

# INSTRUCCIONES GENERALES PARA REGATAS DE FORMULA

ESTAS INSTRUCCIONES DE REGATA CORRESPONDEN A TODAS LAS REGATAS DE LAS FORMULAS "ORC INTERNACIONAL", "ORC CLUB", "PHRF", "VELEROS CLÁSICOS" Y CLASES QUE SE AGREGAN A ALGUNAS DE LAS REGATAS DE FORMULA ORGANIZADAS POR EL YACHT CLUB ARGENTINO EN EL AÑO 2011 A LAS MISMAS SE ADICIONARA EN CADA CASO LAS PLANILLAS DE INSCRIPTOS, HANDICAPS Y AVISOS MODIFICATORIOS. EL PRESENTE PROGRAMA SERA CONSIDERADO AVISO DE REGATA DE CONFORMIDAD CON LA REGLA 89.2 Y EL APENDICE J 1 DEL RRV.

## 1. REGLAS:

- 1.1. Las Regatas se correrán bajo las "**Reglas**", tal como se definen en el Reglamento de Regatas a Vela de la ISAF 2009-2012 (RRV).
- 1.2. Las Reglas Especiales ISAF para Regatas de Crucero y las prescripciones especiales del Yacht Club Argentino en su carácter de Autoridad Nacional ORC de la Argentina. Las "Categorías" por las que se correrá cada regata están establecidas en el Programa de Regatas.
- 1.3. **Regla Fundamental 4 del RRV Decisión de Regatear:** La responsabilidad por la decisión de un barco de participar en una regata o de continuar regateando, es exclusiva del barco.
- 1.4. **Derecho de Paso:** Entre la puesta y la salida del sol, regirá el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972 (RIPA) y las enmiendas de Noviembre de 1981, reemplazando a las Reglas de Derecho de Paso de la Parte II del RRV. Cuando la partida de una regata sea en horario nocturno, regirá el Reglamento de Regatas a Vela por diez minutos luego de la partida o como lo indique las instrucciones particulares.
- 1.5. **Comunicaciones Radiales y Telefónicas:** Ningún yate, mientras esté en regata, recibirá información especial que no esté disponible para todos los participantes, ni establecerá comunicaciones referentes a la regata, sea con otros participantes o terceros, salvo que las mismas afecten a la seguridad.
- 1.6. **Aguas Limpias:** De acuerdo a la Prescripción número 5 de la Autoridad Nacional los residuos acumulados en un barco mientras navegue no deberán ser tirados al agua. Su eliminación en el agua podrá ser motivo de descalificación u otra penalización prevista en las Instrucciones de Regata.

## 2. AUTORIDAD ORGANIZADORA: Yacht Club Argentino (y Clubes coorganizadores, ver Instrucciones Particulares).

## 3. PUBLICIDAD:

- 3.1. Las presentes regatas se correrán de acuerdo a las Reglas de las Clases participantes y a la Regulación 20 de la ISAF.
- 3.2. Los competidores exhibirán en la proa de los yates los calcos de los auspiciantes de la regata, de acuerdo a la Regulación ISAF 20.4, que establece que la Autoridad Organizadora podrá exigir la exhibición de publicidad del auspiciante del evento en cada banda de la proa. También podrá hacer colocar banderas de los auspiciantes en el estay de popa mientras estén en regata y en el estay de proa mientras permanezcan fondeados en Puerto, antes y después de las regatas.

## 4. ACEPTACION DE INSCRIPCIONES:

- 4.1. Los barcos cumplirán con los requisitos de inscripción establecidos por el Yacht Club Argentino, en las Informaciones Generales para los Timoneles, del presente Programa.
- 4.2. La CR se reserva el derecho de inclusión en una u otra Fórmula y de medir nuevamente barcos y/o inspeccionarlos cuando lo crea conveniente.

## 5. CLASES Y SERIES:

- 5.1. Fórmula "ORC Internacional":  
Se dividirá en 2 Series A y B. Habrá una Clasificación General.
- 5.2. Fórmula "ORC Club":  
Se dividirá en 3 Series A, B y C. Habrá una Clasificación General.
- 5.3. Fórmula "PHRF":  
Se dividirá en 3 Series. A, B y C. No habrá Clasificación General.

5.4. Veleros Clásicos:

Habrà una ùnica serie. Los "Vintage" correrán en la categoría de "Clásicos" y no se tendrá en cuenta la bonificación prevista en las Reglas del 4%. Esto modifica el Art. 17 del Reglamento de la Clase.

5.5. No se permitirá la participación simultánea en más de una Fórmula.

**6. AVISOS A LOS COMPETIDORES:**

6.1. Toda comunicación oficial se darà a conocer en el Tablero Oficial de Avisos del Club en Dársena Norte, hasta dos horas antes de la partida. En caso de un cambio de horario de partida de las regatas se publicará antes de las 19.00 horas del día anterior al cual tendrá efecto dicho cambio.

**7. SEÑALES VISUALES:**

7.1. La CR desplegarà señales visuales en el mástil de su embarcación, en el Palo Militar del Club en Dársena Norte, en Mar del Plata, o en el Mástil de Señales de Partida de la CR, según corresponda.

**8. PROGRAMA:**

8.1. Las fechas de cada regata se han establecido en la Parte I de este Programa de Regatas.

**9. DIAS Y HORAS DE PARTIDA:**

9.1. Los horarios de partida de las regatas figuran en el Programa de Regatas. El horario de partida de cada Serie, será indicado en la nómina de yates inscriptos.

**10. BANDERAS DE CLASE:**

Salvo que las Instrucciones Particulares lo indiquen de otra manera, las Banderas de Clase serán las siguientes:

**10.1 Fórmula "ORC Internacional"**

Serie A - Numeral 1 - Código Internacional de Señales

Serie B - Numeral 2 - Código Internacional de Señales

**10.2 Fórmula "ORC Club"**

Serie A – Numeral 3 - Código Internacional de Señales.

Serie B – Numeral 4 - Código Internacional de Señales.

Serie C – Numeral 5 - Código Internacional de Señales.

**10.3 Fórmula "PHRF"**

Serie A – Numeral "6" - Código Internacional de Señales.

Serie B – Numeral "7" - Código Internacional de Señales.

Serie C – Numeral "8" - Código Internacional de Señales.

**10.4 Veleros Clásicos** – Bandera de Clase.

**10.5 Tripulación en Dobles** – Bandera "D" – Código Internacional de Señales.

**11. RECORRIDOS:**

11.1. En las Regatas Crucero y de Marcas Fijas los recorridos se han establecido en la Parte I de este Programa de Regatas. Las posiciones geográficas mencionadas en los recorridos se dan al sólo efecto de facilitar su localización en las cartas correspondientes. Las coordenadas se han tomado del Libro de Faros y Señales. La CR no se responsabilizará por errores en las coordenadas geográficas referidas, sea cual fuere su origen.

11.2. **Recorridos Barlovento - Sotavento:** Los barcos completarán 6 piernas (salvo para las Fórmulas "ORC Club", "PHRF" y "Veleros Clásicos" que serán de 4 piernas). Orden de virada de las marcas: Partida-B-S-B-S-B-llegada. Las marcas se dejarán por babor. La CR podrá fondear una boya de despeje fondeada aproximadamente a 100 o 150 metros de la boya de Barlovento y hacia babor con relación al rumbo sotavento – barlovento, que se dejará por la misma banda que a la marca de barlovento. El ala es marca, pero el recorrido entre la boya de barlovento y ésta no se considerará como una pierna. Antes de la partida la CR intentará dar el rumbo aproximado a barlovento.

Los **Veleros Clásicos**, salvo que se especifique de otra manera en las Instrucciones Particulares de algún Campeonato, sólo correrán el primer Barlovento – Sotavento programado para el día.

**(a) Cambio de la Cantidad de Piernas del Recorrido:** La CR a su criterio, antes de la partida, podrá cambiar la cantidad de piernas del recorrido establecida en el punto anterior para cada Clase. Esto será indicado izando la Bandera "E" del CIS, por VHF Canal 71 y se publicará en una pizarra de la embarcación de CR la cantidad

de piernas a navegar, en más o en menos, para cada Fórmula. De ser necesario y de acuerdo al cambio realizado, la línea de llegada podrá ser fondeada utilizando la boya de Barlovento del recorrido para todas las Clases o alguna de ellas. En este último caso podrá haber dos líneas de llegada una en Barlovento y otra en Sotavento.

- (b) **Cambio de Recorrido en los Barlovento – Sotavento:** De acuerdo a regla 33 RRV con la siguiente modificación: de ser posible se apoyará con señal acústica y se tratará asimismo de indicar el nuevo rumbo a la marca reemplazante. Todos los barcos deberán pasar entre la boya del recorrido y la embarcación o boya que enarbole la letra "C".
- (c) **Zona de Regata para los Barlovento – Sotavento:** La CR fondeará los recorridos en la zona de la intersección de los Canales Emilio Mitre y de Acceso Norte al Puerto de Buenos Aires. En caso de falta de profundidad lo hará en la zona comprendida entre los Canales Sur, de Acceso Norte al Puerto de Buenos Aires y la Toma de Agua de Bernal.

11.3. La CR a su criterio podrá alterar el programa de regatas de un Campeonato y dar partida a cualquier regata del mismo en función de las condiciones meteorológicas u otro motivo, incluso utilizar como recorrido alternativo un marcas fijas de los publicados en este programa. Esto podrá ser anunciado por Tablero Oficial de Avisos o bien por VHF antes de la partida. Se podrá largar hasta 3 regatas Barlovento – Sotavento por día.

**12. VIENTO LIMITE:**

- 12.1. Recorridos Marcas Fijas y Barlovento – Sotavento: No se largará una regata si los registros de viento son menores a 6 nudos o mayores a 27.5 nudos.
- 12.2. Campeonato Argentino ORC: El límite de viento establecido en 12.1 se aplicará a todas las regatas de este Campeonato.
- 12.3. La CR resolverá la largada de la regata con la señal de atención de la primera Serie. Cualquier variación posterior en la intensidad de viento no se tendrá en cuenta para las siguientes largadas programadas de esa regata.

**13. SISTEMA DE PARTIDA:**

13.1. Las regatas se largarán usando el Sistema de la regla 26 RRV, con la siguiente modificación: cinco minutos antes de la señal de atención de la primera regata de la serie se izará bandera Naranja, con una señal fónica. Las sucesivas Clases o Series se largarán a intervalos de CINCO minutos, de acuerdo a los horarios de partida que se indiquen en la nómina de yates inscriptos. En caso que por cualquier motivo se interrumpiese el procedimiento de partida antes de la llamada de atención de la primera Clase, el nuevo procedimiento se iniciará con la señal de "Pre Atención" (Bandera Naranja).

Señal	Bandera y señal acústica	Acción	Minutos faltantes
<b>Pre-Atención 1ra. Regata</b>	Bandera "Naranja"; 1 sonido	Izar	10
<b>De Atención</b>	Bandera de la Clase; 1 sonido	Izar	5
<b>Preparatoria</b>	'P', 'I', 'Z', 'Z' con 'I', o "Negra"; 1 sonido	Izar	4
<b>De un minuto</b>	Bandera preparatoria; 1 sonido largo	Arriar	1
<b>De Partida</b>	Bandera de Clase; 1 sonido	Arriar	0

La señal de atención de cada clase o serie sucesiva se dará junto con la señal de partida de la Clase precedente, o después de ésta

**14. LINEA DE PARTIDA:**

- 14.1. **Frente a Dársena Norte:** Estará fondeada en las proximidades del Km. 5 (Veril Sur) del Canal Sur de Acceso al Puerto de Buenos Aires.
- 14.2 **En proximidades Canal E. Mitre:** La zona de largada estará ubicada en proximidades de (Lat. 34° 33,600' S – Long. 058° 19,560' W).
- 14.3 **Regatas Crucero:** El detalle de las Líneas de Partida en los Puertos de recalada de cada regata se han establecido en el Programa de Regatas.

- 14.4 **Recorridos Barlovento – Sotavento:** Estará fondeada aproximadamente a 100 metros a sotavento de la boya de sotavento del recorrido. En caso de necesidad, la línea de partida podrá ser establecida utilizando la boya de sotavento del recorrido.
- 14.5 La línea de partida estará determinada entre el mástil de la embarcación de la CR que enarbolará bandera Naranja y una boya inflable u otra embarcación de CR que enarbole también bandera Naranja.
- 14.6 La CR podrá fondear una boya en las cercanías de la embarcación que será considerada como límite únicamente. Las embarcaciones no podrán partir entre dicha boya límite y la lancha de la CR.
- 14.7 En caso de falta de agua, la CR podrá trasladar la partida a una zona de mayor profundidad e indicará su posición geográfica por VHF Canal 71.
- 14.8 Los yates cuya señal de atención no ha sido desplegada se mantendrán apartados del área de partida y de todos los yates cuya señal de atención ha sido dada.
- 14.9 Ningún yate partirá después de transcurridos 30 minutos desde su señal de partida para las regatas crucero, o 15 minutos para los recorridos de marcas fijas y barlovento – sotavento. Su partida no será válida, y se lo tendrá como no partido. En las regatas oceánicas este período podrá extenderse según lo indiquen las Instrucciones Particulares. Esto modifica A 4 RRV.

#### 15. UTILIZACIÓN DE MOTOR O REMOLQUE ANTES DE LA PARTIDA:

- 15.1 Un barco que no llegue a tiempo a la línea de partida y haga uso del motor o de un remolque para llegar al área de partida después de su señal preparatoria, informará de esto a la CR, la cual presentará un informe a la Comisión de Protesta y esta última le impondrá una penalización no menor a 10 minutos en su tiempo real de regata.

#### 16. UTILIZACION DEL MOTOR DURANTE LA REGATA:

- 16.1. Si un barco utilizara su motor durante la regata, informará de esto a la CR. Esta última presentará un informe a la Comisión de Protesta y esta le impondrá una penalización no menor a 1 hora en su tiempo real de regata.

#### 17. BARCOS PASADOS EN LA PARTIDA:

- 17.1. Además de lo dispuesto en la regla 29.1 RRV (Llamada Individual), la CR intentará llamar a aquellos barcos pasados mediante alta voz o por radio en Canal 71 de VHF. La omisión o error de esta acción no será causal de Pedido de Reparación.

#### 18. LINEAS DE LLEGADA:

- 18.1. **En Dársena Norte:** Estará determinada por una franja blanca pintada en el muro de la extremidad del Espigón Norte de la salida de Dársena Norte y el Mástil de la CR que enarbolará bandera Naranja y Azul, en la sede del Yacht Club Argentino.
- 18.2. **Km. 5 (Veril Sur) del Canal Sur de Acceso al Puerto de Buenos Aires:** Estará determinada por una boya inflable y el mástil de la embarcación de la CR que enarbolará bandera Naranja y Azul, fondeada al través de la misma.
- 18.3. **Regatas Crucero:** El detalle de las líneas de llegada en los Puertos de recalada de cada regata se han establecido en el Programa de Regatas.
- 18.4. **Recorridos Barlovento - Sotavento:** Estará determinada por una boya inflable fondeada a aproximadamente 100 metros a sotavento de la boya de sotavento del recorrido y el mástil de la embarcación de la CR con bandera Naranja y bandera Azul, En la última pierna, la boya de sotavento del recorrido no será considerada marca. En caso de necesidad, la línea de llegada podrá ser establecida utilizando la boya de sotavento del recorrido. En caso que la CR hubiese cambiado la cantidad de piernas del recorrido para una o todas las Series, podrá establecer la línea de llegada o una segunda línea de llegada utilizando la boya de barlovento del recorrido.
- 18.5. **Llegadas nocturnas o con mala visibilidad:** En caso de que los yates crucen la línea de llegada en horas de la noche o con mala visibilidad es obligatorio iluminar el número de vela e informar a la CR 2 millas antes de su llegada y al cruzar la línea de llegada, por Canal 71 de VHF, para ser identificados. Además los yates tomarán su hora de llegada y la informarán en la Declaración de Cumplimiento.

#### 19. DISTANCIAS:

- 19.1. Las distancias aproximadas de cada regata han sido establecidas en el Programa de Regatas.

#### 20. LIMITE DE TIEMPO:

Modificando la Regla 35 del RRV se establecen los siguientes límites de tiempo:

20.1. **Regatas Crucero:** No habrá límite de tiempo, salvo en las regatas por etapas en que el límite será una hora antes de la partida de la siguiente etapa.

20.2. **Recorridos Barlovento – Sotavento:**

(a) **Límite de tiempo para la primera pierna, bordejada a barlovento:** Será de 45 minutos desde la señal de partida. Si ningún barco completa la pierna en ese lapso, el Oficial de Regata anulará la regata.

(b) **Límite de tiempo para la regata:** Los barcos deberán completar el recorrido dentro de las 3 horas 30 minutos a contar del horario de partida de su serie. Los barcos que no lleguen dentro de este límite de tiempo serán considerados DNF (no llegado). Si ningún yate llega dentro del tiempo límite, el Oficial de Regata anulará la regata.

20.3. **Recorridos de Marcas Fijas frente a Dársena Norte:** Se cumplirá 15 minutos antes del horario de la puesta del sol. Los barcos que no lleguen dentro de ese límite de tiempo serán considerados DNF (no llegado). Si ningún yate llega dentro del tiempo límite, el Oficial de Regata anulará la regata.

## 21. PROTESTAS:

21.1. Salvo que las Instrucciones Particulares de Regata dispongan otra cosa, las protestas se presentarán por escrito en los formularios oficiales en la Oficina de Vela y Motor del Yacht Club Argentino en Dársena Norte dentro de los siguientes plazos:

(a) **Regatas Crucero:** Hasta el martes siguiente a la regata, o el primer día hábil posterior si fuera feriado, antes de las 12.00 horas.

(b) **Recorridos Barlovento – Sotavento:** Hasta dos horas después de haber cruzado la línea de llegada de la última regata del día.

(c) **Recorridos de Marcas Fijas:** Hasta una hora después de haber cruzado la línea de llegada.

(d) **Regatas Oceánicas y Semana Mar de Solís:** Se regirá de acuerdo a las Instrucciones Particulares de las mismas.

21.2. Las protestas presentadas serán anunciadas en el Tablero Oficial de Avisos una vez vencido el plazo de presentación. Dicha publicación será válida como única notificación a los barcos protestados.

21.3. La audiencia de la Comisión de Protestas se llevará a cabo en la sede de Dársena Norte del Yacht Club Argentino según el tipo de regata:

(a) **Regatas Crucero:** El miércoles siguiente a la regata o el primer día hábil posterior si fuera feriado, a las 19.00 horas.

(b) **Recorridos Barlovento – Sotavento o Fijos:** Una vez finalizado el plazo de presentación de protestas.

(c) **Regatas Oceánicas y Semana Mar de Solís:** Según Instrucciones Particulares.

21.4. La Autoridad Organizadora podrá nombrar observadores en las regatas y los mismos estarán facultados para dar opiniones sobre incidentes cuando se les requiera. Podrán ser integrantes del Jurado y darán su testimonio (R.R.V. 63.6). La embarcación en la que naveguen enarbolará una bandera Blanca con una "J" o "CR".

21.5. Los Jurados o las Comisiones de Protestas podrán asignar penalidades de puntaje, recargos de tiempo, puntos o puestos a su criterio.

21.6. Si la Comisión de Regata Toma conocimiento que una embarcación en regata ha infringido las Reglas del Reglamento para Prevenir los Abordajes (RIPPA) y/o el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), podrá presentar un informe a la Comisión de Protestas sobre lo sucedido. Esta última abrirá una audiencia donde podrá penalizar al barco infractor como mínimo con una hora de tiempo real de regata.

## 22. SISTEMA DE DESCUENTOS:

22.1. **Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club":** El tipo de Circuito e intensidad de viento se establecerán al finalizar cada regata. Además la CR, en caso de considerarlo necesario y a su criterio, podrá establecer distintos tipos de circuitos e intensidades de viento para cada Serie y para la Clasificación General de cada regata. El método adoptado para dar puntaje en una regata, así como los vientos elegidos y las distancias de los recorridos no serán motivo de protesta o de pedido de reparación.

22.2. **Fórmula "PHRF":** Se aplicará el sistema de tiempo sobre tiempo.

22.3. **Fórmula "Veleros Clásicos":** Se aplicará el sistema de tiempo sobre distancia.

## 23. DECLARACION DE CUMPLIMIENTO:

23.1. Esta exigencia será sólo para las regatas oceánicas y el plazo y lugar de presentación regirá de acuerdo a las Instrucciones Particulares de las mismas. **Para que los yates sean clasificados, los timoneles deberán presentar indefectiblemente la Declaración de Cumplimiento.**

## **24. DECISIÓN DE REGATEAR Y RESPONSABILIDAD**

24.1. Será exclusiva responsabilidad de los participantes la decisión de partir o continuar en regata. Todos los participantes en estas regatas admiten con su sola participación, que compite voluntariamente y bajo su propio y exclusivo riesgo, teniendo pleno conocimiento que la competencia puede ser peligrosa, por lo que libera de toda responsabilidad, directa o indirecta y con tanta amplitud como lo permita la ley, a los organizadores, coorganizadores, autoridades, oficiales y jueces, y/o agentes y/o empleados de los organizadores y coorganizadores y/o prestadores de servicios, en forma onerosa o gratuita, por cualquier daño, erogación, lesión o pérdida de la vida y/o de los bienes que pudiera sufrir y renuncian a cualquier tipo de acción, demanda o reclamo ante los tribunales ordinarios de Justicia ordinaria, por que aceptan someterlas al arbitraje. Esta limitación de responsabilidad abarca los hechos que ocurran antes, durante, entre o después de la competencia y actividades conexas, incluyendo la atención y traslado en caso de una emergencia médica.

## **25. ASISTENCIA MEDICA:**

25.1. En caso de asistencia médica de urgencia y no encontrándose en el momento pariente cercano que asuma la responsabilidad, el participante autoriza al organizador de la competencia a disponer las medidas de urgencia que decida el equipo médico contratado para la competencia y, a ese efecto consignará en el formulario de inscripción su cobertura médica e indicará adónde desea ser trasladado para su atención.

## **26. ARBITRAJE:**

26.1. Las decisiones finales y acciones tomadas por los organizadores, relativas a cualquier controversia de índole patrimonial o de cualquier otra naturaleza, que exceda el marco decisorio establecido por el Reglamento de Regatas a Vela de la ISAF, pero que tenga origen directo o indirecto en la competencia o en hechos o actos vinculados a la misma, que puedan involucrar a los participantes con los organizadores o con otros participantes, o a cualquiera de los mencionados entre sí, en forma conjunta o indistinta, no serán recurribles ante los tribunales de la Justicia Nacional, Provincial ni Municipal. Solamente podrán ser sometidas, por cualquiera de las partes involucradas, al arbitraje del Tribunal Arbitral de Derecho Deportivo, el que establecerá las normas de procedimiento y cuyo laudo será vinculante, definitivo e inapelable.

## **27. MENORES:**

27.1. Para el caso de tripulantes menores de 18 años, se deberá presentar el consentimiento de los titulares de la patria potestad para su participación y aceptación de las Reglas, siendo responsabilidad del propietario del yate o de su representante informar la participación de los menores y acompañar a la inscripción la conformidad de los responsables legales. Se tomará como válido el trámite realizado ante la FAY, si figura en el listado publicado en su web.

## **28. BARCO QUE ABANDONA O NO PARTE:**

28.1. Todo yate inscripto que no parta en una o todas las etapas de una regata o que abandone, deberá comunicarlo lo más pronto posible al Oficial de Regata o en la Oficina de Vela y Motor, en Dársena Norte, Mar del Plata o San Fernando. En caso de no poder realizar dicha comunicación deberá hacerlo con la Autoridad Marítima Jurisdiccional.

## **29. SEGURIDAD – CHALECOS SALVAVIDAS:**

29.1. Moficiando el preámbulo de la Parte 4, cuando en la lancha de CR se encuentre izada la bandera «Y» del CIS, todos los participantes deberán usar elementos de flotación personal.

29.2. Se recomienda fuertemente al propietario o timonel de la embarcación exigir el uso de chalecos salvavidas para toda su tripulación en las regatas de crucero o larga distancia cuando las condiciones meteorológicas así lo aconsejan.

## **30. INSPECCIONES Y PENALIDADES:**

30.1. La CR podrá inspeccionar, a su criterio, a los yates participantes sobre cualquier aspecto, elementos de seguridad, medición, peso de tripulación, etc. antes de la partida o al finalizar cada una de las regatas.

30.2. Los barcos deberán estar a disposición de la CR para inspeccionarlos. La lista de los barcos a inspeccionar podrá ser anunciada en el Tablero Oficial de Avisos o al cruzar la línea de llegada en cada regata.

30.3. Cuando en una inspección la CR encuentre defectos respecto del equipamiento, de la medición o de los certificados que debe llevar el yate, podrá autorizarlo a correr de acuerdo con la Regla 78.2, sin perjuicio del derecho del yate a pedir una audiencia de acuerdo a la Sección B de la Parte 5 del RRV. En todos estos casos valdrá la notificación verbal, telefónica o por fax de la hora y el lugar de las audiencias.

- 30.4. La CR, a su criterio, podrá aplicar un sistema de Penalizaciones Alternativas por infracciones detectadas por las inspecciones que se realicen. El listado de penalizaciones que se aplicarán de acuerdo a la gravedad de la falta, se publicarán en la parte final de este Programa de Regatas. Esto modifica el Apéndice A5.
- 30.5. Los puestos penalizados se aplicarán en la Clasificación General y en la Serie. El puntaje penalizado de un barco no superará los puntos correspondientes a DSQ. Los demás yates no modificarán sus puestos ni puntajes.

### **31. PROFUNDIDAD EN LA ZONA DE REGATAS:**

- 31.1. Se comunica a los participantes que debido a la progresiva reducción de la profundidad en las zonas donde se realizan las regatas organizadas por el Club, la CR procurará tomar las medidas necesarias para evitar que el fenómeno indicado cause inconvenientes a los yates, pero en caso que esto suceda no se concederá ningún tipo de reparación, ni compensación a los participantes afectados. Esto modifica la Regla 62 RRV.

### **32. LIMITE DE TRIPULANTES:**

- 32.1. **Fórmula "ORC Internacional" y "ORC Club":** El límite de tripulantes se establecerá de acuerdo al peso de la tripulación del certificado de medición correspondiente a cada yate.
- 32.2. Es obligatorio presentar una planilla de Declaración de Pesos de la Tripulación antes de partir o al finalizar la primera regata de un Campeonato.
- 32.3. **Cambio de Tripulante:** Se informará por escrito hasta una hora antes de la partida de la regata, declarando también el peso correspondiente.
- 32.4. Las Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club" permiten la posibilidad de que el propietario de cada yate declare hasta 48 horas antes de la primera Regata un peso de tripulación por él elegido, procesándose el Certificado de Medición con dicho valor.

### **33. NOMINA DE INSCRIPTOS Y PLANILLAS DE HANDICAPS:**

- 33.1. La nómina de yates inscriptos, planillas de handicaps y horarios de partida de cada serie se darán a conocer el día anterior a la partida de cada regata en la Oficina de Vela y Motor de Dársena Norte y serán publicadas en la web [www.yca.org.ar](http://www.yca.org.ar) junto con la información del Campeonato.

### **34. CLASIFICACION DE REGATAS Y CAMPEONATOS:**

- 34.1. La Clasificación de cada regata se hará por tiempos corregidos y se asignarán puntos en base a los puestos obtenidos en la Clasificación General y en la Serie, según corresponda. Los barcos que corran en Clase serán clasificados por tiempo real.
- 34.2. En las regatas crucero, cada Etapa será considerada como una Regata.
- 34.3. Los empates se resolverán de acuerdo a A 7 y A 8 del RRV.

### **35. PARQUE CERRADO:**

- 35.1. Cuando se determine que habrá "Parque Cerrado" sólo será para las Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club" y se asignarán amarras a los barcos que participen en la prueba; no podrán abandonar la misma, salvo para correr, sin autorización expresa de la CR y hasta la publicación de la Clasificación Final. Además, no se permitirá realizar ningún tipo de limpieza de fondo o bandas desde la línea de flotación hasta la quilla, ni colocar, colgar, o disponer cualquier elemento alrededor del barco que impida o altere la libre circulación del agua y / o el paso de la luz solar en la línea de flotación o debajo de su nivel, ni sacar barcos a tierra, salvo por averías, donde la CR podrá autorizar movimientos por causas debidamente justificadas.
- 35.2. El "Parque Cerrado" se inicia con la llegada de los barcos participantes al fondeadero de Dársena Norte luego de finalizar la primera regata del Campeonato, incluso para aquellos que deseen correr en forma individual el siguiente fin de semana.

### **36. PENALIZACIONES Y BONIFICACIONES DE TIEMPO:**

- 36.1. Cuando se penalice a un barco con un tiempo de recargo, este será agregado al tiempo real y con este se calculará el tiempo corregido correspondiente, cuando se bonifique a un barco con tiempo, se procederá similarmente.

### **37. POSICIONADORES SATELITALES:**

- 37.1. La CR podrá instalar a su criterio en todos o algunos de los yates participantes un sistema de posicionamiento satelital para ser usado en forma obligatoria durante la regata. Además se deberá asegurar la provisión permanente de energía al mismo. La desconexión del sistema podrá ser motivo de penalización o descalificación del yate.

# INFORMACIONES GENERALES PARA LOS TIMONELES

## 1. NORMAS GENERALES

**a) Inscripciones:** Las inscripciones se recibirán en la Oficina de Vela y Motor del Yacht Club Argentino en Dársena Norte, hasta las 18.00 horas de dos días hábiles anteriores a la fecha de cada regata, salvo que se especifique otra cosa en los Avisos de Regata.

**b) Disposiciones sobre premios:** Adjudicación: El primer premio se adjudicará cuando haya tres o más inscriptos. Se adjudicará el segundo, tercero y cuarto premio, cuando se hayan inscripto 5, 9 y 12 barcos y de allí en adelante se otorgará un premio más cada 10 inscriptos. En una serie cuando corra 1 barco se le adjudicará un premio equivalente a un 2º puesto.

En la Clasificación General habrá solamente primer premio. Para el Campeonato Argentino se premiará al Campeón y Subcampeón de la Clasificación General en ORC Internacional y ORC Club. Además habrá primero, segundo y tercer premio en cada una de las series según la cantidad de inscriptos en las mismas.

### Estímulo Regatas con Handicap:

Para socios propietarios de barcos se harán acreedores del régimen de estímulo si parten en la prueba para la cual se requieren los servicios.

Dichos servicios deberán solicitarse con un mínimo de 3 días de anticipación en la sede correspondiente, completando un formulario en el que se informa la regata en la que participará.

El estímulo consistirá en dar los servicios de varadero, travelift, pluma y eslingaje sin cargo para las regatas y/o campeonatos organizados por el Yacht Club Argentino, los Campeonatos Oficiales de "IRC" y "PHRF" y con un descuento del 50% para el resto de las regatas organizadas por Entidades Reconocidas. La vigencia del estímulo será válida desde 7 días antes de la regata.

Los movimientos y servicios motivados por mediciones u otras inspecciones reglamentarias oficiales, se prestarán sin cargo en la fecha y por el tiempo previsto para las mismas.

Si se produjeran averías durante la regata y como consecuencia de ello fuere necesario utilizar alguno de los servicios precedentemente mencionados registrará el mismo estímulo hasta 7 días hábiles siguientes a la regata. Este servicio deberá solicitarse por escrito, describiendo las averías y el mismo será autorizado por la Comisión de Yachting a Vela. Superado este término, si fuera necesario prolongar

la vigencia del estímulo, se deberá contar con la aprobación previa de la Comisión de Yachting o de la Comisión de San Fernando o Dársena Norte.

**Prioridad:** Un día antes de la regata y el día de la misma, los socios participantes tendrán prioridad para la utilización de todos los servicios de varadero, travelift, pluma y eslingaje. Las horas extras estarán a cargo del socio que solicite el Servicio. La Comisión de San Fernando o Dársena Norte podrá eximir al Socio de pago de horas extras cuando se incurra en estas por fuerza mayor.

Si por cualquier motivo el barco no parte en la regata para la cual ha solicitado el estímulo, se facturará el 100% de los valores corrientes de los servicios utilizados.

## 2. MEDALLA "YACHT CLUB ARGENTINO"

### Premio Especial para Regatas con Handicap

Para el 2011 se disputará una **MEDALLA "YACHT CLUB ARGENTINO"** en las Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club". El premio se otorgará al barco que obtenga mayor puntaje en la Clasificación General de cada regata y en relación con la cantidad de barcos partidos. Será condición para ganar la Medalla, haber participado por lo menos en el 75 % de las Regatas programadas y corridas válidamente para la misma.

Se acumulará puntaje cuando partan por lo menos 3 barcos. De no ser así, igualmente las regatas serán consideradas válidas a los efectos del porcentaje mínimo exigido de participación en regatas y las mismas podrán ser descartadas. *La Regata Buenos Aires - La Panela - Buenos Aires otorgará puntos a pesar de no cumplirse con el mínimo de 3 barcos partidos y no podrá ser descartada, salvo que el barco esté participando en la División de Tripulaciones en Dobles.* En las regatas donde se establezca por Aviso de Regata particular límites de eslora para poder participar por razones de seguridad, las embarcaciones involucradas no acumularán puntaje en las mismas aunque embarcaciones de su misma serie puedan correr. Este hecho no será motivo de protesta o pedido de reparación.

Para determinar al ganador de esta Medalla se computarán las regatas del Circuito Atlántico Sur Rolex Cup, Buenos Aires - La Panela - Buenos Aires, los Campeonatos Semana Santa, Metropolitano, Invierno, Dársena Norte, Primavera, Argentino y Clausura, la regata Buenos Aires- Punta del Este y Punta del Este - Buenos Aires.

**Puntaje:** El puntaje obtenido por cada barco surgirá de la aplicación de la Tabla que se transcribe en el Cuadro N° 1, tomándose en cuenta la cantidad de barcos partidos en cada regata. Los valores obtenidos se multiplicarán por los siguientes factores:

### Cruceros:

Mayores de 200 millas: Factor 4

Entre 100 y 200 millas: Factor 3

Entre 50 y 100 millas: Factor 2

Resto de las regatas crucero: Factor 1

**Recorridos entre boyas:** Factor 1.

**Descartes:** Se descartará el 25 % de las regatas programadas y corridas válidamente.

Si en el cálculo resultan valores con decimales los mismos serán computados redondeándose el resultado final a la unidad más próxima.

Los puntos correspondientes a las regatas que integran los Campeonatos se computarán individualmente. En las regatas crucero, cada etapa será considerada como una regata.

**Empates:** En caso de empate, se resolverá el mismo por la aplicación del puntaje obtenido en las restantes regatas del Programa de Regatas.

Será condición para obtener esta Medalla no haber sido descalificado por aplicación de las Reglas Fundamentales o la Regla 69 del R.R.V..

## 3. "MEDALLA DORADA"

### Premio Especial para Regatas con Handicap

Las **Medallas Doradas** se otorgarán en el año 2011 al ganador por puntos de cada Serie de la Fórmula "ORC Internacional", "ORC Club", "PHRF" y "Veleros Clásicos" aplicándose el mismo sistema, puntaje y descarte que el utilizado para determinar al ganador de la Medalla Yacht Club Argentino, computándose para las Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club" las regatas Buenos Aires - La Panela - Buenos Aires y de los Campeonatos, Semana Santa, Metropolitano, Invierno, Dársena Norte, Primavera, Argentino y Clausura.

Para las Fórmulas "PHRF" y "Veleros Clásicos" computarán las regatas seleccionadas en el calendario de regatas publicado en la primer parte de este programa.

Se acumulará puntaje cuando en cada serie partan por lo menos 3 barcos. De no ser así, igualmente la regata será considerada válida a los efectos del

porcentaje mínimo exigido de participación en regatas. *La Regata Buenos Aires - La Panela - Buenos Aires otorgará puntos a pesar de no cumplirse con el mínimo de 3 barcos y no podrá ser descartada, salvo que el barco esté participando en la División de Tripulaciones en Dobles.*

El puntaje asignado a cada regata surgirá de la aplicación de la tabla que se transcribe en el Cuadro N° 1. Los valores obtenidos se multiplicarán por los mismos factores que para la Medalla Yacht Club Argentino.

Será condición para obtener esta Medalla no haber sido descalificado por aplicación de las Reglas Fundamentales o la Regla 69 del R.R.V. Los tripulantes que hayan corrido el 70 % o más de las regatas que computan para el premio, recibirán una plaqueta recordatoria.

También se otorgará Medalla Dorada al ganador por puntos de cada serie de las regatas de Tripulaciones en Dobles. Computarán las regatas Buenos Aires – Mar del Plata, Buenos Aires – La Panela – Buenos Aires, 500 Millas del Río de la Plata y Regata Vuelta Gorríti. Se aplicará el sistema de puntaje utilizado en el Campeonato de Regatas de Tripulaciones en Dobles 2010 y no habrá descartes. Será condición para ganar la Medalla, haber participado por lo menos en el 75 % de las Regatas programadas y corridas válidamente para la misma.

#### Premio Especial para Regatas de Clases Internacionales y Nacionales

Al timonel y tripulantes de las Clases Internacionales y Nacionales que participen en las regatas anunciadas en este programa, que hubieren obtenido menor número de puntos, calculadas de acuerdo con el Sistema de Puntaje Bajo, se le otorgará una Medalla Dorada. Se computarán las de mejor puntaje en la cantidad obligatoria sobre la base de cada regata disputada en forma individual; de la misma forma se aplicará para los Torneos o Campeonatos.

Será condición para que una Clase obtenga esta medalla, que se hayan programado por lo menos dos Campeonatos anuales, un mínimo de 16 regatas corridas y 5 participantes en cada Campeonato.

Los premios a los tripulantes tendrán la misma exigencia que para el timonel en lo que se refiere al número de regatas corridas. Los timoneles serán responsables de registrar el nombre de los tripulantes en cada una de las regatas corridas.

Es condición para obtener el premio, haber participado en el 70% de las regatas programadas y corridas válidamente. En el caso de que el ganador de este Premio no hubiere podido participar en el 70% de las regatas corridas, por encontrarse en el

exterior disputando premios internacionales de su Clase, se le adjudicará igualmente dicho premio.

Será condición para obtener esta medalla no haber sido descalificado por aplicación de las Reglas Fundamentales o la Regla 69 del R.R.V..

#### 4. PREMIOS ESPECIALES PARA INTEGRANTES DEL CUERPO DE OFICIALES DE REGATA DEL YACHT CLUB ARGENTINO

Está integrado cada año por los socios del Yacht Club Argentino que durante el mismo hayan largado por lo menos una regata.

A los socios que hayan largado 15 ó más regatas en el año, se les otorgará una plaqueta dorada.

A los socios que hayan largado 10 ó 14 regatas en el año, se les otorgará una plaqueta plateada.

A los socios que hayan largado 5 a 9 regatas en el año, se les otorgará una plaqueta de bronce.

La cantidad de regatas se acumulará por fecha y número de regatas del día, sin tenerse en cuenta la cantidad de Clases o Series que partan en cada una de ellas.

Las regatas crucero computarán según el número de etapas y si fuesen distintas personas las que actúan según las etapas o largada y llegada se dividirá el puntaje de esa regata entre los Oficiales de Regata actuantes.

#### 5. NORMAS PARA LAS REGATAS CRUCERO

Los barcos de regatas oceánicas navegan a veces, inevitablemente, fuera de la vista unos de otros, y la persona a cargo del barco debe ser el único juez del "fair play". Cuando firme su declaración, debe estar enteramente convencido que la regata ha sido corrida en completa obediencia de todas las Reglas e Instrucciones y en caso de no estar seguro de ello, debe explicar en forma aceptable los alcances que confiere a esa declaración.

Será responsabilidad de cada propietario de barco, o en su defecto el patrón o timonel partir o seguir en regata.

Los barcos deberán cumplir con las Reglas Especiales ISAF para Regatas de Crucero.

#### a) Fórmulas de Medición:

##### 1) ORC Internacional y ORC Club:

Se correrá bajo la Fórmula "ORC Internacional" en vigencia a partir del 1º de Enero de 2011. La flota se dividirá en 2 Series, A y B y habrá Clasificación General.

En "ORC Club" habrá 3 Series, A, B y C y habrá Clasificación General.

La División de Series por GPH para el 2011 será anunciada oportunamente por boletín informativo.

La CR si lo considera necesario podrá modificar la cantidad de Series y la división por GPH como así también determinar criterios especiales para las distintas Divisiones de la Fórmula "ORC Internacional". y "ORC Club", antes de la Regata Buenos Aires - La Panela - Buenos Aires.

**Tripulaciones en Dobles:** Utilizará la Fórmula "ORC Club" y las divisiones de Series que se determinen.

**2) PHRF:** Se correrá en las Series A, B y C. No habrá Clasificación General.

**3) Veleros Clásicos:** Habrá Clase única. Los "Vintage" correrán en la Categoría de "Clásicos" y no se tendrá en cuenta la bonificación del 4% prevista en el Reglamento de la Clase, esto modifica el Art. 17 del mismo.

#### b) Normas de seguridad:

La seguridad de un barco y de su tripulación es de la única e ineludible responsabilidad del propietario quién debe hacer todo lo posible para asegurarse que su barco esté equipado correctamente, completamente amarinado y tripulado por personas experimentadas que sean físicamente capaces de enfrentar el mal tiempo.

#### 6. NORMAS PARA LAS REGATAS DE CLASES INTERNACIONALES:

Se aplicaran los Reglamentos Internacionales de cada Clase y los especiales para la República Argentina aprobados por las Asociaciones de Clase.

#### 7. TABLA DE PUNTAJE CUADRO N° 1

PARTICIPANTES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
PUESTO	1	10	12	15	19	24	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39			
2	10	12	15	19	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34					
3	9	10	12	15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
4	9	9	10	10	12	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27				
5	8	9	9	10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25					
6	8	8	9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24						
7	7	8	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23							
8	7	7	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22							
9	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21								
10	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20									
11	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19										
12	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18											
13	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17												
14	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16													
15	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15														
16	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14															
17	5	6	7	8	9	10	11	12	13																
18	5	6	7	8	9	10	11	12																	
19	5	6	7	8	9	10																			
20	5	6	7	8	9																				
21	5	6	7	8	9																				
22	5	6	7	8																					
23	5	6	7																						
24	5	6																							
25	5																								

# REGLAS ESPECIALES ISAF PARA REGATAS DE CRUCERO

La publicación completa y actualizada de estas Reglas las encontrará en la página oficial de la ISAF [www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs) y las traducciones al castellano en [www.fay.org](http://www.fay.org) ó [www.yca.org.ar](http://www.yca.org.ar).

## Descripción General de las Reglas

Sección 1	Parte Fundamental y Definiciones
Sección 2	Aplicación y Requisitos Generales
Sección 3	Características Estructurales, Estabilidad, Equipamiento Fijo
Sección 4	Equipamiento Portátil y Suministros del Barco
Sección 5	Equipamiento Personal
Sección 6	Entrenamiento

### Apéndices

*El Apéndice A Partes I y II contiene estándares de mínima; los Apéndices de B a G son guías indicativas; los Apéndices H, J, K, L y M son patrones de mínima.*

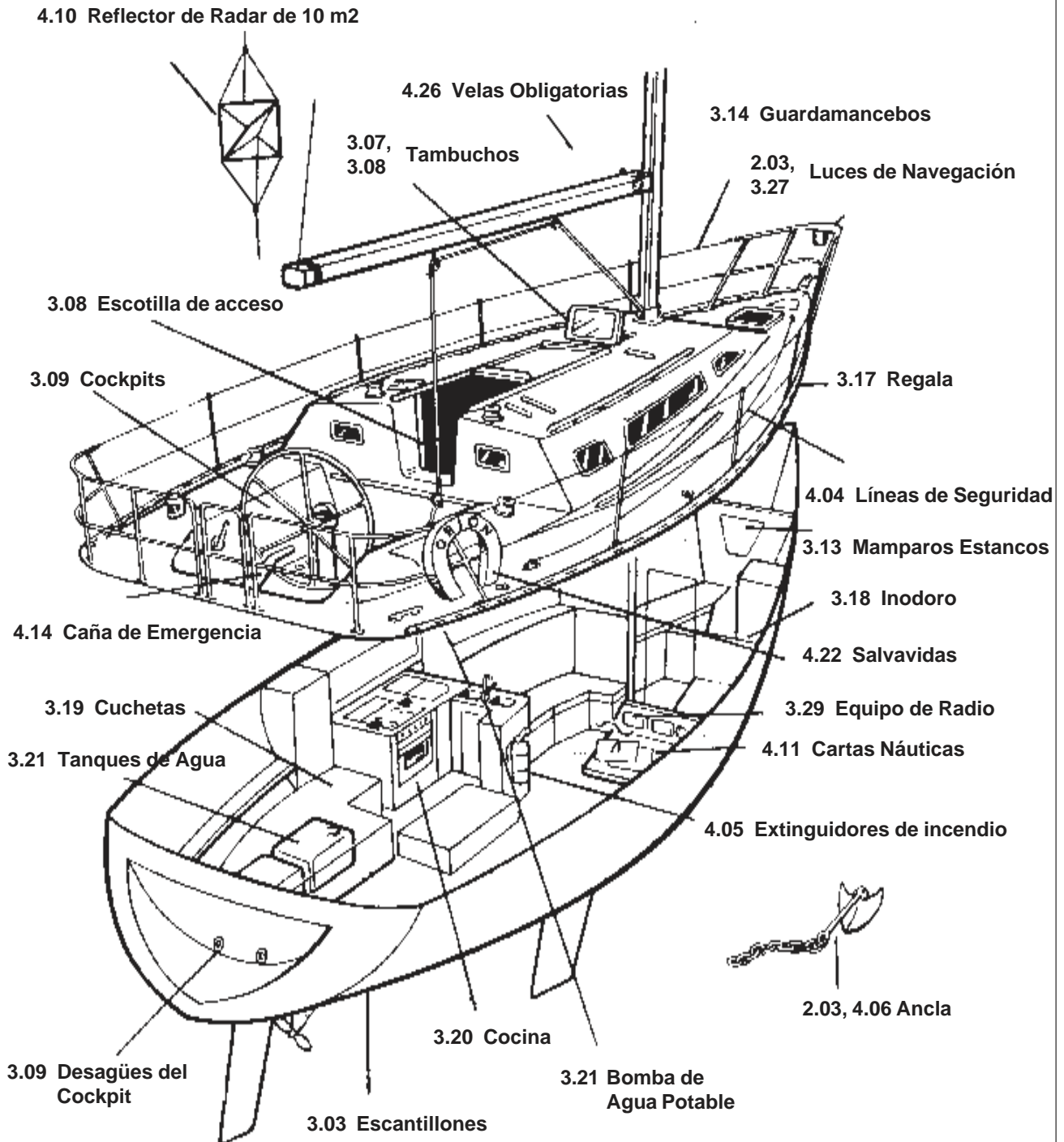
**A Parte I** Especificaciones mínimas para las balsas salvavidas para regatistas (válido para las fabricadas antes de 1/2003)

**A Parte II** Especificaciones mínimas para las balsas salvavidas para regatistas

<b>B</b>	Guía ISO y otras normas
<b>C</b>	Planilla estándar de inspección
<b>D</b>	'Quickstop' y Linga Salvavidas
<b>E</b>	Hipotermia
<b>F</b>	Anclas de Mar
<b>G</b>	Entrenamiento
<b>H</b>	Código ISAF para la organización de Regatas Oceánicas
<b>J</b>	Categoría 5 para regatas en aguas internas
<b>K</b>	Especificaciones mínimas para yates con lastre móvil y variable
<b>L</b>	Categoría 6 para regatas en aguas internas

El Sub Comité de Reglas Especiales fue creado en 1967 por el recién formado Comité de Coordinación de Reglas de Crucero (*Offshore Rule Co-ordinating Committee*), que se convirtió luego en el ORC (Offshore Racing Congress). A medida que los horizontes de las regatas de crucero se extendían hacia las actividades de circunnavegación del mundo y los multicascos, también lo hacía el alcance de las Reglas Especiales, que ahora cubren las regatas en siete categorías. Se introdujo una sección de entrenamiento en 1999, y un Modelo de Curso de Entrenamiento en 2003 (para lo cual fueron consultadas las publicaciones de la RYA, AYF y STCW). Se introdujo en 2002 un nuevo patrón para balsas salvavidas (Apéndice A Parte II). Los requisitos para aguas internas (Apéndice J en 2003) y (Apéndice L en 2008) se agregaron, así como el Apéndice K para Lastres móviles y variables en 2004. Las Reglas Especiales están en continua revisión y se re-publican cada dos años. Las interpretaciones, enmiendas y los archivos para las distintas categorías y tipos de barco se pueden obtener en el sitio web de la ISAF, [www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs). Se agradece la ayuda de Bob McPherson en la programación de computadora.

# REGLAS ESPECIALES PARA REGATA DE CRUCERO GUIA GRAFICA



# PLANILLA STANDARD DE INSPECCION POR CATEGORIA DE REGATA

YATE: ..... N° VELA .....

## LISTA DE COMPROBACION DE SEGURIDAD - REGATAS DE CATEGORIA 3 (2011)

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs.
		Si	Rep.	No	
S/N	Certificado de Medición completo válido para la Fórmula correspondiente.				
2.03.1	Todo equipo requerido en esta lista debe: funcionar correctamente, ser revisado y limpiado regularmente, ser rápidamente accesible y ser del tipo, medida y capacidad adecuada al tamaño del barco.				
2.03.2a	Los elementos pesados como: lastre deberán ser de instalación permanente.				
2.03.2b	Los elementos movibles pesados como: baterías, garrafa, cocina, anclas, caja de herramientas, estarán firmemente fijados.				
3.06	Los yates de mas de 8,50 m de eslora y/o botados después de 1995 inclusive tendrán dos salidas.				
3.08	Accesos a cabina estancos bajo la línea de cinta, tableros de cierre trincados con rabiza.				
3.09.3	Cockpit: No descargarán las bombas de sentina en el mismo.				
3.09.8	Cockpit: Los desagües serán como mínimo 2 de 25 mm de diámetro.				
3.10	Esclusas o válvulas en todas las aberturas del casco por debajo de LWL.				
3.14.2	Guardamancebos tensos (5,1 Kg. aplicado a un guardamancebo a mitad de distancia de los soportes no deberá desviarse mas de 50 mm).				
3.14.3	Púlpito, balcones, candeleros y guardamancebos de instalación permanente y continuos.				
3.14.5	Alturas de guardamancebo único con menos de 8,5 m de LOA, entre 45 y 56 cm. Con doble, el superior tendrá más de 60 cm y el inferior más de 23 cm sobre cubierta.				
3.14.6	Guardamancebos de cable de acero inoxidable o cabo Dyneema, sin recubrimiento.				
3.17	Regala o marchapié no menor de 25 mm alrededor de la cubierta a proa del palo.				
3.18.2	Un inodoro de instalación permanente o balde fijo.				
3.19.2	Cuchetas de instalación permanente.				
3.20.1	Cocina de instalación permanente y/o fijada para uso seguro navegando.				
3.21.1a	Todo barco tendrá bomba y tanque de agua de instalación permanente.				
3.21.3a	Se llevará por lo menos 9 litros de agua para uso en emergencias en contenedores sellados a ese efecto.				
3.22	Pasamanos instalados adecuadamente en la cabina.				
3.23	Una bomba de achique manual de instalación permanente, que no descargue en el cockpit (salvo si es abierto), que no esté conectado a los desagües del cockpit, operable con todas las bancadas del cockpit, los tambuchos y las escotillas cerradas.				
3.23.5f	Dos baldes de construcción sólida de más de 9 litros con cabo.				
3.24.1a	Un compás magnético de funcionamiento independiente de cualquier provisión de corriente, instalación permanente y correctamente ajustado.				
3.24.1b	Otro compás además del requerido en 3.24.1a pudiendo ser portátil o electrónico.				
3.27	Luces de navegación, altura no inferior al guardamancebo superior y lámparas de repuesto.				
3.27.4	Luces de navegación de emergencia, fuente de energía y cableado diferente de las normales.				
3.28.1	Un motor de propulsión, interno de instalación permanente o un fuera de borda con tanques y sistema de combustible fijado. Se podrá solicitar una prueba de máquina.				
3.28.3a	Válvula de cierre en todos los tanques de combustible.				
3.28.3b	Cantidad mínima de combustible.				
3.28.4a y c	Si no posee arranque manual, batería de uso exclusivo para arranque del motor.				
3.29.1	Un transceptor marino VHF fijo de 25 w de potencia, con antena al tope del mástil.				
3.29.1	Una antena de emergencia para el transceptor marino VHF fijo.				
<b>3.29.1e</b>	<b>Un transceptor marino VHF de mano (Handy) estanco o en cobertura estanca.</b>				
3.29.1f	Además del VHF, un equipo de radio capaz de recibir boletines del tiempo. (Radio AM/FM).				
3.29.1i	Sistema de Posicionamiento Electrónico (GPS).				
4.01.1	Se deberá cumplir con RRV 77 y apéndice G en lo referente al tamaño de números de vela. Eslora menor de 8,5m altura mínima 300 mm Eslora mayor de 8,5m y menor de 11m altura mínima 375 mm Eslora mayor de 11m altura mínima 450 mm				
4.01.2	Se deben exhibir el número y letras del mismo tamaño de los llevados en la mayor, por métodos alternativos cuando no se halle establecida ninguna de las velas numeradas. (Cenefa)				
4.03	Tapones cónicos de madera blanda sujetos junto a pasacascos (Espiches).				
4.04.1	Líneas de vida a ambas bandas. (Cable de 5 mm o correas).				

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs.
		Si	Rep.	No	
4.05.2	Dos extinguidores de incendio de por lo menos 2 kg. cada uno, con polvo seco o equivalente, fijados en lugares accesibles y diferentes del barco.				
4.06.1	Dos anclas con cabo y cadena, con LOA menor de 8,50 m solo una, listas para su uso.				
4.07.1	Dos linternas estancas con lámparas y pilas de repuesto, una de alta intensidad.				
4.08	Botiquín de primeros auxilios y manual de uso.				
4.09	Un cuerno de niebla.				
4.10	Reflector de radar pasivo, el despliegue del mismo queda a decisión de la persona a cargo.				
4.11.1	Cartas en papel de la zona a navegar, libro de faros y útiles de navegación.				
4.12	Plano de estiba de material durable y resistente al agua, exhibido en la cabina.				
4.13.1	Escandallo o sonda electrónica.				
4.14	Corredera o aparato de medir distancias recorridas.				
4.15.1a	Caña de emergencia adaptable a la mecha del timón si la principal no es de metal.				
4.15.1b	Método alternativo de gobernar el yate si falla el timón. Se podrá solicitar una prueba.				
4.16	Herramientas y repuestos. Cizalla o medio para cortar la jarcia firme.				
4.22.1	Un salvavidas con luz de autoencendido y ancla de mar al alcance del timonel.				
4.24	Cabo de entre 15 y 25 m fácilmente alcanzable desde el cockpit.				
4.25	Un cuchillo fuerte, envainado unido con una rabiza y accesible desde el cockpit.				
4.26	Una vela de capa, puede ser rizos de mayor que reduzcan el gratil a por lo menos el 40%.				
4.26	Un foque de mal tiempo con sistema alternativo de sujeción al stay.				
5.01.1 y 4	Un chaleco salvavidas por tripulante con silbato, nombre de usuario o barco, material retro-reflectivo, 150 N de flotabilidad, correa entre las piernas y luz Código SOLAS LSA 2.2.3. Deberán ser revisados anualmente. Cantidad:				
5.02	Arnés de seguridad con cabo de menos de 2 m y mosquetón por tripulante.				

Regla	Señales Pirotécnicas	Cumple			
		1	2	3	4
	4 Bengalas de mano rojas Fecha Vencimiento				
	Cumple				
4.23.1	4 Bengalas rojas con paracaídas Fecha Vencimiento				
	Cumple				
	2 Botes de humo anaranjado Fecha Vencimiento				
	Cumple				

El Sr....., Propietario/Representante del Yate..... declara haber revisado todos los elementos de la presente lista y que se encuentran como en ella se indica

Firma .....

Fecha ..... / ..... / 2011

Inspector: .....

## LISTA DE COMPROBACION DE SEGURIDAD - REGATAS DE CATEGORIA 4 (2011)

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs.
		Si	Rep.	No	
S/N	Certificado de Medición completo válido para la Fórmula correspondiente.				
2.03.1	Todo equipo requerido en esta lista debe: funcionar correctamente, ser revisado y limpiado regularmente, ser rápidamente accesible y ser del tipo, medida y capacidad adecuada al tamaño del barco.				
2.03.2a	Los elementos pesados como: lastre deberán ser de instalación permanente.				
2.03.2b	Los elementos movibles pesados como: baterías, garrafa, cocina, anclas, caja de herramientas, estarán firmemente fijados.				
3.06	Los yates de mas de 8,50 m de eslora y/o botados después de 1995 inclusive tendrán dos salidas.				
3.08	Accesos a cabina estancos bajo la línea de cinta, tableros de cierre trincados con rabiza.				
3.09.3	Cockpit: No descargarán las bombas de sentina en el mismo.				
3.09.8	Cockpit: Los desagües serán como mínimo 2 de 25 mm de diámetro.				
3.10	Esclusas o válvulas en todas las aberturas del casco por debajo de LWL.				
3.14.2	Guardamancebos tensos (5,1 Kg. aplicado a un guardamancebo a mitad de distancia de los soportes no deberá desviarse mas de 50 mm).				
3.14.3	Púlpito, balcones, candeleros y guardamancebos de instalación permanente y continuos.				
3.14.5	Alturas de guardamancebo único con menos de 8,5 m de LOA, entre 45 y 56 cm. Con doble, el superior tendrá más de 60 cm y el inferior más de 23 cm sobre cubierta.				
3.14.6	Guardamancebos de cable de acero inoxidable o cabo Dyneema, sin recubrimiento.				
3.18.2	Un inodoro de instalación permanente o balde fijo.				
3.19.2	Cuchetas de instalación permanente.				
3.22	Pasamanos instalados adecuadamente en la cabina.				
3.23	Una bomba de achique manual, que no descargue en el cockpit (salvo si es abierto) y que no esté conectada a los desagües del cockpit.				
3.23.5f	Dos baldes de construcción sólida de más de 9 litros con cabo.				
3.24.1a	Un compás magnético de funcionamiento independiente de cualquier provisión de corriente, instalación permanente y correctamente ajustado.				
3.27	Luces de navegación, altura no inferior al guardamancebo superior y lámparas de repuesto.				
3.29.1e	Un transceptor marino VHF de mano (Handy) estanco o en cobertura estanca.				
3.29.1f	Además del VHF, un equipo de radio capaz de recibir boletines del tiempo. (Radio AM/FM).				
4.01.1	Se deberá cumplir con RRV 77 y apéndice G en lo referente al tamaño de números de vela. Eslora menor de 8,5m altura mínima 300 mm Eslora mayor de 8,5m y menor de 11m altura mínima 375 mm Eslora mayor de 11m altura mínima 450 mm				

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs.
		Si	Rep.	No	
4.01.2	Se deben exhibir el número y letras del mismo tamaño de los llevados en la mayor, por métodos alternativos cuando no se halle establecida ninguna de las velas numeradas. (Cenefa)				
4.03	Tapones cónicos de madera blanda sujetos junto a pasacascos (Espiches).				
4.05.1	Dos extinguidores de incendio, con polvo seco o equivalente, fijados en lugares accesibles y diferentes del barco.				
4.06.1	Un ancla con cabo y cadena, adecuada para la embarcación, fácilmente accesible.				
4.07.1b	Una linterna de mano estanca con lámparas y pilas de repuesto.				
4.08	Botiquín de primeros auxilios y manual de uso.				
4.09	Un cuerno de niebla.				
4.10	Reflector de radar pasivo, el despliegue del mismo queda a decisión de la persona a cargo.				
4.11.1	Cartas en papel de la zona a navegar, libro de faros y útiles de navegación.				
4.12	Plano de estiba de material durable y resistente al agua, exhibido en la cabina.				
4.13.1	Escandallo o sonda electrónica.				
4.16	Herramientas y repuestos. Cizalla o medio para cortar la jarcia firme.				
4.22.1	Un salvavidas con luz de autoencendido y ancla de mar al alcance del timonel.				
4.24	Cabo de entre 15 y 25 m fácilmente alcanzable desde el cockpit.				
4.25	Un cuchillo fuerte, envainado unido con una rabiza y accesible desde el cockpit.				
4.26	Una vela de capa, puede ser rizos de mayor que reduzcan el gratil a por lo menos el 40%.				
4.26	Un foque de mal tiempo con sistema alternativo de sujeción al stay.				
<b>5.01.1 y 4</b>	<b>Un chaleco salvavidas por tripulante con silbato, nombre de usuario o barco, material retro-reflectivo, 150 N de flotabilidad, correa entre las piernas y luz Código SOLAS LSA 2.2.3. Deberán ser revisados anualmente. Cantidad:</b>				

Regla	Señales Pirotécnicas	1	2	3	4
4.23.12	4 Bengalas de mano rojas Fecha Vencimiento				
	Cumple				
4.23.12	Botes de humo anaranjado Fecha Vencimiento				
	Cumple				

El Sr....., Propietario/Representante del Yate..... declara haber revisado todos los elementos de la presente lista y que se encuentran como en ella se indica

Firma .....

Fecha ..... de enero de 2011

Inspector: .....

# SISTEMA DE MEDICION INTERNACIONAL ORC INTERNACIONAL Y ORC CLUB

El ORC Internacional y el ORC Club es un sistema de medición y cálculo de parámetros, velocidades y handicaps para barcos de regata, administrado a nivel mundial por el Offshore Racing Congress (ORC) y en nuestro país por el Yacht Club Argentino.

Su complejidad es mucho mayor que la de cualquiera de las fórmulas creadas en el pasado e incluso en la actualidad. Esa complejidad le permite hacer predicciones de velocidad de cada barco para distintos ángulos e intensidades de viento y permite también la utilización de handicaps múltiples, en oposición a todos los conocidos métodos de valor fijo.

Se asegura así una mayor equidad en los resultados, evitando favorecer o perjudicar a determinados tipos de barcos ("calmeros", "ceñidores", "livianos", "pesados", etc.).

Un elaborado Programa de Predicción de Velocidades constituye el núcleo central del sistema, y es el que en definitiva calcula los handicaps de cada barco, conforme con los valores particulares de sus parámetros de performance tales como eslora, manga, calado, estabilidad, tipo de quillote, superficies vélicas en ceñida, francos y popa, superficie mojada, desplazamiento real, configuración del aparejo, peso de mástil, peso de velas, inercia, etc.

Dicho programa requiere, a su vez, la medición previa en tierra de aproximadamente unos 700 puntos del casco. De ese modo se puede definir perfectamente su geometría y formas, lo cual es crucial para conocer la performance potencial del barco, y tomar en cuenta cualquier anomalía en la forma del casco, así como también las características particulares del quillote y del timón.

Este sistema de medición fue concebido con el objetivo de otorgar handicaps en la forma más equitativa y científica posible. Gracias al accionar del Comité Técnico Internacional del ORC que sesiona permanentemente y mantiene un contacto fluido con las Autoridades Nacionales que otorgan certificados, se detecta y corrige rápidamente cualquier anomalía que busque explotar algún posible punto débil de la Fórmula, ya sea en el diseño, construcción o equipamiento de su flota.

Con la misma finalidad, y complementado las reglas de medición, el ORC produce las Special Regulations, en las que establece los standards mínimos de equipamiento interior de todo barco, incluyendo por ejemplo mamparos, cuchetas, armarios, volúmenes y espesores requeridos, alturas dentro de cabina, dimensiones del cóckpit, etc. los cuales a su vez intervienen también en el cálculo de velocidades.

Cada barco medido oficialmente recibe un certificado en el cual es posible encontrar una gran cantidad de información tal como: medidas de velas, aparejo, datos de hélice, y cálculos efectuados por el programa, entre ellos la estabilidad, el desplazamiento, calado real, etc.

En el mismo certificado también se encuentra una tabla con las predicciones de velocidad para distintas direcciones e intensidades de viento, expresadas en segundos por milla.

El mayor potencial del sistema se aprovecha cuando los resultados de regata se calculan por el método de handicaps múltiples, no obstante lo cual el mismo tiene la suficiente flexibilidad como para permitir la opción de hacer una sencilla clasificación por valor único, para lo cual provee el GPH (General Purpose Handicap) o por sistemas de performance simplificados como el Offshore Performance Line o el Inshore Performance Line

De este modo se logra facilitar el procedimiento de cálculo de resultados, a la CR que así lo desee.

ORC es mucho más que una simple fórmula, es todo un sistema, complejo pero flexible, que le asegura a su barco el handicap más justo.

Si desea conocer la performance de su barco y correr con la flota más competitiva no tiene más que solicitar su medición.

# PROCEDIMIENTO PARA REALIZAR UNA MEDICION ORC INTERNACIONAL Y ORC CLUB

## 1) Para medir o remedir un barco

Contactese con la Oficina de Vela y Motor del Yacht Club Argentino por teléfono de Lunes a Viernes de 15 a 19 horas, por fax o e-mail y solicite el formulario de pedido de medición correspondiente. Una vez completado , deberá enviarlo al YCA y comunicarse nuevamente en forma telefónica para contactarse con el Medidor en Jefe para establecer el día y hora de la medición.

Nota : Para poder realizar la medición solicitada es necesario que el barco este preparado tal como se indica en el formulario de pedido de medición.

## 2) Para medir una vela

Todas las velas que Ud. lleve a bordo deben estar medidas y selladas por medidores autorizados por el Y.C.A. Para medir una vela puede contactarse con el Medidor en Jefe o con los medidores autorizados en las diferentes velerías quienes deberán entregarle un Certificado de Medición de la vela.

Si la vela medida es una Mayor, Mesana, un Genoa de LP máximo o Spinnaker de ancho y largo máximo, entonces Ud. deberá pasar el certificado de medición de la vela a la Oficina de Vela y Motor para que su rating sea reprocesado . En el caso de que se trate de un Genoa, Foque o Spinnaker de menor tamaño que el máximo declarado, no es necesario enviar el certificado de la vela, ya que no afecta el rating del barco.

## 3) Para modificar el peso de la tripulación

Ud. puede modificar el peso de la tripulación sin limitaciones durante el año, salvo las que establezcan las instrucciones de regata particulares de cada evento . Para ello envíe una notificación escrita a la Oficina de Vela y Motor del YCA con un mínimo de 48 hs. de anticipación a la próxima regata, indicando el nuevo peso de la tripulación declarado para su barco.

## 4) Para inscribirse en una regata de ORC

Para poder inscribirse en cualquier regata su barco deberá tener un Certificado de Medición válido o en proceso de emisión. Dicho certificado (página 1 y 2) debe estar firmado por el Medidor en Jefe y por el propietario o su representante para que sea válido y debe encontrarse a bordo en todo momento durante las regatas, salvo en el caso que dicho Certificado este en proceso de emisión.

## 5) Cambio de propietario

Cuando el barco cambia de propietario, su Certificado de Medición deja de ser válido y debe emitirse uno nuevo, el cual deberá ser firmado por el nuevo propietario o su representante. En este caso, se realizará la inspección de pesos y equipos declarados en la página 2 del certificado y dependiendo de ello se remedirá nuevamente la flotación y estabilidad del barco.

## 6) Vencimiento de la prueba de estabilidad y flotación

Los certificados de medición que cuenten con una prueba de estabilidad de más de tres años de antigüedad, dejarán de tener validez hasta que una nueva prueba de estabilidad y flotación sea realizada y el consiguiente certificado de rating sea emitido.

### Obtención de un certificado

#### ORC INTERNACIONAL

**No se otorgará un certificado ORC Internacional a barcos con fecha de casco (botadura 1er casco) anterior al 01/1991.**

#### "ORC Club"

Una vez cumplido el paso 1, usted podrá hacerse de un certificado ORC Club llenando el formulario de aplicación que se le enviará por mail o fax desde la Oficina de Vela, o también contactándose con el medidor si usted quiere que se le midan algunos parámetros.

Como se sabe este certificado está basado en un número mínimo de mediciones, que son:

Tipo de hélice e instalación, FFM, FAM, IG, ISP, SPS, J, SPL, LPG, FSP, SMW, SL, SF, BAS, P, E, BAL, BD, MDT1, MDL1, TL.

No será permitido la medición del peso del mástil ni la medición de estabilidad.

El criterio de admisión para obtener un certificado "ORC Club" será el siguiente:

- 1 Si la fecha de casco (botadura 1er casco), es anterior al 01/1992, **ORC Club**.
- 2 Si la fecha de casco (botadura 1er casco), igual o posterior a 01/1992, ver DA del certificado, si  $DA \leq 0.3$  será **ORC Internacional**
- 3 Si la fecha de casco (botadura 1er casco), es igual o posterior a 01/1990 y  $DA > 0.3$  ver relación vela/ desplazamiento (Raíz cuadrada de Superficie Vélica, dividido la raíz cúbica del desplazamiento). Si esta es  $< 4.2$ , **ORC Club**.
- 4 Si esta relación es  $> 4.2$ , será **ORC Internacional**

## 7) DECLARACION DE ELEMENTOS PESADOS

Solo para barcos que cumplen con los requisitos ORC.

Señale con una x aquellos elementos con los que cuente su barco, de acuerdo con la descripción que se adjunta.

Se define la zona central del barco como aquella situada entre el 30% y el 65% de la LOA desde la proa.

<b>PESO DEL ANCLA + CADENA</b>		
<b>POSICIÓN LONGITUDINAL DEL ANCLA + CADENA</b> (distancia desde la proa al centro del grupo formado por ambos elementos)		
Nota: el Ancla será tenida en cuenta sólo si está situada en el 30%LOA delantero, en un compartimento accesible desde la cubierta mientras el barco está en regata, y no si la misma se lleva dentro de la cabina del barco.		

<b>ELEMENTOS PESADOS SITUADOS FUERA DE LA ZONA CENTRAL</b>	<b>SI?</b>
<b>Molinete para el Ancla</b> (sólo se contará si su peso es mayor de 15 kg. y si el ancla y la cadena se encuentran SIEMPRE en su posición de uso).	
<b>Generador Eléctrico</b> (sólo se contará si su peso es mayor de 50 kg.).	
<b>Aire Acondicionado/Calentador de agua/Desalinizador</b> (sólo se contarán si su peso respectivo es mayor de 25, 25 y 12 kg.). El valor unitario será de 0.00025, contando como máximo 2 de estos aparatos.	
<b>Balsa salvavidas en cubierta</b> (se contará sólo si se encuentra en posición en <b>TODAS</b> las regatas).	
<b>Enrollador de genoa</b> (se contará sólo si se utiliza en regata con <b>UN SOLO GENOA</b> y el mástil no ha sido pesado).	
<b>Hélice de proa</b> (sólo se contará si su peso es mayor de 15 kg.).	
<b>Antena de radar en popa o en el mástil</b> (en este último caso, sólo si el mástil no ha sido pesado).	
<b>ELEMENTOS PESADOS</b>	<b>SI?</b>
<b>Enrollador de Mayor</b> (se contará sólo si el mástil no ha sido pesado).	
<b>Cubierta forrada de teca</b> (se contará sólo si ocupa al menos el 50% de la superficie total de cubierta).	
<b>Forro Interior de la cubierta</b> (madera, plástico, etc) (Debe cubrir toda la camareta y no menos del 50% del resto de la cubierta. Se contará si su peso es superior a 3 kg./m <sup>2</sup> .)	
<b>Superestructura alta – Techo de la camareta</b> (Debe estar como mínimo a 0.075*AL por encima de la línea de cinta, con una longitud de 0.15*AL y una anchura de 0.075*AL).	

# RESPONSABILIDADES DEL PROPIETARIO DE UN BARCO DE ORC

Como ayuda para los propietarios y tripulantes, se reproduce a continuación el contenido de la Parte 3 del Reglamento O.R.C.

## 301 Firma del Propietario/representante

Para que un certificado sea válido bajo este reglamento, debe estar firmado por el propietario/representante del barco. El nombre de dicha persona figurará en el mismo. Mediante su firma, el propietario/representante reconoce que entiende sus responsabilidades de acuerdo con todas las partes del Reglamento IMS, y un ejemplar del mismo deberá encontrarse a bordo mientras se corre.

Responsabilidad de cumplimiento: El propietario/representante es el principal responsable de asegurar el cumplimiento de las reglas del ORC

Si el timonel del barco en regata no es el propietario/representante del barco, dicha persona será igualmente responsable de su cumplimiento.

Las responsabilidades de un propietario/representante se dividen en tres categorías:

- Responsabilidades del propietario/representante antes y durante la medición.
- Responsabilidades del propietario/representante después de la medición.
- Responsabilidades del propietario/representante cuando corre.

## 302 Responsabilidades del propietario/representante: Medición

El propietario/representante es responsable de coordinar la medición con el Medidor en Jefe designado por el Yacht Club Argentino.

### 1. Medición en tierra

- a) Para la medición en tierra situará el barco en el varadero del Y.C.A en el lugar designado para las mediciones de casco.
- b) Si el barco es de una clase de la que se disponen mediciones de casco, puede no necesitar medición. El propietario/representante informará al medidor de cualquier modificación que se haya efectuado, de forma que el medidor pueda determinar hasta qué punto se pueden aplicar las mediciones de casco existentes. El propietario/representante pondrá el barco en seco para cualquier comprobación que pueda requerir el medidor.

### 2. Medición de flotación y estabilidad.

- a) Deberá preparar el barco en la ocasión y lugar adecuados previamente convenidos con el medidor, para que puedan ser tomadas las mediciones de estabilidad y flotación.
- b) Es responsable de disponer el barco en trimado de medición tal como se indica en la regla 402.2. Declarará al medidor el peso y posición de todo lastre, excepto el contenido en la quilla exterior o en la orza, y de todos los elementos mencionados en 402.2 (h). Deberá, junto con el medidor, completar y firmar la hoja del Inventario de Medición y lista de comprobación (ver Apéndice 2).
- c) Si el barco tiene tanques portátiles declarará su tamaño y localización prevista.
- d) Si el barco tiene quilla y/o apéndice móvil que deban ser bloqueados para la medición y regata, de acuerdo con 512.3, el propietario/representante será responsable de asegurar que para la medición haya un dispositivo que los fije y bloquee. Si el dispositivo debe liberarse para crucero u otras ocasiones en que el barco no corra, dicho dispositivo debe ser adecuado para trincar y mantener la quilla en una posición predeterminada.

### 3. Area vélica.

El propietario/representante es responsable de declarar al medidor todas las perchas y velas que se propone llevar en el barco, así como el lugar donde piensa colocarlas para que puedan ser medidas adecuadamente.

### 4. Material del casco y las perchas

Es responsabilidad del propietario/representante declarar al medidor el tipo de construcción del casco y el material con que han sido contruidos el casco y las perchas del barco.

## 303 Responsabilidades del propietario/representante después de la medición.

1. Es responsabilidad del propietario/representante declarar al Medidor en Jefe cualquier cambio hecho al barco, jarcia o equipo que pueda modificar algunas de las medidas del reglamento.

Estos cambios pueden ser:

- a) Cambios en cantidad, situación o configuración del lastre.
  - b) Cambio de los tanques, ya sean fijos o portátiles, en tamaño o situación.
  - c) Cualquier cambio en la instalación del motor y/o instalación propulsora.
  - d) Poner, quitar o cambiar de sitio mecanismos o equipo, o bien cambios estructurales del casco, que afecten al asiento o flotación del barco.
  - e) Cambio de posición de las franjas de medición usadas al medir el aparejo o cambios en las perchas del barco, localización de las mismas o en la posición del estay proel.
  - f) El propietario/representante será el responsable de que todas las mayores, spinnakers y todos los foques con battens o con LPG mayor que 1.1\*J lleven el sello de medición oficial del ORC estampado por el medidor, de acuerdo con la regla 801.2. También será responsable de que las velas y las dimensiones marcadas no superen los valores permitidos para ellas en el certificado ORC. También debe asegurarse de tener medido y sellado el foque de viento duro, el tormentín y la mayor de capa cuando estas velas sean exigibles.
  - g) Cambios en la forma del casco y/o apéndices. Se advierte que los cambios realizados en el casco pueden ser causa que el barco pierda las bonificaciones por edad concedidas en el reglamento (ver 108).
  - h) Cambios en las perchas o configuración de la jarcia fija, incluyendo elementos del aparejo identificados como ajustables en regata.
  - i) Cambios en los elementos del radio de inercia longitudinal (ver 724) que incluyen la construcción del casco, cubierta y apéndices, perchas, habitabilidad y configuración del aparejo, etc.
2. **Rating monotipo:** Cuando un barco tenga un rating monotipo (ver Parte 9), es responsabilidad del propietario/representante asegurar que el barco, en todo momento, está de acuerdo con las Reglas de la Clase. Las Reglas de la Clase junto con el Inventario de Medición se considerarán como Página 2 del Certificado de Rating ORC y deben llevarse siempre a bordo del barco. Cualquier cambio que se hiciera en el barco no compatible con las Reglas de la Clase, deberá ser comunicado por el propietario/representante al Medidor en Jefe, y el certificado será inmediatamente invalidado.

#### **304 Responsabilidades del propietario/representante durante las regatas.**

El propietario es responsable de que el Reglamento de la IMS este a bordo del barco, y que todos los miembros de la tripulación entiendan y cumplan con las limitaciones que se aplicarán mientras se está corriendo la regata.

El propietario/representante es responsable de que todos los miembros de su tripulación conozcan y cumplan totalmente las limitaciones que se aplican en regata.

Las velas llevadas a bordo deberán estar en concordancia con las medidas que figuran en el certificado de rating, y no tendrán elementos o características no permitidas por el reglamento. Además deberán cumplir con los límites de cantidad establecidos en las Regulaciones Especiales

#### **305 Restricciones en los palos**

- 1 Movimiento del palo en fogonadura y carlinga. No está permitido alterar la posición del palo en la cubierta o en la carlinga durante la regata. No obstante, está permitido un movimiento natural del palo en cubierta que no exceda del 10% de la mayor dimensión, longitudinal o transversal, del palo en aquel punto.
- 2 Ajuste de la jarcia. No se permite ajustar la jarcia firme durante las regatas excepto para lo especificado a continuación. Cualquier medio de ajuste debe ser positivamente bloqueado y/o fijado para evitar cualquier ajuste accidental durante la regata. Se permiten los siguientes ajustes en regata siempre que se hayan declarado como ajustables al solicitar el certificado:
  - a) Con fines de seguridad, p.e. un ajuste excepcional del estay para remediar una falla.
  - b) Cuando un mástil tiene las crucetas claramente retrasadas, el estay proel de ese palo puede ser ajustado, pero si lo es, ningún estay a popa de ese palo podrá ajustarse.
  - c) Estays proeles interiores afirmados al palo proel entre 0.225\*IG y 0.75\*IG sobre la línea de arrufo.
  - d) Estay popel de mayor.
  - e) Burdas volantes
  - f) Estay popel de mesana.

#### **306 Restricciones para el izado y cazado de foques**

- 1 Puntos de amurado de foques.
  - a) No se podrá dar un foque con un spinnaker izado, pero sí por dentro de otro foque izado siempre que se amure de forma que, al ser aplanado paralelo al plano de crujía, su puño de escota no quede a popa de la línea LP (ver b siguiente).

- b) **La línea LP se define como una paralela a popa del estay proel, a una distancia igual al valor del LP que figura en el certificado de rating. El estay proel se define como la línea que une los puntos de medición: superior de IG y el más a proa de J.**
- c) No se puede establecer un foque bajo o a popa de otra vela de proa amurado de forma tal que, aplanado paralelo al plano de crujía del barco, más del 50% de su superficie quede a popa de la cara de proa del palo.
- d) Si se iza un foque volante, no podrá tener un cabo de amura mayor de 0.762 m.
- e) Ningún foque se amurará de forma que el extremo de proa de los sables quede por detrás del eje del palo que soporta su driza.

## 2. Cazado de foques.

Los foques pueden cazarse desde cualquier punto de la cubierta o regala, pero no más alto de 0.05\*B por encima de la cubierta o techo de cabina, o desde la botavara de la mayor dentro de los límites de medición (ver 808.2), o desde el tangón del spinnaker cuando esté por la banda opuesta a la botavara de la mayor, pero no se pueden cazar desde ninguna otra percha ni herrajes por fuera del casco.

- 3. Ningún foque se izará con otra vela de proa de modo que simule un foque con doble puño de escota o con grátil doble. (Por ejemplo, no se pueden izar simultáneamente dos foques en un estay acanalado con sus escotas por la misma banda del barco, salvo cuando se cambie uno de ellos).

## **307 Restricciones para el izado y cazado de spinnakers**

### 1. Cazado de spinnakers.

- a) Los balumeros no deben ser ajustables en spinnakers simétricos.
- b) Tangón. La punta exterior del tangón se llevará sólo a barlovento (el lado opuesto a la botavara). Un tangón solo se podrá usar con su coz fijada al palo (al palo proel si hay más de uno).
- c) A pesar de no cumplir los requisitos que definen un spinnaker (ver 816), un foque bonafide (ver 812) que haya sido medido para el barco, puede ser izado y cazado como spinnaker cuando se dé una de las condiciones siguientes:

- 1. Con viento duro, sin otra vela en el triángulo de proa y con el viento aparente a popa del través, o
- 2. Cuando todos los spinnakers de a bordo hayan sido dañados durante la regata.

Un foque dado así puede tener el puño de escota o el de amura sujeto al tangón.

- d) No se llevarán sables en los spinnakers.
- e) No se permiten balumeros ajustables en los spinnakers.
- f) Si se marca una franja de medición para el extremo superior de SPS, el eje del tangón en el palo no puede ir por encima de dicha franja, salvo durante las trasluchadas.

### 2. Cazado de spinnakers.

- a) Los spinnakers se cazarán desde un solo punto de la vela.
- b) Un spinnaker puede cazarse desde cualquier punto de la regala o cubierta o en la botavara de la mayor, dentro de los límites de medición (ver 808.2), pero no desde ninguna otra percha o herraje por fuera del casco.
- c) Se pueden usar muletas o dispositivos semejantes para separar la braza del tangón de los obenques de barlovento del palo mayor o trinquete, pero no se podrán usar para ningún otro fin.

- 3. Cuando la configuración del spinnaker es clasificada como asimétrico amurada en crujía (asimetría tacked on centerline), el spinnaker debe ser amurado lo más cerca posible a la cubierta excepto cuando trabucha o maniobra. De ninguna manera será permitido mover hacia barlovento la amura con ayuda manual o mecánica.

## **308 Restricciones para el izado y cazado de mayores**

Las mayores estarán, o envergadas en todo el pujámen o ser de pujámen volante, y permanecerán así durante la regata. Una mayor envergada en el pujámen deberá tener relinga, patines sobre carril, o cajera o una unión similar que impida que el pujámen se levante de la botavara. Una mayor de pujámen volante se cazará desde un solo puño de escota.

- 1. No se permite llevar a bordo mayores de repuesto.
- 2. Mayores de capa

Estas velas, distintas de las mayores de pujámen volante, deben ser materialmente más pequeñas que una mayor normal rizada al máximo y de una resistencia adecuada a su objeto, es decir, para utilizarla con tiempo extremadamente duro. (Ver las Reglas Especiales del ORC 4.24(b)). No se usarán en la mayor de capa poliamidas aromáticas ni otras fibras de alto módulo.

### 3. Carros de cartabón

Se permiten siempre que la vela se dé y ajuste en forma consecuente a como se midió HB (ver 824).

## **309 Restricciones para el izado y cazado de estays de mesana en aparejos Yawl o Ketch**

- 1 Retornos de escota. Las velas de estay de mesana pueden cazarse en la regala, casco o en la botavara de mesana dentro de los límites de medición (con vela de mesana izada o no), pero no pueden cazarse desde cualquier otra percha o saliente del casco.
- 2 Las velas de estay de mesana deben tener tres puños (amura, escota y driza). El puño o el cabo de amura debe afirmarse a popa de la intersección de la cara de popa del palo mayor con la cubierta principal, directamente y no más alto que la tapa de la regala, cubierta o techo de cabina (incluyendo la tapa de un tambucho).
- 3 No puede utilizarse a la vez más de un estay de mesana.
- 4 No se puede llevar vela de estay de mesana en una yola o queche cuya vela de mesana se envergue en un estay de popa permanente en vez de hacerlo en un palo de mesana.

### **310 Llamadores de driza**

Los llamadores en las drizas están permitidos durante las regatas.

### **311 Motor y hélice**

El propietario/representante es responsable de asegurar que cuando el motor esté en marcha para cualquier uso, la hélice no gire.

### **312 Quillas y apéndices móviles**

El propietario/representante es responsable de asegurar que todos los dispositivos de trinca para la quilla o apéndice móvil, como estipula el reglamento, están colocados durante toda la regata. Si por alguna razón alguno de ellos se retirase durante la regata, el propietario/representante declarará el hecho al Comité de Regatas a la finalización de la misma.

### **313 Embarco, desembarco o cambio de posición del lastre, dispositivos y mobiliario**

No se permite desembarcar para correr dispositivos y elementos de mobiliario que estaban a bordo en la medición a flote ni identificados como elementos del momento de inercia longitudinal.

Se llama la atención sobre la regla 51 del RRV **-MOVER EL LASTRE-**: "Todo el lastre móvil deberá estar adecuadamente estibado, y el agua, el peso muerto y el lastre no podrán moverse con la finalidad de modificar el asiento o la estabilidad. Los enjaretados del cockpit, mamparos, puertas, escaleras y los depósitos de agua se mantendrán en su posición y todas las instalaciones de la cabina estarán a bordo. Esta regla no se aplicará al uso o transporte de vestimenta o equipamiento según lo establecido en la regla 43."

Nótese que cantidades injustificadas de provisiones serán consideradas como lastre bajo esta regla.

### **314 Tanques**

Los tanques que vayan a permanecer siempre vacíos durante la regata, pueden declararse así y estarán vacíos en el momento de la medición, siempre que esta circunstancia se registre en el certificado de rating y el propietario/representante se responsabilice de que tales limitaciones sean observadas. Un tanque de combustible propio para la instalación, deberá sin embargo ser utilizable para que el barco se califique para una PIPA mayor que 0.0. La condición de este tanque durante la medición se determinará por la regla 402.2.(i). Los espacios vacíos en la quilla y en los demás apéndices deben declararse en el momento de la medición y se tratarán como tanques.

### **315 Movimiento de la estiba en regata**

Todo equipo portátil, herramientas, velas y respetos, únicamente pueden ser sacados de su lugar de estiba para su utilización apropiada. Se entiende por lugar de estiba la situación habitual que tiene cada elemento del equipo o respeto durante una regata o serie de regatas, cuando tales elementos no son utilizados para su fin específico. Nota: Se prohíbe mover las velas o el equipo con la intención de mejorar el rendimiento del barco, y se considerará una infracción de la regla 78.1 RRV.

### **316 Almacenamiento de energía**

Exceptuando las bombas de achique, durante las regatas no se usará ningún aparato que utilice energía almacenada para producir trabajo, a menos que esté permitido por la regla 52 RRV.

### **317 Límite de peso de la tripulación**

A menos que esta regla esté específicamente invalidada en las instrucciones de regata, el propietario/representante será responsable de asegurarse de que el peso de los tripulantes, pesados con traje de baño, remera y calzado (zapatilla o zapato náutico), a bordo del barco en una regata, no sobrepase el peso indicado en el Certificado IMS.

## VELAS PERMITIDAS A BORDO SEGÚN LA ESLORA

1. Un barco mientras corra no deberá llevar a bordo mas velas de cada tipo de las cantidades especificadas a continuación:

ORC "GPH"	Más de 720.1	720.0 – 615.1	614.9 – 475.0	Menos de 475.0
Foques grandes	2	3	4	5
Foques chicos	2	2	3	4
Staysails livianos	1	1	1	1
Spinnakers	3	3	4	4
Mayores	1	1	1	1
Mayores de Capa	1	1	1	1
Tormentines	1	1	1	1
Foques de tiempo duro	1	1	1	1

- Foques grandes (Genoas) son aquellos que tienen un LPG mayor que  $1.1 * J$ .
  - Foques chicos son aquellos que tienen un LPG menor o igual a  $1.1 * J$ . Las velas en esta categoría, que incluyen las trinquetillas, deben ser establecidas en estays permanentemente fijados al mástil y amuradas en la línea de crujía del barco.
  - Cuando el Foque más grande con el que el barco esta medido sea un Foque chico ( LPG menor a igual a  $1.1 * J$ ), el numero total de Foques permitidos será el correspondiente máximo para Foques chicos más uno.
  - Staysails livianos son aquellos foques que tienen un LPG menor o igual a  $1.1 * J$  y que son establecidos de manera volante.
  - Las especificaciones de Tormentín, Mayor de Capa y Foque de viento duro son las que establecen las ORC Special Regulations Governing Offshore Racing , párrafos 4.24(b) , (c) y (d).
  - Excepto que solo una mesana esta permitida, no hay limite en el número de velas que son establecidas en, o desde el mástil mas a popa de un barco con dos mástiles.
2. Para regatas de larga distancia la CR podrá modificar estas limitaciones para permitir llevar velas adicionales del tipo y en la cantidad que considere apropiado para el carácter de la regata
3. *Bloopers prohibidos.* Cuando un Spinnaker es establecido, ningún foque podrá ser amurado de manera tal que cause o que permita que el gratil o borde delantero de la vela vaya por fuera del Spinnaker o de la escota del Spinnaker y, cuando un spinnaker es establecido, ninguna vela deberá ser cazada desde la botavara de la mayor excepto el mismo spinnaker.

# INSPECCIONES DE MEDICION

- Antes, durante y después de las regatas, los barcos participantes estarán sujetos a cualquier inspección de medición o de seguridad.
- Los medidores podrán realizar controles de seguridad y medición en el agua a cualquiera de los barcos participantes una vez que hayan cruzado la línea de llegada, avisándoles y debiendo los barcos quedar a disposición de los medidores en las inmediaciones de ésta.
- **El Medidor** convocará a través del **Tablero Oficial de Avisos** a los barcos que deberán pasar el control de medición en tierra. Antes de finalizar el plazo de presentación de protestas, **los propietarios o sus representantes** se pondrán en contacto con el **Medidor**, 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. La incomparecencia ante el **Medidor** o la no-presentación a medición del barco o del equipamiento designado será penalizada con la descalificación del barco en las pruebas del día.
- Diariamente se insertará en el **Tablero Oficial de Avisos** la relación de los controles de medición y seguridad efectuados.
- **El propietario** o la persona identificada en la inscripción como responsable de un barco es el único responsable de garantizar que las medidas, lastre y elementos del barco que determinan su certificado de medición coinciden y están en la posición que figura en dicho certificado (regla 78.1 RRV).

## NORMAS DE MEDICION

No se permitirá la realización de pruebas de francobordos y escora dentro de las **48 horas** anteriores a la hora de partida de la primera regata programada. A estos efectos, los datos de esta medición tendrán registro de entrada en el YCA antes de la hora señalada. Excepcionalmente, el YCA podrá ampliar este plazo para barcos de nueva construcción y que soliciten por primera vez el certificado cuando sin ninguna culpa por parte del propietario se hubiera producido un error en la medición o resultara imposible realizar la medición del casco dentro de aquel plazo por circunstancias imprevistas y ajenas a su voluntad. Esta ampliación no podrá exceder en ningún caso de las 18.00 horas del día anterior al de la partida programada para la 1ª regata. En este supuesto, la CR podrá ampliar la hora límite para la inscripción de este barco.

## INSTRUCCIONES PARA LOS CHEQUEOS DE MEDICIÓN

- (a) El YCA dispondrá, durante el transcurso de la regata, de una balanza oficial, y de los medios necesarios para el recálculo de un certificado ORC
- (b) Durante el transcurso de la regata, se podrán efectuar controles diarios de medición. La elección de estos barcos se hará a criterio de la CR.
- (c) Se podrán efectuar todas las comprobaciones de medición que se consideren oportunas entre las siguientes:
  - En la línea de llegada sin previo aviso en el Tablero Oficial de Avisos:
    - Control de la tripulación.
    - Comprobación de inventario de velas con los sellos.
    - Comprobación del equipo de seguridad y elementos pesados declarados por el propietario.
    - Comprobación de la 2ª hoja del Certificado de Medición.
    - El medidor podrá precintar cualquier elemento del barco que considere oportuno, para luego su revisión en tierra que será avisado en el Tablero Oficial de Avisos.
  - En la zona de medición, previa convocatoria en el Tablero Oficial de Avisos.
    - Medidas del genoa, spinnaker y de la mayor.
    - Aparejo: IG, ISP, J, SPL, E y P. Se tomará, en principio, el BAS como bueno y en caso de discrepancia se comprobará éste.
    - Peso de la tripulación.
    - Francobordos: Comprobación de la 2ª hoja y francobordos.
    - Prueba de estabilidad: Si por razones meteorológicas no se puede realizar la prueba, ésta se aplazará para la primera ocasión posible, pero siempre antes de la salida de la última prueba; después de este tiempo se anulará este control.

**ATENCIÓN: A PARTIR DEL A—O 2001 NO SE ADMITE LA INSCRIPCI—N EN REGATAS DE BARCOS CUYAS PRUEBAS DE ESTABILIDAD TENGAN UNA ANTIGUEDAD SUPERIOR A TRES A—OS.**

- (e) Para las mediciones es obligatoria la presencia de dos tripulantes como mínimo que prepararán el barco para medición y **Propietario** o representante del barco. Todas las medidas, cuando se estén realizando, tendrán doble lectura: medidor y **propietario** o representante.

#### **PROTESTAS DE MEDICION**

Las protestas sobre medición serán tramitadas siguiendo lo establecido en el RRV, prescripciones de la Autoridad Nacional, los Apéndices 5 y 6 del Reglamento de Medición I.M.S. y las Instrucciones de Regata.

#### **PROTESTAS POR EL RATING**

Las protestas administrativas de rating se regularán según lo establecido en **el Apéndice 6 I.M.S.** y, cuando se originen como consecuencia de una protesta durante una regata, no afectarán a los resultados de esa regata.

# PENALIDADES ALTERNATIVAS POR INFRACCIONES DETECTADAS POR INSPECCIONES

Cuando se prevea una penalización de puntuación, de acuerdo a lo establecido en el punto 30 de las Instrucciones de Regata, ésta se atribuirá conforme a la regla 44.3 (c) RRV sumando 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.

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

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

## INFRACCIONES DE MEDICION

- (a) Si en un control de medición se hallan las siguientes desviaciones, se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

	No Penaliz. *	10-30 % 1 a 3 puestos	30-50% 3 a 6 puestos	DSQ
Suma de Francobordos (mm)	<= 5	> 5 y < 20	20 y < 40	>= 40
RMC (%)	<= 2	2 y < 4	4 y < 10	>= 10
Cambio de Trim (mm)	10	> 10 y < 40	40 y < 70	>= 70
P, E y SPL (%) (**)	<= 0.1	> 0.1 y < 2	2 y < 4	>= 4
Spinnaker (SL-SMW) (%) (1) (**)	<= 0.7	> 0.7 y < 2	2 y < 4	>= 4
LPG Genoa y Anchos de Mayor (%) (**)				
Valores <= 4.75 m.	<=(0.2+5 mm)	>(0.2+5 mm) y < 2	2 y < 4	
Valores > 4.75 m.	<= 0.2	> 0.2 y < 2	2 y < 4	>= 4 >= 4
HB de Mayor (%) (**)	<= 5	> 5 y < 20	20 y < 40	>= 40
JR de Genoa (%) (**)	<= 8	> 8 y < 15	15 y < 30	>= 30
JL de Genoa (%) (**)	<= 0.5	> 0.5 y < 1	1 y < 3	>= 3
IG, ISP y J (%) (**)	<= 0.2	> 0.2 y < 2	2 y < 4	>= 4
Peso de Mayor (%)	<= 5	> 5 y < 10	> 10 y < 20	>= 20
Peso de tripulación (%) (**)	0	> 0 y < 3	3 y < 6	> 6

(\*\*) Elementos que deben ser corregidos para poder seguir corriendo, estén o no penalizados.

\* Las cifras y porcentajes señalados en esta columna constituyen el límite a las desviaciones sobre tolerancias a 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 estos valores, no será penalizado, pero no participará de nuevo hasta que haya corregido la desviación, excepto si la Comisión de Protestas decide que no ha habido oportunidad ó posibilidad razonable para hacerlo

En caso de encontrarse varias desviaciones, las penalizaciones serán acumulativas y, de sobrepasar la suma el 50%, el barco será penalizado con la descalificación (DSQ).

(1) El **propietario** tendrá derecho a no medir su spinnaker si este no se encuentra perfectamente seco, pudiendo aplazar la medición para el día siguiente, que será siempre como máximo 2 hs. antes de **la partida** de la **regata** del día.

- (b) Infracciones a la regla 51 del RRV (lastre móvil). Movimientos de pesos y lastre.

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

Movimiento de anclas y/o cadena y/o caja de herramientas:	Mayor a 2 metros de su sitio de medición	50%
	Entre 2 m. y 0.5 m. de su sitio de medición:	10-30 % 1 a 3 puestos
Movimiento del equipo de seguridad (chalecos, bengalas, arneses, botiquín): y/o elementos pesados (baterías, cajas de herramientas, tanques, etc.):		10-30 % 1 a 3 puestos
Discrepancias en la declaración del Propietario o Responsable de los elementos de "Descripción del Barco" (pisos de crucetas, cantidad de burdas, tipo de construcción y/o materiales del casco, etc.)		10-30 % 1 a 3 puestos
Faltas o movimientos del "lastre interno" (plomo, hierro, etc.) o falta de fijación:		DSQ
Llevar exceso de peso superfluo no acorde al tipo de regata: (Regla <b>O.R.C. 313</b> )		10-30 % 1 a 3 puestos

% variación GPH	% según el número de inscriptos de su serie	Mínimo de puestos
Mayor que 0.25%	50	6
Menor o igual que 0.25%	20 (modificación a la regla 2 (a) del Apéndice 5 del Reglamento O.R.C.)	3
Menor o igual que 0.05%	No se penalizará	0

#### OTRAS INFRACCIONES:

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

INFRACCION	% mínimo s/número de inscriptos en su serie	Mínimo de puestos
OCS en pruebas > 50 millas	50 %	5
OCS en pruebas <= 50 millas	DSQ	
Instrucciones de Regata	20 %	3
Omisión de la Declaración en la Llegada o Declaración de Cumplimiento de las Reglas	10 %	1
Instrucciones de Regata (infracciones menores)	Aviso (o 10 %)	0 (o 1)

#### 108.6 INFRACCIONES A LAS REGLAS ESPECIALES I.S.A.F. PARA REGATAS DE CRUCERO 2008/2009.

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

Regla	ELEMENTO A CONTROLAR	10-50% 1 a 6 puestos	DSQ
2.03.2	<b>Lastre y equipo pesado</b> firmemente trincados contra vuelco de 180°.	X	
3.14.2	<b>Guardamancebos</b> cable inox. trenzado 3 - 5 mm de diámetro. Trincado en los extremos. - Guardamancebos tensos (con 5.1 Kg. en medio, flecha < de 50 mm). - Cabo sintético tirante de long menor a 100 mm.	X X	X
3.17	<b>Apoyapies</b> no menor de 25 mm. alrededor de la cubierta a proa del palo.	X	
3.18.2	<b>Inodoro</b> instalado con seguridad.	X	
3.19.2	<b>Cuchetas</b> instaladas con seguridad.	X	
3.20.1	<b>Cocina</b> (si corresponde) instalada antivuelco para uso seguro navegando.	X	
3.21.3	Uno o más <b>depósitos de agua de emergencia</b> con capacidad mínima de 9 litros.	X	
3.23.5	<b>1 o 2 bombas de achique manuales.</b>		X
3.24.1	<b>1 compás marino</b> , instalado adecuadamente. <b>Segundo compás</b> (fijo, portátil o electrónico).	X	X
3.25.3	<b>2 baldes sólidos</b> de capacidad no menor de 9 litros, con rabiza.	X	
3.27	Probar las <b>luces de navegación</b> . Bombillas de repuesto (25 W)	X	
3.27.4	<b>Luces navegación de emergencia</b> , fuente de energía y cableado diferentes.	X	
3.28.1	<b>Motor propulsor y Batería separada:</b>		X
3.28.3	<b>Cantidad mínima</b> de combustible en <b>tanques</b> de instalación permanente.	X	
3.29.1	<b>Radio transceptor marino</b> . VHF, mínimo de 25 W.		X
3.29.1	<b>Antenas</b> en tope palo y emergencia.	X	
3.29.1	<b>Además del VHF, un Receptor de radio</b> capaz de recibir partes meteorológicos (Radio AM/FM).	X	
3.29.1	<b>Un equipo automático para obtener la posición</b> cuando se exija su uso (GPS).	X	
4.01.1	<b>Letras y números de vela</b> , tamaño de los de la mayor, en costados y cenefa desplegable.		X

Regla	ELEMENTO A CONTROLAR	10-50% 1 a 6 puestos	DSQ
4.03	<b>Espiches</b> cónicos de madera blanda sujetos junto a las aberturas.	X	
4.04.1	<b>Líneas de vida</b> de cable inox. 1x19 de 5 mm. o cinchas de igual resistencia. - No llevarlas a bordo. - No llevarlas instaladas.	X	X
4.05	Dos o más <b>extintores</b> cargados y revisados.	X (1)	X (2)
4.06.1	<b>Una o 2 anclas</b> con sus cadenas, trincadas contra vuelco de 180°: - <b>No llevar</b> - <b>Solo una</b> en barcos >= 8.5 m. de LOA	X	X
4.07.1	<b>2 Linternas</b> resistentes al agua, una con capacidad de señales y de alta intensidad. Bombillas y pilas.	X	
4.08	<b>Botiquín</b> de urgencia y manual de uso.	X	
4.09	<b>Sirena de niebla.</b>	X	
4.10	<b>Cartas</b> (no solo electrónicas), lista de faros y equipo de navegación.	X	
4.10	<b>Reflector de radar.</b>	X	
4.12	<b>Gráfico debidamente protegido</b> con la posición de los elementos de seguridad (Plano de Estiba).	X	
4.13	<b>Escandallo o sonda electrónica.</b>	X	
4.14	<b>Corredera</b> o aparato de medir distancias recorridas.	X	
4.15.1	<b>Caña de emergencia</b> adaptable a la mecha del timón, sí la principal no es de metal.		X
4.15.1	<b>Método alternativo</b> para gobernar el yate si falla el timón.	X	
4.16	<b>Herramientas y repuestos.</b> Cizalla o medio para cortar la jarcia firme.	X	
4.17	<b>Nombre del yate</b> en equipo flotante diverso (chalecos y salvavidas circulares, etc.).	X	
4.18	<b>Material reflectante</b> en aros, balsas, arneses y chalecos salvavidas.	X	
4.20	<b>Balsa(s) salvavidas.</b> Estiba y tiempo de sacada (ver regla). <b>Capacidad.</b> Cuando se exija su uso.		X
4.20	<b>Certificado de verificación de la balsa salvavidas.</b> Cuando se exija su uso		X
4.22	<b>Salvavidas</b> con nombre del barco, reflectante, silbato, luz de autoencendido, ancla de capa y <b>baliza de asta</b> al alcance del timonel y listo para su uso inmediato.		X
4.23	4 BENGALAS ROJAS CON PARACAÍDAS - Ninguna - Falta alguna o alguna caducada (< 50%)	X	X
4.23	4 BENGALAS ROJAS DE MANO - Ninguna - Falta alguna o alguna caducada (< 50%)	X	X
4.23	2 BALIZAS DE HUMO NARANJA - Ninguna - Falta alguna o alguna caducada (< 50%)	X	X
4.24	<b>Guía de cabo</b> de al menos 15 m. fácilmente accesible desde el cockpit.		X
4.26	<b>Mayor de capa</b> (ver regla) o rizo en la mayor que disminuya el 40% el gratil.		X
4.26	<b>Foque de tormenta o tormentín</b> (ver regla). <b>Sistema alternativo</b> de envergado.		X
5.01.1	<b>Chaleco salvavidas</b> por tripulante con silbato, nombre del barco y material reflectante. - NO llevar o faltan más del 30 % - Faltan algunos (< 30 %)	X	X
5.02.1	<b>Arnés</b> con cabo de seguridad por tripulante - No llevar - Faltan algunos (< 30 %)	X	X
S/N	<b>Certificado</b> de medición de la Fórmula, completo.	X	

Las penalizaciones a las infracciones no explícitamente descritas en el cuadro anterior, quedarán a criterio de la Comisión de Protesta.

# CLASIFICACIONES EN ORC

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

Los sistemas de compensación susceptibles de ser utilizados en la clasificación de las regatas son los siguientes:

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

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

Cuando la intensidad real de viento sea parecida al viento implícito del que ha ganado la regata, se puede utilizar éste como viento fijo para toda la flota. En caso contrario, si los datos reales tomados por la CRs son fiables, se pueden tomar éstos como intensidad de viento fijo.

Si la intensidad de viento ha sido variable y/o menor a 10 nudos de viento, se podrá utilizar el viento implícito para la clasificación.

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

## **B.- Sistemas Simplificados:**

Para el año 2002 se han simplificado los sistemas de compensación de tiempo, eliminando los recorridos predeterminados y sustituyéndolos por dos opciones, que se explican a continuación:

**INSHORE SINGLE NUMBER (ISN):** Número fijo para regatas al viento, y que corresponde al **ILC**. En este apartado se definen tres posibilidades de compensación:

- **Tiempo sobre Distancia**, para el que se utiliza el **ILC**: Internacional Level Class (media ponderada de los valores de las velocidades - segundos/milla para nueve condiciones: VMG Ceñida (50%), Largo 110° (20%) y VMG Popa (30%) a 6, 12 y 20 nudos de viento).
- **Tiempo sobre Tiempo**, para el que se define el **TMF**, que se obtiene de dividir 675 entre el valor del ILC,  $TMF = 675 / ILC$ .
- **Performance Line**, cuyos coeficientes se obtienen del antiguo Recorrido Triángulo Olímpico de 6 piernas.

**OFFSHORE SINGLE NUMBER (OSN):** Número fijo para regatas costeras, que corresponde al **GPH**. En este apartado se definen tres posibilidades de compensación:

- **Tiempo sobre Distancia**, para el que se utiliza el **GPH**, General Purpose Handicap, que se obtiene al calcular la media del antiguo Circular Random, para 8 y 12 nudos.
- **Tiempo sobre Tiempo**, para el que se define el **TMF**, que se obtiene de dividir 600 entre el valor del GPH,  $TMF = 600 / GPH$
- **Performance Line**, cuyos coeficientes se obtienen del antiguo Recorrido Oceánico.

La recomendación es utilizar los sistemas simplificados en aquellas ocasiones en que no sea fiable la aplicación del Recorrido Compuesto, bien sea porque las condiciones de viento reinantes (roles, encalmadas...) no permiten obtener datos adecuados, o bien porque no se disponga de los medios mínimos necesarios para realizar mediciones de viento con la exactitud requerida (caso de regatas locales o de club).

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

La aplicación de los sistemas simplificados se explica a continuación.

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

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

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

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

**TMF, (Factor Multiplicador de Tiempo) - Tiempo sobre tiempo:** este factor se obtiene de dividir 675-600 entre el valor del ILC-GPH de la embarcación.

Aplicando el TMF se tiene:

$$TC = TI * TMF$$

**Siendo: TC = Tiempo compensado.**

TI = Tiempo invertido.

M = Longitud del recorrido en millas.

Este sistema no debe emplearse cuando hay grandes encalmadas ya que desvirtúa mucho la clasificación

**ILC o GPH - Tiempo sobre distancia:**

El tiempo compensado se obtiene con la fórmula:

$$TC = TI - ILC \text{ o } GPH * M$$

**Siendo: TC = Tiempo compensado.**

TI = Tiempo invertido.

M = Longitud del recorrido en millas.

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

En los recorridos en donde se utilice un sistema de compensación variable (regla 205.3 RTC, sistema A), se publicará antes de la salida la tabla comparativa teórica del recorrido propuesto con respecto al barco de menor ILC. Esta publicación no condiciona la elección del sistema de compensación que efectúe la CRs.

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

Cuando se aplique un sistema de compensación fijo, se recomienda el uso del Performance Line, PLS, pues es el que mejor resultados proporciona.

Se aconseja su utilización sólo en aquellas regatas con falta de medios para la medición de vientos en el agua.

Las clasificaciones se realizarán utilizando uno de los dos programas disponibles para el cálculo de clasificaciones.