

REGLAMENTO TÉCNICO DE CRUCEROS

2017

Ver.01/2017

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA



****25/01/2017: Pendiente de ratificación por el C.S.D.**

INDICE

CAPITULO I. REGLAS PARA LA ORGANIZACION DE REGATAS

101.- REGLAMENTOS	6
102.- FORMATO, ANUNCIOS E INSTRUCCIONES DE REGATA	6
103.- PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCION	7
104.- RELACION DE BARCOS INSCRITOS	7
105.- INSPECCIONES DE MEDICIÓN	7
106.- PROTESTAS DE MEDICIÓN	8
107.- PROTESTAS ADMINISTRATIVAS DE RATING	8
108.- PENALIZACIONES	8
109.- PETICIONES DE REPARACION (RDG)	17
110.- PUNTUACIÓN	17
111.- NOMBRE DEL BARCO	17
112.- LETRAS DE NACIONALIDAD Y NUMEROS DE VELA	18
113.- BANDERAS DE GRUPO Y CLASE	18
114.- DECLARACIÓN DE RECORRIDO	18
115.- USO DEL MOTOR	18
116.- USO DE LAS COMUNICACIONES	18
117.- PILOTOS AUTOMATICOS	19
118.- MODIFICACIONES REGLAMENTO TÉCNICO	19

CAPITULO II. REGATAS

SISTEMA ORC

200.- AGRUPACION DE LA FLOTA	20
201.- CLASES	20
202.- BANDERAS DE CLASE	20
203.- COMPENSACION Y CLASIFICACIONES EN EL SISTEMA ORC	21
204.- TIEMPO LIMITE	23
205.- PESO DECLARADO DE LA TRIPULACION	23

SISTEMA RI

206.- PARTICULARIDADES DE LA FLOTA	24
207.- AGRUPACIÓN DE LA FLOTA	24
208.- BANDERAS DE CLASE	24
209.- SISTEMA DE CLASIFICACIÓN Y COMPENSACIÓN EN EL SISTEMA RI	24
210.- TIEMPO LÍMITE	24

SISTEMA IRC

211.- INTRODUCCION	25
212.- REGATAS BAJO EL SISTEMA IRC	25
213.- CATEGORIA DE LAS REGATAS BAJO EL SISTEMA IRC	25
214.- COMPENSACION DE TIEMPOS EN EL SISTEMA IRC	25
215.- DIVISION DE LA FLOTA EN EL SISTEMA IRC	26
216.- CLASES O GRUPOS DE CLASIFICACION EN EL SISTEMA IRC	27
217.- TIEMPO LIMITE DE UNA REGATA EN EL SISTEMA IRC	27
218.-TRIPULACIONES	27
219.- REGATAS EN MONOTIPO	28
220.- REGATAS EN LEVEL CLASS	28

CAPITULO III. MEDICIONES Y CERTIFICADOS

301.- CERTIFICADOS DE MEDICIÓN	29
302.- GESTION DE LOS CERTIFICADOS DE MEDICION	29
303.- CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA ORC	29
304.- LIBRE	31
305.- CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA IRC	31
306.- MEDICIONES BAJO EL SISTEMA SISTEMA IRC	32
307.- OBTENCION DE CERTIFICADOS IRC	32
308.- IMPORTE MEDICION CERTIFICADOS BAJO EL SITEMA IRC	33
309.- GESTION DE LAS MEDICIONES EN CUALQUIER SISTEMA DE MEDICION	33

CAPITULO IV: NORMATIVA CAMPEONATOS & COPAS DE ESPAÑA	
401.- NORMATIVA REGATAS CAMPEONATOS Y COPAS DE ESPAÑA	35
402.- CLASES BAJO EL SISTEMA ORC	35
403.- AGRUPACION, SALIDAS Y GESTION DEL RECORRIDO SISTEMA ORC	36
404.- COMPENSACION Y CLASIFICACIONES SISTEMA ORC	36
405.- NORMAS DE MEDICION ORC	37
406.- CLASES BAJO EL SISTEMA IRC (ZONA NORTE)	37
407.- AGRUPACION, SALIDAS Y GESTION DEL RECORRIDO EN SISTEMA IRC	38
408.- COMPENSACION Y CLASIFICACIONES SISTEMA IRC	39
409.- NORMAS DE MEDICION IRC	39
CAPITULO V: CAMPEONATOS & COPAS DE ESPAÑA	
501.- REGLAMENTO DEL CAMPEONATO Y LA COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS	40
502.- MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DEL CAMPEONATO Y COPA DE ESPAÑA DE CRUCERO POR ZONAS MARITIMAS	42
503.- CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ALTURA “Memorial Angel Zorrilla”	42
504.- CAMPEONATO DE ESPAÑA DE SOLITARIOS y A DOS	43
CAPITULO VI: REGATAS DE BARCOS DE EPOCA Y CLASICOS	
601.- PREAMBULO	45
602.- BARCOS DE EPOCA	45
603.- BARCOS CLÁSICOS	45
604.- CONFORMIDAD	45
605.- RECORRIDOS	46
606.- CERTIFICADOS CIM	46
607.- CAMPEONATO Y COPA DE ESPAÑA BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA	46
608.- REGLAS PARA INCLUIR UNA REGATA PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA	47
ANEXO I. DISPOSICIONES GENERALES COMITÉ TÉCNICO.	48
ANEXO II. PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICIÓN – APARTADO 1.	49
ANEXO III. PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICION – APARTADO 2.	50
ANEXO IV. DECLARACION DE EXONERACION Y RESPONSABILIDAD.	54
ANEXO V. PUBLICIDAD.	55

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).*
- WS *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*

****Los párrafos que en su borde derecho tienen”|“, son actualizaciones aprobadas por el Comité Nacional de Cruceros****.

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 los Sistema de compensación de rating reconocido por esta autoridad nacional y Reglamento de Seguridad de la WORLD SAILING, 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 se mantiene la misma estructura de organización de regatas de cruceros que se ha llevado estos años anteriores, intentando mejorar aquellas deficiencias encontradas.

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 años.

CAPITULO I

NORMATIVAS PARA LA ORGANIZACIÓN DE REGATAS

101 REGLAMENTOS

101.1 Todas las Regatas dentro del calendario de la RFEV, otorgadas como Regatas Internacionales, Campeonatos de España y Copas de España se registrarán por las siguientes normas las que proceda en cada caso:

- (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 e IMS.
- (d) Las Reglas IMS de Medición, Habitabilidad y Equipo.
- (e) El Reglamento del Sistema IRC.
- (f) El Reglamento del Sistema CIM.
- (g) Las Offshore special Regulation de la WORLD SAILING.
- (h) El Reglamento Técnico de Cruceros de la RFEV y las prescripciones.
- (j) Las reglas de clases monotipos.

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.

En las regatas internacionales en España podrán tener la excepción, bajo la **autorización expresa de la RFEV** declarar, en el Anuncio de Regata y las Instrucciones de Regata que las Prescripciones de la RFEV no son de aplicación.

101.2 Resto de regatas y Regatas de Interés

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**.

102 FORMATO, ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA

102.1 En las **Regatas Internacionales, 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, para el anuncio de regata como mínimo con **cuarenta y cinco (45) días** de antelación y para las instrucciones de regata como mínimo con **diez (10 días)**, antes de su publicación definitiva.

102.2 **En caso de incumplimiento de este reglamento**, la RFEV se reserva el derecho de retirar la categoría de Campeonato de España o Copa de España a dicha prueba y, además perderá la posibilidad de solicitar dicha 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 y según proceda.

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 de la WORLD SAILING (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 de la WORLD SAILING 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 por escrito.

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

www.orc.org

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 patrones 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 *En las regatas donde se aplique el sistema de medición ORC, 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. Las protestas durante un evento contra el **OFFSETS** de un barco/s, se presentará como una protesta administrativa ante la RFEV.*

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

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 podrá seguir participando en las restantes pruebas con su nuevo certificado el cual será válido solo para dicho trofeo, y será anulado hasta nueva medición por la Autoridad Nacional.

Si un barco, penalizado de acuerdo con el punto anterior, al emitir el nuevo certificado cambia su GPH de forma que cambie de clase, este se mantendrá en la Clase en la que estaba compitiendo durante todo el trofeo, siendo el certificado anulado a la finalización del mismo.

Si es 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:

	Tolerancia (No Penaliz.) *	50 % puestos Recalcular Certificado **
Francobordos (mm) (media de las 2 bandas)	< 5	≥ 5
RMC Medido (%)	< 3	≥ 3
cualquier medida del aparejo (%)	< 0.3	≥ 0.3
Superficie área Mayor o Headsail o spinaker (%)	< 0.5	≥ 0.5
Peso de tripulación (%)	≤ 1	DSQ
Certificado con hélice fija y llevar otro tipo		DSQ
Discrepancia con la declaración del armador		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 los valores de la primera columna, no será penalizado, y podrá seguir navegando SIN MODIFICAR SU CERTIFICADO.

** Cuando un barco supera los valores de tolerancia, se recalculara su certificado y se apliara a todas las pruebas del evento, y seguidamente será penalizado con un 50 % sobre los puestos. Dicho certificado será invalido al terminar el evento en el cual a participado y tendrá que volver a emitirse un certificado con la corrección de la discrepancia actualizada y cuyo coste corre por cuenta del armador.

El Comité Nacional de Cruceros presentará ante la Junta Directiva de la RFEV la propuesta de 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) El armador tendrá derecho a aplazar la medición de su spinaker 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:

Infringir la regla 206 del reglamento ORC. N° de velas abordo.	60%
Discrepancias en la declaración del armador de los elementos de "Descripción del barco" (Pisos de crucetas, n°. de burdas, tipo de construcción del casco, etc.)	DSQ
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 no fuese debido a un error administrativo de la entidad emisora, se calculará la variación del valor del GPH del certificado, aplicando 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 modificación del mismo dentro del trofeo. Esto será de aplicación incluso después de haber finalizado el trofeo.

108.5 COMPROBACIONES BAJO EL SISTEMA IRC

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

108.5.1 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 máximo.

108.5.2 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.

108.5.3 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 "Solo 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)

108.5.4 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.

108.5.5 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.

108.5.6 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

108.5.7 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:

- No es posible rectificar
- 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
<i>Falta de certificado o no válido</i>	9.10	SI
<i>Par crucetas, burdas o violín no declarados</i>	26.2.4	SI
<i>Mayor o Génova normal y declarados enrollables</i>	26.8	SI
<i>Enrollable de génova no operativo. O menor de 1.3J. Con enrollable uso de Génova no autorizado.</i>	26.8.1-b 26.8.3	SI
<i>No tener fueraborda cuando está declarado</i>	25.1.2	SI
<i>Cambios no declarados en los apéndices</i>	24.1	SI
<i>Orza / quilla retráctil declarada bloqueada</i>	24.3	SI
<i>No existe el lastre declarado (10 Kg. de tolerancia)</i>	9.7	SI
<i>Falta Lastre declarado o no convenientemente fijado al casco (Prescripciones)</i>	13.1	SI
<i>Tipo de hélice y/o número de palas</i>	25.1.3	SI
<i>Apéndices móviles o lastre líquido no declarado</i>	27.3.2	SI
<i>Interiores que no cumplen los mínimos de habitabilidad de crucero (Prescripciones)</i>	13.7	SI
<i>Falta material de seguridad. (Reglamento Cruceros RFEV)</i>		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.*

108.8 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	
<i>Instrucciones de Regata</i>	20 %	3
<i>Omisión Declaración Llegada o Declaración de Recorrido</i>	10 %	1
<i>Instrucciones de Regata (infracciones menores)</i>	Aviso (o 10 %)	0 (o 1)

108.10 **INFRACCIONES A LAS OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS DE LA WOLR SAILING**

Las regatas se regularán, en cuanto a la seguridad, en Categorías según el reglamento de las Offshore Special Regulation WORLD SAILING y lo indicado en los anuncios de regatas.

Las Categorías de seguridad serán 0,1,2,3,4 y dayboat.

En cuanto a las Penalizaciones por faltas en los elementos de seguridad, se determinará la siguiente forma de actuación:

- Por infracción a cualquier regla de seguridad se penalizará con un 20% con respecto a su hora de llegada, mínimo un puesto.
- Si la infracción no es corregida, se aplicará un DSQ en todas las pruebas disputadas hasta ese momento.

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 (RET) 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 WOLRD SAILING.

El nombre del barco en el certificado de medición estará condicionado según la inscripción y aceptación del registro de capitania marítima de la zona que corresponda, o en su defecto mediante la aprobación del comité técnico de crucero de la RFEV.

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**.

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 (Adicción 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 en las Instrucciones de Regata, 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 Nacional 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, la Junta Directiva 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
0	< 510 seg.milla
1	Entre 510 y < 600 seg.milla
2	Entre 600 y < 640 seg.milla
3	Entre 640 y < 685 seg.milla
4	Entre 685 y < 770 seg.milla

Para los barcos cuyo GPH sea igual o mayor a 770 se podrá formar un Grupo Especial denominado Grupo E. No cuenta para las copas y Campeonatos de España y/o regatas Internacionales.

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 6 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 de la WORLD SAILING**.

201.3 **División Sportboat:** Son aquellos barcos cuyo certificado de medición tenga denominada la expresión **"SPORBOAT"**.

202 BANDERAS DE CLASE

En las regatas en donde se realicen clasificaciones por clases se utilizará la bandera de clase correspondiente.

CLASE	BANDERA
0	“W” del CIS
1	“T” del CIS
2	“R” del CIS
3	“K” del CIS
4	“V” del CIS
E	“E” del CIS

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 estable para la flota en general, o **implícito** cuando la intensidad de viento sea variable. Siempre a discreción del oficial principal del evento.*

En los recorridos barlovento/sotavento se medirán, con regularidad 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.

En regatas costeras también se puede usar el OCEAN PCS u Oceánico, donde se aplica una polar definida en el certificado de cada participante.

Solo es necesario el tiempo invertido y las millas totales del recorrido, es un sistema más justo para este tipo de regatas, es un recorrido compuesto cuyo contenido varía progresivamente con la velocidad del viento verdadero según la tabla del OSN

B. Sistemas Simplificados:

B1 Tiempo sobre Distancia, *El tiempo corregido se calcula:*

$$\text{Tempo Corregido} = \text{tiempo invertido} - (\text{ToD} * \text{Distance})$$

Donde el “ToD” será el valor fijo ISN u OSN, dependiendo si la regata es un barlovento/sotavento (INSHORE) o una regata Costera (Offshore) respectivamente.

Barlovento/sotavento ISN, *El número fijo sale de los porcentajes de 50% ceñida y 50% popa, aplicado a tres condiciones de viento:*

25 % of Windward/Leeward at 8 knots
40 % of Windward/Leeward at 12 knots
35 % of Windward/Leeward at 16 knots

Regata Costera OSN, El número fijo sale de la combinación de varios ángulos y en diferentes condiciones como muestra en cuadro siguiente:

Ángulos	8	12	16
Beat	0,40	0,30	0,20
60°	0,05	0,15	0,20
90°	0,05	0,10	0,15
120°	0,05	0,15	0,20
150°	0,05	0,15	0,15
Run	0,40	0,15	0,10

** **En regatas costeras**, también se puede usar el OCEAN PCS u Oceanica, donde se aplica una polar definida en el certificado de cada participante.

Solo es necesario el tiempo invertido y las millas totales del recorrido, es un sistema mas justo para este tpo de regatas. es un recorrido compuesto cuyo contenido varia progresivamente con la velocidad del viento verdadero, desde 30% Barlovento/ Sotavento, 70% Circular Random con 6 nudos, 100% Circular Random con 12 nudos y 20% Circular Random, 80% al largo con 20 nudos.

B2 Tiempo sobre tiempo,

TMF, (Factor Multiplicador de Tiempo) - Tiempo sobre tiempo, este factor se obtiene de dividir 600 entre el valor del GPH para regatas Offshore, y 675 para regatas Inshore, 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.

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.

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

$$\text{Tiempo compensado} = ToT \text{ (low-Medium-High)} * \text{Tiempo invertido}$$

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 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).

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 El cálculo de clasificaciones se aconseja el programa **CYBER ALTURA**. También son válida los programas o plataformas web reconocida por la RFEV o por la ORC.

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 de su polar.

$$\text{Tiempo Límite} = (K * ((\text{BEAT VMG6} + \text{RUN VMG6}) / 2) * M (\text{Longitud real del recorrido}))$$

- En las regatas de Campeonatos y Copas de España se utilizará como valor el de 1.2. Se recomienda en otras regatas, este factor pueda alcanzar un valor 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 Declared) 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 (solo regatas locales)

206. PARTICULARIDADES DE LA FLOTA

En esta regla indicamos 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 Autonómica adapte el presente Reglamento a sus necesidades locales.

207. AGRUPACIÓN DE LA FLOTA

La flota RI se agrupará por clases según determine el comité organizador, los cortes de cada clase son particulares de cada zona según su flota, por lo que recomendamos, cuando alcance un número determinado de barcos se den salida y clasificación separada.

208. BANDERAS DE CLASE

Las banderas de Clase son las siguientes:

CLASE	BANDERA
0	"U" del CIS
1	"T" del CIS
2	"R" del CIS
3	"K" del CIS
4	"W" del CIS

209 SISTEMA DE CLASIFICACIÓN Y COMPENSACIÓN RI

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

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, $TCF = 648/SPM$

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:

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

TM: Tiempo por Milla

TCF_L: Factor Compensación

K: Factor constante 1.8

$$TL = TM \cdot M$$

TL: Tiempo Límite

TM: Tiempo por Milla

M: Longitud del recorrido en Millas

REGATAS BAJO EL SISTEMA IRC

211. INTRODUCCIÓN (Estas Prescripciones están en vigor desde el 1º de Enero de 2014)

El sistema de compensación de tiempos de regata IRC, propiedad del R.O.R.C. inglés, y la U.N.C.L. francesas como autoridades emisoras, siendo la RFEV la autoridad nacional.

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.

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 WOLRD SAILING vigente.*
- 2. Las Prescripciones de la RFEV al RRV*
- 3. El Reglamento de Competiciones de la RFEV*
- 4. Reglamento de las Reglas IRC*
- 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 Campeonatos y Copas de España, el Comité de Regatas exigirá que los armadores presenten un certificado IRC y dispondrá de Comité 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:

$$\mathbf{TC = TR \times TCC}$$

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:

$$\mathbf{TC = TR - TTB}$$

Donde:

$$TTB = BSF \times M$$

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

TC = Tiempo compensado

BSF = Tiempo teórico base, en segundos/milla

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 de Regata

División de barcos de Cruceros

Los barcos se dividen dependiendo de su TCC y del factor Aparejo Peso (FAP).

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.)**

$$F.A.P. = (J+E) \times P / 2 \times LWL / (Peso \times 0,001) + (DM \times 10 / LOA) + ((Cr \times Cr) + Bu) \times 0,8905$$

Donde:

Cr: nº de crucetas mas violin

Bu: nº de pares de burdas

Dm: Calado

Peso: peso del barco en vacío.

215.2 **DIVISIONES REGATAS, CRUCEROS Y SIN SPINAHER.**

Las flotas se dividirá por el factor FAP, donde:

FAP > 100 = división regata

FAP < 100 = división crucero

Los barcos que deseen utilizar el TCC sin Spinnaker (IRC 8.6), 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 Spinaker" 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 Spinaker, siempre que se le aplique su TCC normal y no el de "Sin Spinaker" 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 Regata:	La letra "T" del C.I.S.
Para la División Cucero:	La letra "G" del C.I.S.
Para la división Sin Spi:	La letra "K" 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 1.040	Mostrando el numeral	1 del C.I.S.
Clase 2	TCC entre >0.980 y <=1.040	Mostrando el numeral	2 del C.I.S.
Clase 3	TCC <= 0.980	Mostrando el numeral	3 del C.I.S.

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 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 WORLD SAILING 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 WS 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 del sistema ORC**, para España es la RFEV. En caso de que la **Autoridad Nacional (RFEV)** 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 si procede.*
- *Hoja de medidas del Medidor o fichero DXT.*
- *Copia de la transferencia bancaria o en su defecto numero de tarjeta de crédito incluida en la solicitud.*

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

303 CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA ORC

303.1 FORMAS DE EMISION DE CERTIFICADOS

303.1.1 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 o el fichero DXT, y Certificado de Habitabilidad con las firmas de armador y medidor.

303.1.2 Renovación sin cambios

Si no ha sido emitido por la RFEV, se acompañará además fotocopia del certificado anterior. Una vez emitido el nuevo certificado, se le remitirá por correo electrónico.

303.1.3 Renovación con cambios

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

303.1.3 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.

303.2 **CERTIFICADOS ORC INTERNACIONAL (mas info en www.orc.org)**

Son certificados con mediciones completas, basados en compensaciones con números fijos y polares de velocidades de la embarcación.

El amador podrá solicitar este tipo de certificado, si su barco ha sido medido completamente, por un medidor activo, y los datos validados por la oficina de rating. Se aplicará un fichero de casco correcto de su embarcación el cual estará en la base de datos de la ORC, (sin no posee un fichero de casco correcto, ver regla 303.3).

A partir del 1 de enero del 2014 las pruebas de estabilidad y francobordos con fecha anterior al 2003, estarán caducadas, por lo que se deberá realizar dichas pruebas para su actualización. Y a partir del 2015 las pruebas tendrán una validez de 10 años.

303.3 **CERTIFICADOS ORC CLUB**

Son certificados pensados para fomentar la participación de la flota en regatas ORC, aprovechando la potencia del sistema de medición. Los datos no medidos son estimados de acuerdo con las medidas de barcos de la misma serie o modelo.

SOLO podrá participar en regatas de Categoría Seguridad 3 y 4 según las Especial Regulation de la WORLD SAILING.

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 standar.

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.

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

Si un barco con toda la medición completa, pero no tiene medición de casco, se le dará un CERTIFICADO **ORC CLUB**, y se aceptará todas sus medidas. Cuando se tenga una medición de casco, emitiremos un certificado ORC Internacional automáticamente.

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 **ORC Internacional**.

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 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.

303.4 **CERTIFICADO DE TRIPULACIÓN REDUCIDA**

Los Certificados de **TRIPULACIÓN REDUCIDA** están basados en el límite de los número de tripulantes que puede llevar a bordo un barco en regata, para ello se emplea el **Special Scoring** (cuadro lado derecho del certificado) cuyo peso de tripulación está en torno a los 170 kgs.

Un barco podrá tener dos certificados si lleva para este tipo de regata una configuración (aparejo, y/o velas) diferente al normal (flota), se debe solicitar a la entidad gestora con el formulario de solicitud correspondiente.

303.5 **IMPORTE DE EMISION DE CERTIFICADOS BAJO EL SISTEMA ORC**

La emisión de certificados y otros documentos tendrá los siguientes importes:

Emisión Certificados ORC	1er Certificado Año	2º Certificado y sucesivos
PRECIO POR METRO	13€ *LOA	9€ *LOA

ORC CLUB	1er Certificado Año	2º Certificado y sucesivos
PRECIO POR METRO	9€ *LOA	6€*LOA

Otros Conceptos	Península y Canarias	Comentario
Numero de Vela	60,00 €	Pago único al solicitarlo
Información VPP	40,00 €	
Suplemento Urgencia	30,00 €	Para emisión en < 24 h.

304. Libre.

305. CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA 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 (Endorsed)

- 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:
 - Todas las cuerdas de la mayor 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” “ENDORSED”**

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 al 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 IRC

Para proceder a la obtención de los certificados se ha de hacer llegar a la Autoridad Emisora el formulario de solicitud, convenientemente rellenado, 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.

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

La emisión de certificados de medición y modificaciones son por cuenta de la autoridad emisora:

RORC o UNCL

309 GESTIÓN 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 ORC dispone de una base de datos con los diferentes 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 la autorización para la medición de cascos y estará bajo su supervisión.

Para los sistemas IRC, 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 **No se permite pesaje con travelift.**

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 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.

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 se dividen en Medidores Activos y no Activos.

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 podrá 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 únicamente podrán realizar Mediciones de Oficio.

CAPITULO IV

NORMATIVA PARA REGATAS DEL CAMPEONATO & COPAS DE ESPAÑA DE CRUCEROS

401 NORMATIVA REGATAS CAMPEONATOS Y COPAS DE ESPAÑA

401.1 Serán regatas Campeonatos y Copas de España las incluidas como tales en el calendario oficial aprobadas como tales por la Asamblea de la RFEV.

Se desarrollarán bajo el sistema de Hándicap ORC, excepto en la Zona Cantabro, que podrán ser (ORC o IRC).

Para que una regata sea CLASIFICATORIA para el Campeonato o Copa de España deben de cumplir con las normativas de este Reglamento Técnico de Crucero y las normas adoptadas por el Comité Nacional de Cruceros. **Las regatas deberán ser rotativas dentro de la zona y de los eventos que lo solicitan.**

El reconocimiento de los Campeonato y Copa de España tendrá duración anual. 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 Campeonato o Copas de España.

La incorporación de nuevas regatas deberán respetar las fechas de las previamente reconocidas como tales.

401.2 Todos los participantes en el Campeonato o Copa de España podrán exhibir publicidad de acuerdo con la Reglamentación 20 de la WOLR SAILING, el Reglamento de Competiciones de la RFEV y las Prescripciones de la RFEV a dicha Reglamentación 20.

401.3 En las CLASIFICATORIAS de las regatas Campeonatos y Copas de España, bajo el sistema ORC e IRC (solo Cantabro), especificaran en el Anuncio e Instrucciones de Regata, que en los recorridos tipo barlovento/sotavento se utilizará el Recorrido Compuesto para ORC y Tiempo sobre Tiempo (TCC medio) para IRC 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 TTB (sistema IRC).

402 CLASES BAJO EL SISTEMA ORC

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

402.1 BANDERAS DE CLASE

Las banderas de Clases serán según regla 202 del RTC.

402.2 PARTICIPACION E INSCRIPCIONES BAJO EL SISTEMA ORC

- Se empleará únicamente el Sistema ORC y las Reglas IMS de Habitabilidad y Equipo.
- 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.
- **No se admitiran** pruebas de estabilidad con escorimetro manuales y las pruebas de estabilidad y francobordos a partir del año 2015 tendrán una validez de 10 años.
- No se admitirán inscripciones ni certificados de rating más tarde de las 18 horas del día anterior a la salida programada para la 1ª prueba (modifica la regla 78.2 RRV).
- 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.

- 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, demostrable, 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**

- 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 de acuerdo a lo establecido en la Regla 102.2 del RTC*
- 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. 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.*
- El Medidor Principal y un medidor oficial 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**

- Se contará con los medios que se relacionan en la Guía 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.*
- 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.*
- Para el cálculo de clasificaciones se aconseja el programa Cyberaltura*

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 SEIS **(6) 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 popa.*

403.6 *En los recorridos al viento, los barcos de menor GPH no toman la primera 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 ISN o OSN ó, en su caso, la modalidad Inshore u Offshore que corresponda.
- 404.2 La clasificación será independiente para cada uno de las Clases establecidas, excepto si no se alcanza el mínimo de 6 barcos, podrá reunirse con otra Clase a efectos de clasificación, 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 barlovento/sotavento tendrán coeficiente igual a 1, y en las costeras podrán variar el coeficiente según estime el comité organizador.
- 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 Nacional 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) 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.
- (e) 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.
- (f) También se podrá controlar cualquier otra discrepancia a criterio del medidor principal.

406 CLASES BAJO EL SISTEMA IRC (ZONA NORTE)

Se establecen las siguientes Clases definidas en la regla 216 del RTC.

406.1 BANDERAS DE CLASE

Las banderas de Clases serán las siguientes:

Clase 1: Numeral 1 del CIS.

Clase 2: Numeral 2 del CIS.

Clase 3: Numeral 3 del CIS.

406.2 **PARTICIPACION E INSCRIPCIONES BAJO EL SISTEMA IRC**

- *Se empleará únicamente el Sistema IRC.*
- *No se admitirán inscripciones ni certificados de rating más tarde de las 18 horas del día anterior a la salida programada para la 1ª prueba (modifica la regla 78.2 RRV).*
- *No se admitirán inscripciones de barcos respecto de los que se hayan efectuado 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.*
- *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, demostrable, 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.

406.3 **PRUEBAS Y CAMPOS DE REGATA BAJO EL SISTEMA IRC**

Entre los recorridos programados habrá como mínimo una prueba con recorrido al viento (barlovento/ sotavento).

406.4 **ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA. OFICIALES. IRC**

- *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 de acuerdo con lo establecido en la Regla 102.2 del RTC.*
- *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. 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.*
- *El Medidor Principal y un medidor oficial 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.*

406.5 **MEDIOS. INSTALACIONES. RESULTADOS. SISTEMA IRC**

- Se contará con los medios que se relacionan en la Guía referente a las Instalaciones y medios recomendados para la organización de regata (cruceiros), 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.*
- 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.*
- Para el cálculo de clasificaciones se utilizará con el programa oficial de la RFEV.*

407. AGRUPACION, SALIDAS Y GESTION DEL RECORRIDO SISTEMA IRC

407.1 *Las Clases o Grupos establecidos saldrán separadas siempre que haya un número mínimo de **ocho (8) barcos** por Clase. A criterio del Comité de Regatas, se podrán dar salidas conjuntas por agrupación de Clases o Grupos.*

407.2 *No se dará una salida con menos de 6 nudos de viento, ni con más de 25 nudos en regatas barlovento sotavento.*

407.3 *El mínimo de millas programado de un recorrido al viento será de 6 millas para las Clases IRC. 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 los recorridos al viento, siempre que sea posible se terminarán en popa.*
- 407.6 *En los recorridos al viento, los barcos de menor TTC no toman la primera baliza del recorrido dentro de su tiempo límite por milla se recomienda la anulación de la prueba.*
- 407.7 *La RFEV se reserva la posibilidad de modificar esta regla 407 a petición del Club Organizador por causas excepcionales.*

408 COMPENSACION Y CLASIFICACIONES BAJO EL SISTEMA IRC

- 408.1 *Se utilizará el sistema de compensación descrito en el Reglamento IRC.*
- 408.2 *La clasificación será independiente para cada uno de las Clases establecidas, excepto si no se alcanza el mínimo de 8 barcos, podrá reunirse con otra Clase a efectos de clasificación, en función de las características de la flota participante pudiendo establecerse además una Clasificación General. Se podrá establecer así mismo una clasificación para barcos Corinthian.*
- 408.3 *Todas las pruebas barlovento/sotavento tendrán coeficiente igual a 1, y en las costeras podrán variar el coeficiente según estime el comité organizador.*
- 408.4 *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 Nacional 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.

409 NORMAS DE MEDICION IRC

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) 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.*
- (e) 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.*
 - (f) También se podrá controlar cualquier otra discrepancia a criterio del medidor principal.*

CAPITULO V

501 REGLAMENTO DE CAMPEONATOS Y LAS COPAS DE ESPAÑA DE CRUCEROS

501.1 REGATAS CLASIFICATORIAS PARA EL CAMPEONATO Y COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS

Serán regatas CLASIFICATORIAS para el Campeonato de España y la Copa de España de Cruceros, las incluidas como tales en el Calendario Oficial de la RFEV, aprobadas por la Asamblea de la RFEV. (Ver regla 401.1)

501.2 CAMPEONATO DE ESPAÑA

501.2.1 El Campeonato de España de Cruceros consta de seis regatas **CLASIFICATORIA**, una por cada zonas marítimas aprobadas y publicadas en el Calendario Oficial de la RFEV. El Campeonato de España será una regata donde participará el/los ganador/es general de cada zona, que cumpla con el punto 501.2.7 de este reglamento.

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

501.2.2 Únicamente podrán participar barcos con **Certificado ORC ó IRC (dependiendo de su Zona Marítima)** en las regatas denominadas Clasificatoria para el Campeonato de España de Cruceros por zonas marítimas.

501.2.3 Los recorridos programados en las regatas puntuables clasificatoria 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

501.2.4 Las Regatas Clasificatorias para el Campeonato de España pueden ser abiertas, en cuanto a la participación de Armadores extranjeros. Ahora bien estos no se podrán clasificar para el Campeonato de España.

Únicamente se podrán clasificar para el Campeonato de España, barcos con bandera española, cuyo Armador tenga nacionalidad española o sea residente español (con tarjeta de residencia) y al menos el 50% de su tripulación deben ser también de nacionalidad española o residente español. Y tanto el Armador como los tripulantes deberán tener Licencia en vigor por la Real Federación Española de Vela a través de sus Federaciones Autonomicas, de fecha anterior a la celebración de la/s Regata/s Clasificatoria/s en la/s que participen

Para que una clase sea válida, Se establece un mínimo de 6 barcos inscritos.

En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, GPH, 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 evento por zona 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.

501.2.5 Se definen 6 Zonas clasificatorias:

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

501.2.6 La puntuación de la regata clasificatoria vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general en cada clase 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.

501.2.7 **NORMAS DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA (FINAL).**

El campeonato de España lo forman los ganadores de las clasificatorias por zonas marítimas reseñadas en este reglamento.

Se debe de cumplir una serie de normas:

- Habrá un vencedor por clase de cada clasificatoria.
- Las clases válidas tendrán que tener el mismo nº de pruebas y se establece un mínimo de 6 inscritos (barcos salidos) en la clase. Clases según el RTC.
- Ganará el barco con menor puntuación en su clase.
- En Caso de empate el que tenga mas primeros puestos y así sucesivamente. Y si continúan empatados, el que haya ganado la última prueba.
- Habrá un solo ganador por zona y clase, si participa en más de un campeonato y vuelve a ganar, se clasificará el siguiente de la clasificación general de la clase en la zona marítima correspondiente.
- Los tripulantes participantes del campeonato de España, saldrá de la composición de la tripulación que haya ganador en su zona.

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

501.3 REGATAS CLASIFICATORIAS PARA LA COPA DE ESPAÑA POR ZONAS

501.3.1 La Copa de España de Cruceros por zonas marítimas, consta de un máximo de **TRES (3)** regatas puntuables para cada una de las zonas marítimas, y que son aprobadas y publicadas en el Calendario Oficial de la RFEV.

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

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

501.3.3 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

501.3.4 Las Regatas Clasificatorias para la Copa de España pueden ser abiertas, en cuanto a la participación de Armadores extranjeros. Ahora bien, estos no se podrán clasificar para las Copa de España por zonas.

Únicamente se podrán clasificar barcos con bandera española, cuyo Armador tenga nacionalidad española o sea residente español (con tarjeta de residencia) y al menos el 50% de su tripulación deben ser también de nacionalidad española o residente español. Y tanto el Armador como los tripulantes deberán tener Licencia en vigor por la Real Federación Española de Vela a través de sus Federaciones Autonomicas, de fecha anterior a la celebración de la/s Regata/s Clasificatoria/s en la/s que participen.

Se establece un mínimo de 6 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, n° de vela, GPH, 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.

501.3.5 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) (**IRC o ORC**)
- * **Canarias**

501.3.6 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.

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

502 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DEL CAMPEONATO Y 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.

503 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ALTURA “MEMORIAL ANGEL ZORRILLA”

503.1 ORGANIZACIÓN

La organización de los Campeonatos 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.

las regatas que componen los Campeonatos tendrá un recorrido superior a **80** millas y constará de un máximo de tres eventos y **SOLO** tendrá validez una prueba dentro de cada evento como campeonato de España de altura.

- Se dividirá en 6 zonas:
 - **Zona Mediterránea**
 - **Zona Sur**
 - **Zona Galicia**
 - **Zona Cantábrico (IRC o ORC)**
 - **Zona Murcia.**
 - **Zona Canarias**

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

503.2 REGLAS

Las regatas puntuables se regirán por:

- Las Reglas, tal y como se definen en el RRV de la WORLD SAILING
- El Reglamento Técnico de Cruceros y sus anexos
- El Reglamento de Seguridad WORLD SAILING TRAINING (Special Regulations- Sección 6), y al menos cumplirá con la categoría 3 del reglamento de las OSR.
- 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.

503.3 INSCRIPCIONES Y DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

503.3.1 *Se considerarán inscritos en 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 6 barcos.

503.3.2 *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).*

503.3.3 *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.*

503.4 CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

503.4.1 *El Campeonato de España de Altura consta de las regatas puntuables que aparecen en el Calendario Oficial de la RFEV no siendo más de tres eventos por Zonas.*

503.4.2 *Para la Clasificación puntuará el binomio barco/armador, es decir, aquellos barcos que participen con el armador que figura en la inscripción. En caso de duda, el Comité Nacional de Cruceros de la RFEV se reserva el derecho de decidir sobre esta cuestión.*

503.4.3 *La puntuación de cada evento de el Campeonato de España de Altura en cada una de las Zonas Marítimas establecidas, vendrá determinada por el orden definido por la clasificación **GENERAL** a la conclusión de la prueba que conforman cada regata puntuable. **De la GENERAL saldrá el ganador de la Copa de España de cada zona.***

**** NO HAY GANADOR DE COPA DE ESPAÑA POR CLASES.**

- *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.*

504 COPA DE ESPAÑA DE SOLITARIOS Y A DOS

504.1 ORGANIZACION

La organización de la Copa de España de Solitarios y a Dos corresponde a la RFEV quién podrá organizarlo directamente o en conjunción con algún organismo descrito en la regla 88.1 del RRV o delegándolo en algunos de estos celebrándolo bajo el sistema ORC excepto la zona Norte que será en IRC o ORC.

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 clasificatoria se haya inscrito con otro nombre (véase también la regla 111 RTC).

Se organizará de acuerdo con el calendario oficial publicado por la RFEV.

Se dividirá en 5 zonas:

- **Zona Mediterránea**
- **Zona Sur**
- **Zona Galicia**
- **Zona Cantábrico (IRC o ORC)**
- **Zona Canarias**

- Su recorrido no será inferior a **70 Millas**.
- Cada Copa de España de solitarios y a dos estará formada por un máximo de tres (3) eventos con una sola prueba.

504.2 REGLAS

Las regatas puntuables se regirán por:

- *Las Reglas, tal y como se definen en el RRV de la WOLRD SAILING*
- *El Reglamento Técnico de Cruceros y sus anexos,*
- *El Reglamento de Seguridad WOLRD SAILING TRAINING (Special Regulations- Sección 6)*
- *Los tripulantes deben poseer el título de supervivencia y primeros auxilios **(Imprescindible)**.*
- *El Reglamento de la fórmula de medición a aplicar. En ORC se aplicó el Special Scoring.*

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.

504.3 CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

*504.3.1 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.*

504.3.2 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.*

504.3.3 Se proclamará Campeón de España por Zonas, en cada una de las divisiones establecidas, él(los) regatista(s) que se proclamen Campeon(es) será el que obtenga la menor puntuación en su clase o grupo.

504.3.4 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.

504.5 INSCRIPCIONES Y DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

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

CAPITULO VI

REGATAS DE BARCOS DE EPOCA Y CLÁSICOS

SISTEMA DE COMPENSACIÓN C.I.M

El Comité Internacional del Mediterraneo (C.I.M.) ha desarrollado un reglamento para regatas a vela en Alta Mar para barcos de Epoca 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.

601 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 simetria longitudinal.

Con excepción de los de las clases métricas, son admitidos los barcos con una eslora superior a 7,50 metros o tambien 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.

602 BARCOS DE ÉPOCA

602.1 **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.

602.2 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.

602.3 **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.

603 BARCOS CLÁSICOS

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

603.2 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.

603.3 **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 parametro de antigüedad (art. 13) viene dado a partir del año de botadura.

604 CONFORMIDAD

604.1 Todos los barcos deben ser en todo punto conformes con los planos originales.

604.2 El año de botadura y la conformidad del barco a los planos originales deberán acompañarse de documentación oficial.

604.3 Si no es posible entregar los planos originales o la documentación de un barco, excepcionalmente su conformidad podrá establecerse por una comisión tecnica nombrada por la Autoridad Nacional.

604.4 *Cualquier modificación, aún estética, tanto más si es reciente, acarrea una penalización que podrá llegar hasta la exclusión de un barco de su categoría.*

605 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.

606 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 de emisión donde solo medidores reconocidos para tal medición pueden tomar las medidas y datos requeridos para la obtención del certificado.

607 COPA DE ESPAÑA DE BARCOS DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

607.1 REGLAMENTO

La Real Federación Española de Vela, anunciará en el Calendario Oficial de Regatas de la RFEV, la celebración de la Copa 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 del tipo: Marconi, cangreja, clásicos y big boat.*
Las regatas que formen parte del Circuito tendrán que ser regatas que cumplan las condiciones exigidas en la regla 608 del RTC.
- *La Real Federación Española de Vela determinará las regatas que cada año serán puntuables.*
- *Puntuarán todos los barcos que hayan participado en las regatas de la Copa.*

607.2 SISTEMA DE CLASIFICACION

Para cada una de las categorías habrá una clasificación general por puntos. Serán tomados para esta clasificación todas las regatas que formen la Copa.

- *Esta clasificación general será tomada por la suma de sus posiciones obtenidas en cada una de las regatas.*
- *Se aplicará el sistema de puntuación baja (Apéndice A4 del RRV).*
- *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.

608 REGLAS PARA INCLUIR UNA REGATA COMO PUNTUABLE PARA LA COPA DE ESPAÑA DE BARCOS DE EPOCA Y CLÁSICOS

Para poder incluir una regata de Barcos de Epoca y clásicos como prueba puntuable para la Copa 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 para la Copa 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 WORLD SAILING 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.

- *Compromiso de hacer aparecer claramente en cada documento oficial. (Anuncio, Instrucciones de Regata, Clasificaciones, etc.), el logotipo de la R.F.E.V.*

ANEXO I

DISPOSICIONES GENERALES COMITÉ TÉCNICO

- 1.- *El Comité Técnico de Cruceros, será nombrado por el Comité Nacional de Cruceros de la RFEV a propuesta de su Presidente, siendo un órgano consultor del RFEV, estará formado por dos personas (un representante de la RFEV 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 Comité Nacional de Cruceros de la RFEV, para su aprobación por la Junta Directiva de la RFEV las modificaciones anuales para el Reglamento Técnico de Cruceros.*
- *Proponer a al Comité Nacional de Cruceros de la RFEV, las propuestas “submissions” que anualmente deben presentarse al ORC, Sistema IRC, Sistema CIM ó cualquier otro sistema de medición que sea de interés a la Autoridad Nacional.*
- *Elaborar un informe para el Comité Nacional de Cruceros de la RFEV, de todas y cada una de las regatas, en particular de los Campeonatos y Copas de España.*
- *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 al Comité Nacional de Cruceros de la RFEV.*
- *Proponer, a través del Comité Nacional de Cruceros, 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 Comité Nacional de Cruceros, quien si así lo estima oportuno, 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, el Comité Nacional de Cruceros 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 de la Junta Directiva de la RFEV, el Comité Nacional de Cruceros es el responsable de las propuestas de interpretación del ORC, IRC, CIM o cualquier otro Sistema de Medición, debiendo su propuesta de interpretación, antes de su aplicación, ser ratificada o desautorizada por la Junta Directiva de la RFEV.

ANEXO II

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*
- **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-medición 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-medición 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 **puediendo** 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

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 WORLD SAILING, 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 WORLD SAILING, 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 V

REGLAMENTACION DE PUBLICIDAD

Las Tarifas de Publicidad 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 nacionales 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 y otros barcos (VOR, ACC, ORC LEVEL CLASS, etc) o Regatas Internacionales, (tal y como se definen en el RTC), incluyendo las Fases Clasificatorias.

la cantidad total a pagar en función de los pies de cada embarcación y de la duración del permiso, estará de acuerdo con la siguiente tabla:

ANUAL	
<i>Península, Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla</i>	
Menor de 30 pies	250 €
De 30,1 a 40 pies	600 €
De 40,1 a 45 pies	800 €
Mayor de 45,1 pies	1.500 €
Monotipos	90 €

El permiso de publicidad debe de solicitar a través del formulario de la RFEV y que se puede descargar de la web o contactando con el departamento de crucero crucero@rfev.es