISA O MASTERCARD) | | | |
| Nº tarjeta: / / / / Fecha caducidad (mes/año) / | | | |
| Presidente Comité de Regatas: | | A CUMPLIMENTAR POR LA RFEV | |
| REGATA | | FECHA AUTORIZACION | |
| NOMBRE | | Nº AUTORIZACION | |
| FECHA | | FIRMA | |
| FIRMA | | SELLO | |

Esta autorización no tendrá validez sin la firma y sello de esta RFEV o si tiene enmiendas y/o tachaduras. Toda publicidad autorizada en regata deberá ser validada posteriormente por la RFEV.

De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999 de protección de datos de carácter personal, le/s informamos que sus datos personales, serán tratados automatizadamente en los ficheros de la REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE VELA, con la finalidad de emisión de la publicidad para la participación en regatas y las clasificaciones de las competiciones en las que participe y que serán publicadas. Las respuestas a las preguntas planteadas tienen carácter obligatorio, en caso de no suministrar los datos anteriores, no podremos emitir su publicidad. Usted podrá en cualquier momento ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición en los términos establecidos en la Ley Orgánica 15/1999. El responsable del fichero es la REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE VELA, con domicilio en Luis de Salazar 9, 28002 Madrid.