

REGLAMENTO

PARA LA MEDICIÓN Y PARA LAS REGATAS DE LOS YATES DE ÉPOCA Y CLÁSICOS 2018-2021

**Texto aprobado por la Asamblea Plenaria
en su reunión virtual del 20 de marzo 2018**

Tabla alfabética de las siglas utilizadas en el Reglamento y en los certificados de medición.

| | |
|----------|---|
| APM | = compensación por milla náutica (art. 9) |
| B | = manga máxima (art. 6) |
| Bj | = manga de medición (art. 10) |
| Bl | = manga de flotación (art. 10) |
| C | = factor de penalización o bonificación (art. 9.1) |
| Ca | = coeficiente de aparejo (art. 11.3) |
| Cc | = coeficiente de corrección (art. 10.3) |
| Co | = coeficiente de autenticidad y de conformidad (art. 14) |
| D | = recorrido geográfico de una regata (art. 9) |
| Dm | = distancia entre los mástiles en las goletas (art. 11.2) |
| E | = longitud útil de la botavara (art. 11.2) |
| Ef | = longitud útil del pico y de la eventual botavara (art. 11.2) |
| Es | = longitud útil del pico (art. 11.2) |
| F | = altura útil del mastelero y de la eventual botavara (art. 11.2) |
| Fa | = lanzamiento de proa (art. 10.1) |
| Fb1,2 | = francobordo (art. 10) |
| Fp | = lanzamiento de popa (art. 10.1) |
| Hm | = altura máxima del palo mayor en las goletas (art. 11.2) |
| Ht | = altura máxima del palo de trinquete en las goletas (art. 11.2) |
| I | = altura máxima del punto de driza de la vela de proa (art. 11.2) |
| J | = distancia horizontal entre el mástil y el punto de amura extremo (art. 11.2) |
| La | = longitud del aparejo (art. 11.1) |
| Lp | = longitud del tangón |
| Ls | = eslora de medición (art. 8) |
| Lt | = eslora del casco (art. 10.1) |
| mE | = longitud utilizable de la botavara de mesana (certificado) |
| mEf | = long. util. de la percha y de la eventual v. de abanico de mesana (certificado) |
| mEs | = longitud utilizable de la percha de mesana (certificado) |
| mF | = altura u. del mastelero y de la eventual v. de abanico de mesana (certificado) |
| mP | = altura máxima utilizable para la vela de mesana (certificado) |
| P | = altura máxima utilizable para la mayor (art. 11.2) |
| P1,2,3,4 | = puntales (art. 10.1) |

| | |
|-----|--|
| Pe | = parámetro de antigüedad (art. 13) |
| Pmc | = puntal mediano global (art. 10.1) |
| Pp | = parámetro del perfil de carena (art. 10.2) |
| Ps | = puntal de medición (art. 10.1) |
| Pv | = parámetro de equipamiento y de armamento (art. 12) |
| R | = rating (art. 8) |
| Sf | = coeficiente de alargamiento del velamen (art. 8) |
| Spc | = superficie del velamen corregida (art. 8) |
| Spv | = superficie del velamen (art. 11) |
| Tc | = tiempo compensado (art. 9) |
| Te | = calado (certificado) |
| TFC | = factor de corrección del tiempo (art. 9) |
| TL | = tiempo límite (art. 24) |
| Tr | = tiempo real (art. 9) |

PROLOGO

Este reglamento será válido del 2018 al 2021.

Su texto podrá ser modificado únicamente tras una propuesta unánime de la Comisión de Medición ratificada por el Comité Ejecutivo del CIM.

Art. 1 PREAMBULO

Este reglamento se aplica exclusivamente a los yates a vela monocascos.

Un yate a vela es un barco proyectado y construido para navegar principalmente con este medio de propulsión.

Un yate es monocasco cuando, en cualquier corte transversal, el calado de la carena aumenta en dirección del eje de simetría.

Excepción hecha de los yates pertenecientes a las clases de la Fórmula Internacional y de la Fórmula Universal, son admitidos los yates con una eslora de casco superior a 7,5 m, o, cuando esta sea inferior, si tienen una cubierta que, con su tambucho u otra parte, constituya una estructura completa y estanca, donde las aberturas pueden cerrarse de modo permanente, sin comprometer la integridad de la estructura aún permitiendo el acceso al interior del casco.

Art. 2 YATES DE ÉPOCA

2.1 Los **yates de época** son los yates construidos en madera o en metal botados antes del 31 de Diciembre de 1949 y sigan conformes a sus planos de origen.

2.2 Los yates cuyos proyectos sean anteriores al 31 de Diciembre de 1949 y que se hayan botado antes del 31 de Diciembre de 1952 son asimilados a los yates de época.

2.3 Las **replicas de yates de época** son los yates que, sin importar la fecha de su botadura, se han construido siguiendo un proyecto anterior al 31 de Diciembre de 1949 y respetando la técnica y los materiales de la época.

Art. 3 YATES CLÁSICOS

3.1 Los **yates clásicos** son los yates contruidos en madera o en metal botados antes del 31 de Diciembre de 1975 y sigan conformes a sus planos de origen.

3.2 No se pueden admitir los yates contruidos en serie.

Independientemente del número de unidades producidas, son yates de serie aquellos que han sido contruidos por un solo astillero o bajo licencia exclusiva, cuyos componentes fueron producidos con moldes o modelos específicos y por lo tanto intercambiables de un ejemplar a otro.

3.3 Las **réplicas de yates clásicos** son los yates que, abstracción hecha de su fecha de botadura, han estado contruidos siguiendo un proyecto anterior al 31 de Diciembre de 1975.

Art. 4 CONFORMIDAD Y EXCLUSIÓN

4.1 Cada yate debe ser todo conforme a su proyecto original, o eventualmente a un diseño posterior de su arquitecto original.

4.2 El año de botadura y la conformidad del yate a su proyecto deberán desprenderse de documentación oficial.

4.3 Si los planos originales o la documentación de un yate non están disponibles, su conformidad será valorada por una comisión técnica nombrada por la Asociación Nacional.

4.4 Los criterios de admisión están definidos en el texto del reglamento, sin embargo la Comisión de Arqueo del CIM puede decidir la exclusión de un yate:

- cuyo casco ha sufrido amplias transformaciones incompatibles con el diseño y realización original,
- si el examen de la conformidad y la autenticidad (por ejemplo el artículo 14 «Co») lleva a constatar un cumulo de modificaciones, estéticas incluidas, especialmente si son recientes, divergentes con respecto a la época de su botadura.

Art. 5 CERTIFICADOS DE MEDICIÓN

5.1 Las presentes reglas de medición se han redactado para permitir a los diferentes yates de época y clásicos de participaren las regatas con las compensaciones apropiadas.

5.2 El rating de cada yate estará determinado por la comisión técnica de la Asociación Nacional, que procederá a las medidas, a la determinación de los parámetros y a la atribución de los coeficientes conforme al presente Reglamento y a las «Instrucciones de medición» correspondientes.

5.3 La comisión técnica de la Asociación Nacional se reserva el derecho de rechazar la atribución de un rating y eventualmente de modificarlo cuando sea inapropiado o erróneo.

5.4 Los certificados de medición son emitidos por la Asociación Nacional. Deben ser validados anualmente o renovados cada vez que un yate sufre de las modificaciones o cambio de propietario. La emisión del certificado de medición, su validación o su renovación son sujetos a los derechos fijados por la Asociación Nacional. Una copia del certificado de medición en vigor debe siempre encontrarse a bordo del yate. Los certificados de medición son públicos y cualquiera puede obtener una copia contra reembolso de los gastos.

Art. 6 ELEMENTOS DE MEDICIÓN

Los elementos de medición son:

6.1 dimensiones medidas:

medidas del casco (Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2)
medidas del aparejo (I, J, Lp, P, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm).

6.2 dimensiones calculadas:

superficie del velamen (Spv)
alargamiento del velamen (Sf)
superficie del velamen corregida (Spc)
eslora de medición (Ls)
manga de medición (Bj)
puntal mediano global (Pmc)
puntal de medición (Ps)

6.3 coeficientes y parámetros:

de perfil de carena (Pp)
de corrección (Cc)
de aparejo (Ca)
de equipamiento y de armamento (Pv)
de antigüedad (Pe)
de autenticidad y de conformidad (Co).

Art. 7 UNIDADES DE MEDIDAS Y SISTEMA DE CÁLCULO

Las unidades de medidas están basadas sobre el sistema métrico decimal y el cálculo es algebraico.

Art. 8 RÁTING

El rático se calcula por la fórmula siguiente:

$$R = [0,10 \cdot L_s \cdot \left(0,50 + \frac{\sqrt{S_{pc}}}{\sqrt{B_j \cdot P_s}} \right) \cdot P_p + 0,36 \sqrt{S_{pc}} + 0,2] \cdot C_a \cdot C_o \cdot C_c \cdot (1 + P_e + P_v)$$

donde:

$$L_s = L_t - 0,8 \cdot (F_a + F_p)$$

$$S_{pc} = S_{pv} \cdot S_f$$

Co es el coeficiente atribuido de acuerdo con las reglas del artículo 14.

La fórmula del coeficiente de alargamiento del velamen (Sf) es la siguiente:

$$S_f = \frac{0,65 \cdot S_{pv} + 0,12 \cdot \{ \text{MAX}[I; (P + \text{MAX}[F; E_s \cdot 0,96]) \cdot 1,03 + 0,4; H_m] \}^2}{S_{pv}}$$

Art. 9 COMPENSACIÓN

La compensación por milla se calcula de la siguiente manera y se redondea a la décima de segundo:

$$APM = (2160 : \sqrt{R \cdot 3.281}) - 258.2$$

El cálculo del tiempo compensado esta hecho de la siguiente manera:

- Tiempo corregido sobre distancia (sistema normal) :

$$T_c = (C \cdot T_r) - (APM \cdot D)$$

- Tiempo sobre Tiempo (sistema de utilización excepcional)

$$T_c = C \cdot T_r \cdot TFC$$

$$TFC = 0,172 \cdot (\sqrt{R} + 2,6)$$

Donde: Tc : tiempo compensado
Tr : tiempo real
TFC: factor de corrección del tiempo
C : penalización o bonificación resultante del artículo 15
APM : compensación por milla náutica
R : rating
D : longitud geográfica del recorrido.

Art. 10 MEDICIÓN DEL CASCO

Las medidas se realizan con el yate en configuración «listo para navegar», con las anclas y las cadenas en sus posiciones habituales y las velas en posición o aseguradas en la parte de popa del mástil principal.

10.1 La eslora del casco de un yate (Lt) será medido de manera que comprenda todo el casco, pero no las perchas o las partes salientes con respecto al mismo casco como el bauprés, botalón de mesana, púlpitos, etc.

Ella estará limitada por las verticales que pasan por el punto más a proa y más a popa del casco (que se encontraran por encima o por debajo del nivel de la cubierta) o de la borda, incluyendo los eventuales abombamientos pero excluyendo el timón si es exterior.

La medida horizontal de los lanzamientos (Fa y Fp) será tomada entre las verticales que pasan por los puntos arriba indicados y la intersección del casco con el agua. La manga del casco (B) está limitada por la distancia máxima entre las dos verticales dispuestas sobre un plan perpendicular a la línea mediana y tangentes al mismo casco. No hay que incluir en la medida las protecciones, los pasa-manos de apoyo y la tapa de regala.

La manga de medición (Bj) se obtiene según la fórmula siguiente:

$$B_j = B - 0,3 \cdot (B - B_1)$$

La manga de flotación (B1) se mide en la superficie del agua a 1/2 de Ls.

Los francobordos (Fb1 y Fb2) son medidos entre la línea de cinta y la superficie del agua a los 3/4 de delante y a 1/2 de Ls.

Los puntales sumergidos son medidos a los 3/4 de delante de Ls y a 1/10 Bj desde el plano de simetría (P1) y a 1/2 de Ls a 1/8 Bj, 1/4 Bj y 3/8 Bj desde el plano de simetría (P2, P3 y P4).

El cálculo de los puntales medianos globales (Pmc) se realiza de la siguiente forma:

$$Pmc = 0,125 \cdot (3 \cdot P2 + 2 \cdot P3 - 2 \cdot P4) + \frac{0,5 \cdot P4 \cdot Bl}{Bj}$$

El cálculo del puntal de medición (Ps) se realiza de la siguiente forma:

$$Ps = 1,3 \cdot Pmc + 0,9 \cdot P1 + \frac{Ls + 0,9 \cdot Bl}{30}$$

10.2 Parámetro del perfil de carena (Pp)

En correspondencia con el perfil longitudinal de su casco, cada barco es reconducido a uno de los dos tipos fundamentales indicados a continuación y le se le atribuye un parámetro que se introduce directamente en la fórmula de medición.

Tipo 1

Cuando el timón se encuentra en la prolongación de la parte inferior de la carena: Pp determinado en correspondencia con uno de los perfiles de referencia contenidos en las «Instrucciones de medición» y variable dentro de la gama de 0,88 a 1,0.

Tipo 2

Cuando el timón está separado de la orza:

| | | |
|----------------------|----------|---------------------------|
| orza llana con bulbo | tipo 2.1 | $Pp = 1,10 - (2Pmc : Ls)$ |
| orza abombada | tipo 2.2 | $Pp = 1,20 - (2Pmc : Ls)$ |

10.3 Coeficiente de corrección (Cc)

Para aquellos yates a los que la fórmula de medición no consiga tener en cuenta de forma adecuada sus características técnicas, la Comisión de Arqueo del CIM puede excepcionalmente ajustar el valor del rating a través de la introducción de un coeficiente correctivo.

Para los otros yates el coeficiente correctivo es igual a 1.

Art. 11 MEDICIÓN DEL VELAMEN

11.1 Los mástiles serán medidos desde el punto más bajo al que se puedan bajar los racamentos o las trozas de botavara, hasta el punto más alto (punto de driza) donde se puedan subir los grilletes de las drizas de las velas, si estas son triangulares, o bien hasta donde se pueda subir el punto de amura de la percha, en el caso de las velas cangrejas, y a partir de la cubierta hasta el punto más alto donde se pueden subir los grilletes de las drizas de todas las otras velas que se puedan izar.

Será medido la distancia entre el punto extremo al que se pueda amurar una vela de proa (de forma que el bauprés esté incluido) y la cara de proa del mástil más a proa. Será también medido la longitud del tangón.

Para las goletas se medirá la distancia entre las caras de los mástiles y las alturas máximas de los puntos de driza de las velas que puedan estar entre ellos.

Para las velas triangulares serán medidas las longitudes utilizables de la botavara y, para las velas cangrejas, las de perchas y masteleros.

La longitud conjunta del aparejo de un yate (La) estará limitada por las verticales del punto de amura extremo de una vela de proa y el punto más a popa del casco o del botalón de mesana.

11.2 Cálculo de la superficie del velamen

11.2.1 triángulo de proa: $0,5 \cdot I \cdot J$

donde I representa la altura máxima del punto de driza de las velas de proa (y comprende las velas de portantes) sobre la línea de cinta de la cubierta y J la distancia horizontal entre el mástil y el punto de amura extremo o la longitud del tangón si es superior;

11.2.2 velas triangulares: $0,5 \cdot P \cdot E$

donde P representa la distancia entre el punto hasta donde puede bajar el pinzote de la botavara y el punto hasta donde se pueden subir los grilletes de driza y E la longitud utilizable de la botavara;

11.2.3 velas cangrejas: $0,5 \cdot [E \cdot P + E_s \cdot (0,87 \cdot E + 0,5 \cdot P)]$

donde P representa la distancia máxima entre los puntos de conexión de la botavara y de la percha al mástil, E la longitud utilizable de la botavara y Es la longitud utilizable del pico.

11.2.4 escandalosas : $0,25 \cdot F \cdot (2 \cdot E_s - E_f)$

donde Ef es la longitud útil del pico eventualmente prolongada por una pequeña botavara o verga de abanico, Es es la longitud útil del pico y F es la altura útil del mastelero o la distancia entre el punto más elevado al cual se puede montar la troza de la botavara y el vértice del mastelero o la eventual botavara o verga de abanico.

11. 2. 5 velamen de trinquete: $0,46 \cdot D_m \cdot (H_m + H_t)$

donde Dm es la distancia entre los mástiles, Hm es la altura máxima del punto de driza del palo mayor y Ht es la altura máxima del punto de driza del palo de trinquete en lo que se refiere a las velas entre palos, incluidas las velas de portantes.

11.3 Coeficiente de aparejo (Ca)

A cada yate en función de su clase de origen y de su aparejo se le atribuye un coeficiente según la tabla siguiente:

Yates cangreja

| | |
|--|------|
| - >10mMI y linear rater con timón separado | 0.92 |
| - <9mMI, Fórmula Univ., Schären Kreuzer y similar | 0.88 |
| - Métrico C, Fórm. Univ. transf., NY40,32,30,Cal32 | 0.82 |
| - Cúter y Sloop | 0.78 |
| - Yol | 0.75 |
| - Queche | 0.65 |
| - Goleta | 0.63 |
| - 3 mástiles | 0.45 |

Yates marconi

| | |
|---|------|
| - >10mMI | 1.13 |
| - <9mMI, Fórmula Univ., Schären Kreuzer y similar | 1.09 |
| - Métrico C, Fórm. Univ. transf.,NY40,32 30 Cal32 | 0.96 |
| - Côtre & Sloop | 0.89 |
| - Yol | 0.88 |
| - Queche | 0.75 |
| - Goleta | 0.72 |
| - 3 mástiles | 0.50 |

Art. 12 EQUIPAMIENTO Y ARMAMENTO

El coeficiente de equipamiento y de armamento (Pv) estará constituido de la suma algebraica de los factores siguientes:

| | | |
|---------------|-----------------------------------|--------|
| Orza: | móvil | 0,03 |
| | con timón | 0,07 |
| | modificada (bulbo o lastre) | 0,20 |
| Timón : | modificado | 0,07 |
| Eje de motor: | ausencia | 0,03 |
| | en posición central | 0,00 |
| | en posición lateral | - 0,01 |
| | 2 ejes de motor | - 0,02 |
| Hélice(s): | con palas plegables u orientables | 0,00 |
| | de 2 palas fijas | - 0,02 |
| | de 3 (o más) palas fijas | - 0,03 |
| Mástil: | de madera | 0,00 |
| | de aleación | 0,03 |
| | de estructura evolucionada | 0,07 |
| Botavara: | de madera | 0,00 |
| | de aleación | 0,02 |
| | en materiales compuestos | 0,30 |

| | | |
|------------------|-------------------------------------|--------|
| Perchas: | de madera | 0,00 |
| | de aleación | 0,02 |
| | en materiales compuestos | 0,20 |
| Estay: | acanalado de una boca | 0,02 |
| | acanalado de doble boca | 0,03 |
| Enrollador: | de foque, activo | 0,03 |
| | de foque, inactivo pero en su sitio | 0,00 |
| | almacenador volante | 0,05 |
| Winches: | ausentes, con $L_s < 8m$ | - 0,06 |
| | ausentes, con $L_s > 8m$ | - 0,08 |
| | autocazantes | 0,01 |
| Interior: | ausencia de acomodaciones | 0,03 |
| Superestructura: | en materiales compuestos | 0,10 |
| Casco: | capa plástica no estructural | 0,08 |

Solo están admitidos los mástiles en madera o en metal.

Son «materiales compuestos» aquellos que contienen en su composición estructural una combinación de resina sintética y fibras naturales o sintéticas. Un material compuesto por tiras de madera pegadas o de contrachapado no son materiales compuestos.

A excepción de los focos, las velas con enrollador no son admitidas, excepto en el caso de que sean originales.

Art. 13 PARÁMETRO DE ANTIGÜEDAD

Según el año de su botadura cada yate recibe un parámetro de antigüedad (Pe) conforme a la tabla inferior:

| | | | | | |
|------|--------|------|--------|-------|--------|
| | 0,060 | | | | |
| 1975 | 0,060 | 1943 | -0,014 | 1911 | -0,119 |
| 1974 | 0,056 | 1942 | -0,016 | 1910 | -0,122 |
| 1973 | 0,052 | 1941 | -0,018 | 1909 | -0,125 |
| 1972 | 0,048 | 1940 | -0,020 | 1908 | -0,128 |
| 1971 | 0,044 | 1939 | -0,022 | 1907 | -0,131 |
| 1970 | 0,040 | 1938 | -0,025 | 1906 | -0,133 |
| 1969 | 0,038 | 1937 | -0,028 | 1905 | -0,135 |
| 1968 | 0,036 | 1936 | -0,031 | 1904 | -0,137 |
| 1967 | 0,034 | 1935 | -0,034 | 1903 | -0,139 |
| 1966 | 0,032 | 1934 | -0,037 | 1902 | -0,141 |
| 1965 | 0,030 | 1933 | -0,040 | 1901 | -0,143 |
| 1964 | 0,028 | 1932 | -0,043 | 1900 | -0,145 |
| 1963 | 0,026 | 1931 | -0,046 | 1899 | -0,146 |
| 1962 | 0,024 | 1930 | -0,049 | 1898 | -0,147 |
| 1961 | 0,022 | 1929 | -0,052 | 1897 | -0,148 |
| 1960 | 0,020 | 1928 | -0,055 | 1896 | -0,149 |
| 1959 | 0,018 | 1927 | -0,059 | 1895 | -0,150 |
| 1958 | 0,016 | 1926 | -0,063 | 1894 | -0,151 |
| 1957 | 0,014 | 1925 | -0,067 | 1893 | -0,152 |
| 1956 | 0,012 | 1924 | -0,071 | 1892 | -0,153 |
| 1955 | 0,010 | 1923 | -0,075 | 1891 | -0,154 |
| 1954 | 0,008 | 1922 | -0,079 | 1890 | -0,155 |
| 1953 | 0,006 | 1921 | -0,083 | 1889 | -0,156 |
| 1952 | 0,004 | 1920 | -0,087 | 1888 | -0,157 |
| 1951 | 0,002 | 1919 | -0,091 | 1887 | -0,158 |
| 1950 | 0,000 | 1918 | -0,095 | 1886 | -0,159 |
| 1949 | -0,002 | 1917 | -0,099 | 1885 | -0,160 |
| 1948 | -0,004 | 1916 | -0,103 | 1884 | -0,161 |
| 1947 | -0,006 | 1915 | -0,107 | 1883 | -0,162 |
| 1946 | -0,008 | 1914 | -0,110 | 1882 | -0,163 |
| 1945 | -0,010 | 1913 | -0,113 | 1881 | -0,164 |
| 1944 | -0,012 | 1912 | -0,116 | 1880 | -0,165 |
| | | | | <1880 | -0,165 |

Para los yates de vela cangreja (excepto las réplicas) cuyo año de botadura sea posterior al 1923, el año que se toma en cuenta para la determinación del Pe es el promedio, redondeado al valor más bajo entre el año de botadura y 1923.

Para los yates botados antes del 1880, Pe será igual a - 0,165.

Para las réplicas y los yates monotipos (que tienen un reglamento específico de construcción) el año utilizado para el Pe está dado por la media de los años de la redacción de su proyecto y el año de botadura de cada unidad, redondeado al valor más bajo. Este año utilizado estará limitado a 1975.

Esta regla no se aplica a los yates de las clases de la Fórmula Internacional o de la Fórmula Universal para los cuales el parámetro está dado de la misma manera que para los otros yates, es decir en función del año de botadura de cada unidad.

Art. 14 AUTENTICIDAD Y CONFORMIDAD

El coeficiente de autenticidad y de conformidad (Co) da una valoración del grado de conformidad de un yate con relación a su diseño de origen.

La referencia de la conformidad se basa sobre los planos originales correspondientes a la configuración del yate en el momento de su botadura. Se podrán tomar en consideración otras configuraciones diferentes que hayan existido, especialmente las resultantes de evoluciones realizadas por el arquitecto original, sin embargo estas configuraciones serán reconocidas como menos auténticas, puesto que se trata de evoluciones recientes.

El Co está determinado por la ponderación de los análisis de los tres aspectos siguientes en orden de importancia decreciente:

- aspectos del casco (incluidos la cubierta, los materiales y equipamientos utilizados),
- aparejo, plan de velamen y acastillaje,
- acomodaciones interiores y de equipamiento,

para los que también se valorará la calidad del mantenimiento y de la restauración o de la reconstrucción

El Co se atribuye dentro de la gama de variación de la categoría :

- yate de época : de 0,90 a 1,1
- replica de yate de época : de 0,95 a 1,2
- yate clásico botado antes del 1960 : de 0,92 a 1,1
- yate clásico botado a partir del 1960 : de 0,95 a 1,1
- réplica de yate clásico : de 0,95 a 1,2

La aportación de documentación que permita comparar el yate en relación a su diseño original y por ello un mejor análisis, estará favorecida en la valoración del Co. Esta documentación estará basada sobre los planos originales del yate, pero también puede incluir elementos históricos, por ejemplo derivados de literatura, prensa, fotos o de archivos de los sucesivos propietarios.

14.1 Casco, cubierta y relativos equipos

Los elementos determinantes son:

- dimensiones, formas y materiales del casco y la quilla,
- concepto estructural: posición y muestreo de los armazones y varengas,
- dimensiones y fijación de los elementos de la tablazón,
- plan de cubierta, naturaleza de los materiales, timón y equipos

Se puede admitir:

- que los cascos en acero remachado en el origen sean realizados en acero soldado,
- la instalación de un motor,
- la reconstrucción de la cubierta con una capa de contrachapado entre los baos y los listones de la cubierta,
- que sean añadidos equipos de navegación y de seguridad, bajo reserva de una atención particular a su buena integración en el diseño original.

14.2 Aparejo, plan de velamen y acastillaje

Los elementos determinantes son :

- dimensiones, forma y materiales del mástil(es) y perchas,
- características de las velas y jarcia de labor,
- características de la jarcia firme y del acastillaje.

Se pueden admitir :

- la sustitución de un mástil macizo por un mástil hueco,
- los cabos de tipo poliéster o polipropileno,
- las velas en dacron o en nylon,
- la instalación de equipos de señalización y de seguridad.

14.3 Acomodaciones interiores y equipamientos

De manera general, se examinará la conformidad con el plan de origen, sin embargo puede ser admitido que las acomodaciones sean diferentes de las de origen, para integrar las limitaciones de comodidad y de seguridad moderna, pero deben respetar el estilo y los materiales del diseño de origen.

Art. 15 PENALIZACIONES Y BONIFICACIONES

Se penalizará o bonificará la utilización de las velas de la lista presentada abajo con un porcentaje aplicado sobre el tiempo real de cada yate para cada prueba según el baremo:

YATES DE ÉPOCA

| | velas mayores | vela de proa y portante |
|---|---------------|-------------------------|
| - velas de algodón | - 2% | - 2% |
| - velas de dacron ou nylon | 0 | 0 |
| - velas fabricadas con paños con materiales laminados poco extensibles tal como : dacron laminado, mylar scrim, fibras compuestas de tipo sándwich, spectra, vectran, dynema, hydranet | 8% | 5% |
| - velas «de alto modulo» fabricadas con o sin paños o utilizando fibras diferentes de las antes mencionadas (por ejemplo kevlar, twaron, PBO o carbono) | | NO ADMITIDAS |
| - cortes diferentes a los utilizados en la época de la botadura | 4% | 3% |
| - velas con sables forzados | | NO ADMITIDAS |
| - No utilización de una vela de portante o utilización de una vela (de tipo foque balón) cuyo punto de amura esté fijado en cubierta a proa del mástil y cuyo punto de escota esté fijado a un tangón | | - 2% |

- utilización de una vela de portantes cuyo punto de driza esté más alto que en su origen 3%
- utilización en regata de winches motorizados 4%

YATES CLÁSICOS

| | velas mayores | vela de proa y portante |
|--|---------------|-------------------------|
| - velas de dacron ou nylon | 0 | 0 |
| - velas fabricadas con paños con materiales laminados poco extensibles tal como : dacron laminado, mylar scrim, fibras compuestas de tipo sándwich, spectra, vectran, dynema, hydranet | 5% | 5% |
| - velas «de alto módulo» fabricadas con o sin paños o utilizando fibras diferentes de las antes mencionadas (por ejemplo kevlar, twaron, PBO o carbono) | | NO ADMITIDAS |
| - cortes diferentes a los utilizados a la época de la botadura | | ADMITIDAS |
| - velas con sables forzados | | NO ADMITIDAS |
| - utilización en regata de winches motorizados | | 4% |

Una vela es de sables forzados cuando al menos dos sables atraviesan la totalidad de su anchura.

Para los yates de época, son cortes diferentes a los utilizados a la época de botadura, los cortes diferentes de los corte horizontales, verticales y los cortes ingleses (cruzados).

Art. 16 REGLAS GENERALES

16.1 En función del aspecto y de las aptitudes náuticas específicas de los yates de época y clásicos el CIM prescribe las reglas siguiente como complemento de las reglas WS y de los reglamento establecidos por las autoridades nacionales.

16.2 Los comités organizadores, los capitanes y los propietarios deberán someterse a la aplicación íntegra de las presentes reglas, excepto para las reglas 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25 que pueden ser modificadas por las instrucciones de regata.

16.3 Los capitanes o los propietarios deberán formar unas tripulaciones aptas para la maniobra de tales yates; ellos son los únicos responsables de esta selección.

16.4 Los yates de época y clásicos necesitan para sus certificaciones de conocimientos técnicos e históricos particulares, por lo que solo los técnicos reconocidos por el CIM son competentes para proceder a las formalidades de la medición, del control y las verificaciones.

16.5 La Asociación Nacional que emite los certificados de medición es en cada país la única competente y al menos uno de sus medidores debe estar siempre incluido en los comités de medición de las regatas en las que se aplica este Reglamento.

Art. 17 DIVISIÓN DE LAS CLASES

Con la excepción eventual de los que han sido medidos según la Fórmula Internacional o la Universal y de los monotipos, en primer lugar los yates serán reagrupados en dos categorías: yates de época y yates clásicos, seguido en clases siguiendo el tipo de aparejo y finalmente según los ratings o la eslora del casco (Lt).

Nunca se establecerá una clasificación general (OVER ALL).

No habrá clases con menos de tres inscritos. Si el número de inscritos de una de las categorías época y clásicos es inferior a tres, estos serán reagrupados.

Las réplicas (de época y clásicos) serán objeto de clases separadas, pero si son menos de tres, serán reagrupados con sus categorías de referencia.

Art. 18 RECORRIDOS

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

18.1, Tipo A (regata de alta mar)

La regata de alta mar consta de una navegación que puede alejarse a más de 20 millas náuticas de un abrigo costero y puede conllevar una navegación de noche.

18.2, Tipo B (regata intermedia)

La regata intermedia consta de una navegación que permita no alejarse a más de 20 millas náuticas de un abrigo costero y que en principio se correrá de día.

18.3, Tipo C (regata costera)

La regata costera consta de una navegación de día que permita no alejarse a más de 5 millas náuticas de un abrigo costero.

El Comité de organización indicará el tipo de cada regata.

La admisión a las regatas está condicionada a la conformidad a las reglas mínimas de seguridad establecidas por el Comité Organizador o por el Comité de Regatas.

Art. 19 INFRACCIONES A LAS REGLAS DE REGATA

Si el Comité de protestas (o Jury) considera que las reglas no han sido cumplidas, sancionará la o las faltas cometidas, sea por la penalización del 2%, del 5% o del 10% sobre el tiempo real, o, si la infracción parece grave, con la des-calificación.

La decisión del Comité de protestas de optar por una u otra sanción no da pie a una reclamación o una apelación del yate que ha cometido la infracción.

Art. 20 DECLARACION DE LLEGADA

La declaración de llegada, indicando que todas las reglas han sido cumplidas, debe entregarse al Comité de regata a la llegada. Esta declaración debe incluir la hora de llegada en horas, minutos, y segundos.

Cualquier retraso en la entrega de esta declaración puede ser objeto de una penalización.

Art. 21 NAVEGACIÓN NOCTURNA

A partir de la puesta del sol hasta el amanecer, o bien entre las horas que sean especificadas en las instrucciones de regata, la reglamentación internacional para prevenir los abordajes en el mar remplazara las reglas de la ISAF y durante este periodo los yates deberán llevar las luces previstas por este reglamento; estas deberán estar instaladas de tal forma que no sean enmascaradas por las velas. Durante las regatas de alta mar (tipo A) los yates dispondrán a bordo de luces de respeto, o de una luz de señalización de un alcance luminoso superior a 5 millas.

Art. 22 TRIPULACIÓN MÍNIMA

Salvo para los yates que se han medido según la Fórmula Internacional o la Universal y para los monotipos, que deben respetar los reglamentos de la clase original, el número mínimo de miembros de la tripulación está fijado como sigue:

| | |
|-------------------------------|---|
| yates superiores a 20 m (Lt): | 8 |
| yates superiores a 15 m (Lt): | 6 |
| yates superiores a 10 m (Lt): | 4 |
| yates inferiores a 10 m (Lt): | 3 |

Art. 23 LISTA DE TRIPULANTES

Antes de la salida de regata, o de las regatas, el capitán o su representante deberá entregar al Comité organizador, la lista completa de los miembros de su tripulación quienes tendrán que estar en regla con su Autoridad Nacional.

Los eventuales huéspedes embarcado estarán bajo la plena y entera responsabilidad del capitán del yate, liberando de la misma al Comité organizador.

Art. 24 TIEMPO LÍMITE

Para las regatas de tipo A y B el tiempo límite para cada yate es dado por la fórmula:

$$TL = (APM + 1500) \cdot D$$

donde:

- APM es la compensación en segundos por milla
- D es la longitud geográfica del recorrido.

Para las regatas del tipo C, si las instrucciones de regata no prevén una hora límite, se aplicará la regla prevista para las regatas del tipo A y B.

Art. 25 ABANDONO

Cualquier yate que se retire de una regata, por cualquier motivo, debe avisar al Comité de regata, en el menor plazo y en las condiciones previstas por las instrucciones de regata. Se recuerda que toda infracción a esta prescripción dará lugar a una petición de sanción ante la Autoridad Nacional competente, a pesar de las sanciones ya tomadas por el Comité de protestas (o Jury).

En cualquier caso deberá largar el pabellón N del código internacional.

Art. 26 RESPONSABILIDAD

«Pertenece a cada barco, bajo su sola responsabilidad de decidir si debe o no tomar la salida, o permanecer en regata» (Regla 4 WS)

Los competidores participan en las regatas por su cuenta y riesgo y bajo su responsabilidad a todos los efectos

Los organizadores declinan cualquier responsabilidad por los daños que podrían sufrir las personas o las cosas, tanto en tierra como en el mar, como consecuencia de la participación en las regatas.

Se recuerda a los capitanes que personalmente son responsables de cualquier accidente que pueda suceder a su yate o a su tripulación. Ellos, pues, son quienes deberán verificar la existencia de todos los seguros necesarios para cubrir todos los riesgos, incluidos a terceros. Será competencia de los capitanes la de juzgar sobre la base del entrenamiento conseguido, la fuerza del viento, del estado de la mar, de las previsiones meteorológicas, etc., de la oportunidad de participar, o no, a las pruebas del programa.

Tras una grave infracción a las buenas costumbres o al espíritu deportivo, el Comité de protestas (o jury) puede excluir a un participante sea continuar la competición, sea de la totalidad de la serie, o tomar cualquier otra medida disciplinaria. Este texto se aplica no solamente a las pruebas propiamente dichas, sino que es válido durante toda la duración del evento.

El capitán es responsable del comportamiento de su tripulación y se le puede sancionar personalmente, hasta la expulsión del yate de la prueba considerada sin excluir por ello otras sanciones.

Art. 27 CONFLICTO

En caso de conflicto en cuanto a la interpretación del presente reglamento, el texto en francés prevalecerá.

Definición
de
«Espíritu de Tradición»

Son aceptados en la categoría llamada Espíritu de Tradición los yates:

- de época o clásico que, tras los cambios sufridos, no son susceptibles de ser medidos siguiendo el «Reglamento C.I.M. para la medición y para las regatas de los yates de época y clásicos»
- contruidos a partir de 1970 utilizando técnicas y materiales modernos, pero teniendo un aspecto y un estilo fieles a un proyecto tradicional de época o clásico.

Su admisión deberá, de todas formas, estar sometida a la Comisión de Arqueo del C.I.M. (ya sea directamente, o a través de una Asociación Nacional). Tras su aprobación, serán admitidos a participar en las regatas de yates de época y clásicos en una categoría separada y tendrán una clasificación específica.

Cada yate deberá tener un certificado de medición IRC válido o, para España, un certificado RI (Rating Internacional).