

Reglamento IRC 2017

UNCL - RORC



Foto: Fabio Taccola

El propietario y el inventor de la regla IRC con el RORC desde su origen UNCL es también promotor y distribuidor de los certificados IRC para España, América del Sur, los países de la cuenca mediterránea y algunos países lejanos como China. La fórmula IRC tiene la distinción de ser secreto para evitar derivas exageradas de los arquitectos, pero una lectura cuidadosa de la Regla IRC permite a cualquier propietario advertir a identificar sus parámetros más críticos y así acercarse a la embarcación una configuración óptima. Por esta razón, nos ha parecido interesante traducir la Regla en español (la versión de referencia es la versión de idioma inglesa) y que sea comprensible para todos. Aunque

la traducción sea leída por buenos conocedores de la lengua española, puede ser que encuentre algunas discrepancias o términos inapropiados que tenga que dejar que nosotros sabemos. Estaremos encantados de corregir.

Le invitamos a leer atentamente los primeros párrafos "Preámbulo" y "Terminología" que especifican el origen de las definiciones e indican que los cambios en la regla IRC 2017 se imprimen en rojo y acompañados por una barra vertical en el margen. Le deseamos una buena comprensión de la Regla.

Centro de Cálculo UNCL

Reglamento IRC 2017

PREAMBULO

Esta nueva versión del reglamento IRC es aplicable a partir del 1 de enero de 2017.

El IRC es un reglamento de hándicap que permite hacer regatas de dos clases de barcos distintas. El Capítulo C autoriza la publicidad de acuerdo con la regla 20 del Código de Publicidad de la World Sailing. El Capítulo D no permite la publicidad. Toda autoridad organizadora deberá especificar en el Anuncio de Regatas el capítulo aplicable (Capítulo C o D del presente reglamento). Si no se especifica ninguno de los citados capítulos, se aplicará por defecto el Capítulo C.

Los textos en rojo precedidos por una línea vertical en el margen indican las modificaciones respecto a la versión 2016.

TERMINOLOGÍA

Un término se escribe en « **negrita** » si se utiliza con el sentido que tiene en las Reglas de Equipamiento de Veleros (REV), en *cursiva* si se utiliza según su definición en las Reglas de Regatas de Vela (RRV) y *subrayado* si se emplea con la definición que tiene en el reglamento IRC. Todas las abreviaturas del Anexo 1 se utilizan en el sentido de su definición, salvo que se especifique otra cosa.

ÍNDICE

CAPÍTULO A - PRINCIPIO DE LA MEDICIÓN

- 1 Introducción
- 2 Normas básicas
- 3 Informaciones importantes

CAPÍTULO B - INFORMACIÓN GENERAL

- 4 Administración
- 5 Interpretaciones
- 6 Dispensas
- 7 Idiomas y definiciones del reglamento
- 8 Certificados de medición
- 9 Revisión de rating
- 10 Reclamaciones de rating
- 11 Modificaciones de las reglas de Clase
- 12 Unidades de medición y tiempos corregidos
- 13 Medición y conformidad
- 14 Números de vela
- 15 Energía manual

CAPÍTULO C - IRC, PUBLICIDAD AUTORIZADA

- 16 Publicidad
- 17 Peso del barco
- 18 Lanzamientos y calado
- 19 Apéndices de casco
- 20 Motor y hélice
- 21 Jarcia y velas
- 22 Equipamiento y armamento
- 23 Seguridad y navegabilidad
- 24 Dayboats

CAPÍTULO D - IRC, PUBLICIDAD NO AUTORIZADA

- 25 Reglas
- 26 Publicidad

Anexo 1 - Definición de las medidas IRC - Abreviaturas

CAPÍTULO A / PRINCIPIO DE LA MEDICIÓN

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El reglamento consta de dos capítulos, C y D. En el Capítulo C, se autoriza la publicidad. En el Capítulo D, no se autoriza. El IRC es un sistema de hándicap basado en los datos proporcionados por los propietarios. Su fórmula es secreta. Se pone el acento en la sencillez y en la concisión de las reglas.

2 NORMAS BÁSICAS

2.1 El IRC es un sistema de medición que clasifica, para la competición, una amplia gama de monocascos de regatas y de crucero asignándoles un rating basado en un factor único de corrección de tiempo. Con excepción de los tipos de **barcos** medidos antes del 1 de enero de 2016, los **barcos** deben tener una longitud de casco mínima de 5,00 m.

2.2 El concepto del IRC protege a las flotas IRC existentes.

2.3 El IRC fomenta las innovaciones en el diseño que respeten la estabilidad de los **barcos**, su navegabilidad y sus prestaciones, así como las normas de seguridad.

2.4 El IRC insta a evitar los gastos excesivos en todos los niveles.

2.5 El espíritu del IRC exige que los propietarios y los diseñadores no intenten encontrar formas de reducir artificialmente el rating de un **barco**, por ejemplo aumentando su velocidad sin el correspondiente aumento de rating.

2.6 El cálculo de rating IRC no se publica y sólo se basa en las mediciones y los datos de los **barcos**.

2.7 Los ratings IRC podrán establecerse a partir de los elementos comunicados por los propietarios, pero una **Autoridad Delegada** (véase su definición en la regla 4.1) podrá exigir, en el área de su competencia, que un medidor acreditado pese y mida los **barcos** (véanse las reglas 8.5 y 9). Podrán estandarizarse total o parcialmente las dimensiones de los **barcos** de serie.

2.8 Se desaconseja cualquier explotación de la simplicidad del reglamento IRC. Los Centros de Cálculo del RORC y de la UNCL se reservan el derecho a introducir en el IRC, en todo momento, las modificaciones necesarias para evitar repercusiones no deseadas o imprevistas.

3 INFORMACIONES IMPORTANTES

3.1 La seguridad de un **barco** medido en IRC y su gestión completa, incluyendo el seguro, serán responsabilidad exclusiva del propietario o competidor, que deberá asegurarse de que el **barco** se haya construido correctamente, cuente con la navegabilidad suficiente y sea gobernado por una **tripulación** experimentada, en número suficiente y con los conocimientos necesarios para afrontar las malas condiciones meteorológicas. El propietario o competidor deberá asegurarse de que:

3.1.1 El **casco**, los **apéndices**, el **mástil**, la jarcia, las **velas** y todos los equipos se encuentren en buen estado.

3.1.2 Todo el equipo de seguridad esté a bordo, debidamente mantenido, correctamente almacenado y habiendo pasado las correspondientes revisiones.

3.1.3 La **tripulación** conozca la ubicación de cada uno de los equipos de seguridad y cómo se utilizan.

La decisión de participar o no en una prueba queda bajo la exclusiva responsabilidad del propietario o de su representante.

3.2 Ni la existencia de estas reglas, ni su utilización por parte de los organizadores, ni la emisión de un certificado de medición ni la inspección de un **barco** en virtud de estas mismas reglas constituirán en ningún caso una garantía por parte de la **Autoridad de Rating** respecto a la navegabilidad de un **barco** ni a la seguridad de sus equipos, ni podrán limitar la entera responsabilidad del propietario o competidor contemplada en el reglamento. **3.1.** Deberá presentarse esta advertencia a toda persona que navegue en un **barco** que disponga de un certificado de medición expedido en virtud de estas reglas.

3.3 Los ratings IRC se calculan de buena fe en función de los datos disponibles. Ni la **Autoridad de Rating** ni una **Autoridad Delegada** asumirán responsabilidad alguna por errores en la aplicación de estas reglas, por ninguna determinación de factores que pudiera modificar el rating, por valoración alguna en la aplicación de estas reglas, por la emisión de ningún certificado ni por ningún cambio en las presentes reglas.

3.4 La indicación del número de **tripulantes** IRC no constituirá garantía alguna de la seguridad del **barco** que navegue con dicho número de **tripulantes** ni con cualquier otro número de **tripulantes** (véase la regla 3.1.). Si una ley nacional especificara alguna limitación del número de **tripulantes** distinta del valor IRC, dicha limitación sustituirá a la del IRC.

CAPÍTULO B / INFORMACIÓN GENERAL

4 ADMINISTRACIÓN

4.1 El IRC es administrado únicamente por Seahorse Rating Limited (llamado RORC Rating Office en este reglamento) y por el Centro de Cálculo de la UNCL (llamada UNCL en este reglamento). La expresión «**Autoridad de Rating**» se define como la acción conjunta del RORC Rating Office y del Centro de Cálculo de la UNCL. La expresión «**Autoridad Delegada**» se define como toda persona física o moral autorizada por la **Autoridad de Rating** para actuar a escala local por cuenta de la **Autoridad de Rating** en la administración del IRC, en una zona geográfica definida.

4.2 Con el fin de garantizar la integridad de los elementos secretos de la medición IRC, todos los detalles referentes a este reglamento son propiedad exclusiva del RORC Rating Office y de la UNCL, que nombrarán un Comité Técnico del IRC compuesto únicamente por personas que tengan conocimiento de los elementos secretos del reglamento. Dicho comité será el único responsable de los cambios de los algoritmos del reglamento.

4.3 Los TCC (factores de corrección de tiempo) del IRC se editan con copyright conjunto del RORC Rating Office

y de la UNCL y no podrán ser modificados por ninguna tercera parte. Podrán emprenderse acciones contra terceras partes que utilizaran hándicaps derivados del IRC, exactamente idénticos o modificados, con el fin de asignar un rating en una regata a un **barco** que careciera de certificado IRC válido. El ajuste del tiempo de regata para modificar un TCC de IRC se considerará una modificación de TCC por una tercera parte salvo que:

- a) la **Autoridad de Rating** lo acepte con un propósito bien definido, o
- b) se aplique debido a una infracción de una regla de las Instrucciones de Regata que conlleve una reclamación de un Comité de Regata, o
- c) sea resultado de la aplicación de una penalización impuesta por un Comité de Regata.

Los Stability and Safety Screening Numerals (SSS Numeral) se editan con copyright del RORC Rating Office.

4.4 El Comité de Orientación del IRC es el responsable de la dirección del IRC al máximo nivel. El Comité de Orientación del IRC está compuesto por miembros nombrados por el RORC y la UNCL y por un miembro nombrado por las Asociaciones de Propietarios IRC.

4.5 En cada país, los propietarios cuyo **barco** disponga de un certificado válido se agruparán en una Asociación Nacional de Propietarios IRC. La Asociación de Propietarios IRC tendrá una representación internacional en función del reparto de la flota. Para los propietarios, será un foro de debate que podrá, previo acuerdo, transmitir recomendaciones y sugerencias al Comité Técnico y al Comité de Orientación del IRC.

5 INTERPRETACIONES

5.1 Las solicitudes de interpretación de la Regla IRC deberán presentarse por escrito a la **Autoridad de Rating** a través de las **Autoridades Delegadas**. La **Autoridad de Rating** deliberará y comunicará su decisión a las **Autoridades Delegadas**.

6 DISPENSAS

6.1 La **Autoridad de Rating** podrá conceder dispensas de la regla IRC, a su entera discreción, a un **barco** concreto. Dichas dispensas figurarán en el certificado del IRC.

7 IDIOMAS Y DEFINICIONES DEL REGLAMENTO

7.1 Los idiomas utilizados por el IRC serán el inglés y el francés. En caso de que se planteen dudas interpretativas, prevalecerá el texto en inglés. Se tomará como referencia del significado de cada palabra, según el contexto en el que aparezca, el Oxford English Dictionary. Las palabras «shall» y «must» denotan obligación, mientras que las palabras «may» y «can» denotan permiso. La palabra «should» denota recomendación.

7.2 Cualquier referencia a las Reglas de Regatas de Vela (RRV) se remitirá a la actual versión de las Reglas de Regatas de Vela de la ISAF (International Sailing Federation). Las referencias a las Reglas de Equipamiento de Veleros (REV) se remitirán a la actual versión de las Reglas de Equipamiento de Veleros de la ISAF. Las referencias a las Reglas Especiales Offshore (OSR) se

remitirán a la actual versión de las Special Regulations del Oceanic and Offshore Racing Committee de la ISAF (OSR).

7.3 Las Reglas de Equipamiento de Veleros (REV) se aplicarán excepto en caso de que sean anuladas o modificadas por las reglas del IRC o del Anexo 1.

7.4 Toda objeción que pudiera derivarse de la administración del reglamento IRC por parte de la Autoridad de Rating o de una Autoridad Delegada deberá presentarse ante el Comité de Orientación del IRC (véase la regla 4.4). Dicho Comité se asegurará de que la solicitud del demandante reciba un trato justo y velará para que este reciba una respuesta oral o por escrito (a criterio del Comité). La decisión del Comité de Orientación será definitiva.

8 CERTIFICADOS DE MEDICIÓN

8.1 La Autoridad de Rating calculará los TCC IRC y expedirá los certificados IRC. Se podrá autorizar a las Autoridades Delegadas a expedir e imprimir certificados de medición con licencia.

8.2 Todo **barco** que compita en virtud del reglamento IRC deberá estar en posesión de un certificado IRC válido. En un determinado momento, un **barco** no podrá estar en posesión de más de un certificado IRC válido, excepto en el caso previsto en la regla 8.2.1.

8.2.1 Un **barco** podrá estar en posesión de un segundo certificado para **tripulación** reducida. Tal certificado de **tripulación** reducida será válido únicamente para las regatas de clases o divisiones de clases contempladas en un Anuncio de Regatas para tripulaciones integradas como máximo por dos **tripulantes**. Cuando así se especifique en el Anuncio de Regatas, los **barcos** que posean un certificado de **tripulación** reducida y compitan en una clase o división para tripulaciones reducidas podrán inscribirse igualmente en la clasificación general de la regata. El certificado para **tripulación** reducida deberá identificarse claramente y podrá diferenciarse del certificado básico únicamente por las anchuras de la vela mayor, las dimensiones de las **velas de proa**, la toma en consideración del uso de una **vela de proa** con enrollador, la utilización de energía almacenada, la SPA, la STL, el **tangón/botalón**, los **lastres móviles** y los **lastres variables**. Un **barco** con certificado para **tripulación** reducida no podrá utilizar otro certificado para regatas en las que se limite la **tripulación** a uno o dos **tripulantes**.

8.2.2 La emisión de un nuevo certificado invalida automáticamente el anterior.

8.2.3 Deberá conservarse una copia del certificado válido a bordo del **barco**.

8.3 Un certificado IRC es válido para las regatas del Capítulo C, con publicidad autorizada, y del Capítulo D, con publicidad no autorizada.

8.4 Los certificados se emitirán con el membrete de la Autoridad Delegada que los hubiera expedido y con cualquier debido patrocinio.

8.5 Un certificado IRC ENDORSED es un certificado cuyos datos han sido auditados y, en caso necesario, verificados a través de mediciones o cualquier otro método acorde con los procedimientos estándar vigentes y publicados. Un

propietario podrá solicitar un certificado IRC Endorsed a su Autoridad Delegada. La Autoridad Delegada informará al propietario de todas las medidas, incluido el pesaje del **barco**, o de cualquier otra comprobación que resulte necesaria antes de expedir un certificado con la mención ENDORSED (sea cual sea el idioma en el que se expida el certificado) bajo el sello de la Autoridad de Rating (véase asimismo la regla 13).

8.6 En el certificado de cualquier **barco**, medido para uno o varios **spinnakers** (véase la regla 21.6), figurará impreso un segundo TCC que no tendrá en cuenta el o los **spinnakers**. EL TCC «sin **spinnaker**» solo podrá utilizarse en las regatas cuyo Anuncio de Regatas contemple una clase de **barcos** que compitan «sin **spinnaker**». Los propietarios deberán declarar su intención de inscribirse en dicha clase utilizando su TCC «sin **spinnaker**» al menos siete días antes de la regata o al inicio de la misma si se prolonga durante varios días. En tal caso, ya no les estará permitido utilizar un **spinnaker** en ninguna de las regatas de la prueba, sea cual sea su número. El Anuncio de Regatas podrá modificar esta regla.

8.7 La Autoridad de Rating podrá, a su exclusiva discreción, reexpedir o negarse a expedir o a reexpedir un certificado IRC si, a su criterio, no se cumple la regla 2.5 o por cualquier otra razón y sin tener que motivar su decisión.

8.8 El cambio de propietario o el cambio de número de vela invalidará automáticamente el certificado.

8.9 Cualquier modificación que se introduzca en el **barco**, susceptible de afectar a su rendimiento, deberá declararse y podrá conllevar la invalidación del certificado.

8.10 Dimensiones de la medición

8.10.1 Los valores de **LH**, **bao**, **le peso del bulbo**, el **calado**, **x**, **P**, **E**, **J**, **FL**, **MUW**, **MTW**, **MHW**, **HLUmáx**, **HSA**, **PY**, **EY**, **LLY**, **LPY**, **HLUmáx** para un **balandro**, **SPA** y **STL** indicados en el certificado son valores máximos.

8.10.2 Los valores del **peso del barco**, **BO**, **h**, **SO**, **Y** y el peso de los **lastres internos** indicados en el certificado son valores máximos.

8.10.3 Si durante una **Inspección de equipamiento** efectuada por un **Inspector de equipamiento** o durante una medición efectuada en virtud de las reglas 10.2 o 13.6, cualquier medición de la regla supera un valor máximo o es inferior a un valor mínimo, el **barco** no estará conforme con su certificado.

8.10.4 Debe llamarse la atención de los propietarios sobre la regla IRC 13 y la RRV 78, «Conformidad con las reglas de clases, certificados».

8.11 Cuando la Autoridad de Rating tenga pruebas razonables de que un **barco** no es conforme a su certificado, de que no se cumple el reglamento, de que hubo un error en la determinación de su rating o de que hay una infracción patente de las reglas IRC y de las normas de deportividad y buena conducta, la Autoridad de Rating podrá invalidar el certificado sin compensación alguna (a entera discreción de dicha Autoridad) y el propietario será informado de ello por escrito.

8.12 Los certificados tendrán validez una vez pagados los gastos correspondientes al año en curso, pero, a criterio

de la Autoridad Delegada competente y con el visto bueno de la Autoridad de Rating, el año podrá extenderse desde el 1 de junio hasta el 31 de mayo del año siguiente.

8.13 Independientemente del país en el que esté matriculado su **barco**, un propietario deberá solicitar su certificado de medición IRC a la Autoridad Delegada del país en el que su **barco** compita con mayor frecuencia. Excepcionalmente, con el visto bueno de la Autoridad de Rating, podrá solicitárselo a otra Autoridad Delegada.

8.14 Previa solicitud, previo pago de los debidos gastos y conforme a las normas de gestión publicadas por la Autoridad de Rating, la Autoridad de Rating podrá proporcionar a cualquier parte válidamente interesada la copia del certificado IRC de un **barco**, vigente o que acabe de vencer, incluyendo el nombre del propietario.

9 REVISIÓN DE RATING

La regla 9 no se aplica a la **Inspección de equipamiento** en una regata.

9.1 Un propietario podrá solicitar en todo momento la revisión de su rating utilizando el formulario de solicitud de rating, disponible a través de su Autoridad Delegada y enviándoselo a la Autoridad de Rating. Se podrá solicitar el pago de los gastos correspondientes.

9.2 Toda persona que tenga un interés legítimo en relación con los datos de un certificado podrá solicitar la revisión de dicho rating por parte de la Autoridad de Rating presentando una solicitud de revisión ante la Autoridad de Rating a través de su Autoridad Delegada. Se podrá solicitar el pago de los gastos correspondientes. El propietario del **barco** cuya revisión se solicite deberá responder tan pronto como sea posible.

9.3 La Autoridad de Rating también podrá, por iniciativa propia, revisar un rating en cualquier momento.

9.4 Las revisiones de rating se basarán en las pruebas disponibles. Un medidor acreditado efectuará las mediciones de nuevo si fuera necesario. La decisión de la Autoridad de Rating respecto a cualquier revisión será definitiva.

9.5 Para los **barcos** de serie, la Autoridad de Rating podrá estandarizar las medidas. Esos datos estandarizados no podrán ser objeto de revisión ni de impugnación de una tercera parte. No obstante, sí podrá solicitar la revisión del rating un constructor o una asociación de clase de un **barco** de serie. El propietario deberá declarar las modificaciones introducidas en los datos estándar.

9.6 Cuando el TCC recalculado por la Autoridad de Rating resulte superior al anterior en menos de 0,005, el rating impugnado se considerará válido hasta la fecha en la que se presentara la solicitud de revisión ante la Autoridad de Rating. En caso de reclamación, el certificado se considerará válido hasta la regata anterior a aquella por la que se presentara la reclamación ante el Comité de Regata. Si se aplica la regla 8.9, el rating impugnado se considerará no válido a partir de la fecha de la modificación del **barco**. El Anuncio de Regatas podrá modificar esta regla siempre y cuando el límite establecido no supere 0,005.

9.7 Cuando el TCC recalculado como consecuencia de una revisión de rating o de una reclamación sea superior al

emitido anteriormente en más de 0,005, se invalidará el certificado impugnado desde su fecha de emisión.

9.8 Independientemente del caso de revisión de rating en cuestión, se invalidará el certificado cuando una nueva medida aumente el rating del **barco** de modo que difiera del que figure en el certificado:

- en más del 1 % para las medidas: **LH**, **LWP**, **Bao**, **Calado**, **P**, **E**, **J**, **FL**, **STL**, **HLUmáx**, **MUW**, **MTW**, **MHW** (véase el Anexo 1, Definición de términos y medidas IRC - Abreviaturas).
- en más del 2 % para **SPA** o **HSA**;
- en más del 5 % de **y**, **x** o **h**;
- en 5 % del peso.

0 si un detalle concreto es claramente erróneo.

9.9 Tras la revisión y nueva medición, se podrá emitir un nuevo certificado con fecha retroactiva del día en el que se proporcionó la medida errónea.

9.10 Los costes íntegros de las mediciones y del cálculo del rating correrán a cargo del propietario que hubiera solicitado la revisión del rating de su **barco**. En todos los demás casos, salvo que el certificado fuera invalidado en virtud de las reglas 9.7 o 9.8, los gastos de las mediciones y del cálculo del rating correrán a cargo del solicitante de la revisión a menos que la Autoridad de Rating decida otra cosa.

10 RECLAMACIONES DE RATING

10.1 Como autorizan las RRV, se podrá presentar una reclamación relativa al rating ante un Comité de Reclamaciones. El Comité de Reclamaciones podrá remitirla a la Autoridad de Rating con la correspondiente solicitud de pago de gastos.

10.2 En caso de reclamación, un medidor acreditado podrá tomar las medidas del **barco**.

10.3 Un **barco** cuyo certificado se anulara debido a un error u omisión por parte de una Autoridad Delegada o de la Autoridad de Rating, y a cuyo propietario fuera razonablemente imposible informar de ello, podrá ser penalizado a criterio del Comité de Reclamaciones. Además, el Comité de Reclamaciones podrá solicitar que se recalculen los resultados de las regatas disputadas con el certificado invalidado utilizando el TCC corregido.

10.4 Un **barco** cuyo certificado fuera invalidado como consecuencia de la aplicación de la regla 9.6 podrá ser penalizado por el Comité de Reclamaciones. Además, el Comité de Reclamaciones podrá decidir que se recalculen, utilizando el TCC corregido, las clasificaciones de las regatas disputadas bajo su autoridad establecidas con el certificado invalidado.

10.5 Con arreglo a las RRV, cuando el Comité de Reclamaciones penalice a un **barco** invalidando su certificado en virtud de las reglas 9.7 o 9.8, los costes derivados de las mediciones y del cálculo del rating correrán por cuenta del propietario a menos que el Comité de Reclamaciones decida otra cosa. En todos los demás casos, los costes derivados de las mediciones y del cálculo del rating correrán a cargo del reclamante.

10.6 Si, como consecuencia de una reclamación en una regata o en una serie de regatas o de la anulación de un certificado por parte de la Autoridad de Rating, el rating recalculado de un **barco** cambiara, la Autoridad de Rating podrá solicitar a la autoridad nacional del **barco** que investigue las circunstancias que originaron tal situación y le informe del resultado de sus indagaciones.

11 MODIFICACIONES DE LAS REGLAS DE CLASE

11.1 Una prescripción de una Autoridad Delegada o un Anuncio de Regatas podrán modificar las restricciones de las reglas IRC 8.6, 9.6, 14.1, 15.1, 21.1.5 (d) (e) y (f), 21.8.4, 22.4. La Asociación Nacional de Propietarios IRC deberá aprobar tal prescripción de la Autoridad Delegada en caso de que exista. No podrá modificarse ninguna otra regla.

11.2 Una Autoridad Delegada podrá solicitar que, para las regatas disputadas bajo su jurisdicción y de conformidad con las OSR Categoría 3 o superior, se modifique la regla 21.6.1 con el fin de que no aumente el rating de un **barco** que tuviera un **spinnaker** más de lo indicado en su certificado, pero de superficie inferior o igual a la SPA de la medición.

11.3 Cuando una Autoridad Delegada emita una prescripción sobre una regla, un Anuncio de Regatas no deberá modificar dicha regla o prescripción sin permiso de la Autoridad Delegada. Las prescripciones de la Autoridad Delegada deberán indicarse en el Anuncio de Regatas.

Una prescripción de una Autoridad Delegada podrá modificar las restricciones de las reglas IRC 21.1.6 (b).

12 UNIDADES DE MEDICIÓN Y TIEMPOS CORREGIDOS

12.1 Las mediciones se efectuarán en unidades del sistema métrico. Las medidas de las velas se tomarán en metros con dos decimales. Todas las demás medidas lineales se tomarán en metros con tres decimales y redondeando a dos decimales. El «peso» se tomará en el kilogramo más próximo, salvo en el caso del «**peso del barco**» que se tomará en los 10 kilogramos más próximos. Se aplicarán las normas matemáticas convencionales redondeando a la media unidad más próxima (0,5 redondeado a la unidad superior); en los cálculos sucesivos, los resultados intermedios se utilizarán con la definición máxima. Los ratings se redondearán en el tercer decimal.

12.2 El Rating IRC es un factor de corrección de tiempo (TCC) redondeado en el tercer decimal. El tiempo compensado de cada **barco** se calcula multiplicando su tiempo real de regata por su TCC. Los tiempos compensados deberán redondearse en los segundos (0,5 redondeado a la unidad superior).

13 MEDICIÓN Y CONFORMIDAD

13.1 Los datos utilizados deberán obtenerse mediante una medición directa o proceder de otro certificado siempre que sea posible. Si se utiliza otro certificado como referencia de los datos empleados, deberá informarse a la Autoridad de Rating de cualquier cambio que se produzca en dicho certificado.

13.2 Las medidas deberán efectuarse cumpliendo las Reglas de Equipamiento de Veleros (REV), Capítulo 3, que rigen el control y la inspección de equipamiento.

13.3 El propietario será responsable de la exactitud de las medidas facilitadas. Está disponible un servicio de medición a través de la Autoridad Delegada del **barco**.

13.4 El hecho de facilitar intencionadamente datos falsos atenta contra el espíritu de la Regla IRC. Cabe llamar la atención sobre las reglas IRC 8.7 y RRV 69: «Alegaciones de mala conducta manifiesta».

13.5 La Autoridad de Rating utilizará los datos facilitados por una Autoridad Delegada como base de cálculo, pero se reserva el derecho a modificar determinados datos o a estandarizar las dimensiones de **barcos** de una misma serie.

13.6 La Autoridad de Rating o la Autoridad Delegada de un **barco** podrá solicitar a un propietario en todo momento que someta su **barco** a un control de medidas sin tener que motivarlo. Las medidas las tomará en tal caso un medidor acreditado por la Autoridad de Rating. La Autoridad de Rating emitirá un nuevo certificado basado en las nuevas medidas.

13.7 En el caso particular de un **barco** monotipo que tenga un certificado como tal, el rating supondrá la conformidad del **barco** con las normas de dicha clase. En caso de conflicto, prevalecerán las reglas IRC. Véase también la regla 22.4.1.

14 NÚMEROS DE VELA

14.1 Todo **barco** deberá tener un número de vela, asignado por su autoridad nacional. Dicho número deberá ser visible en las velas con arreglo a las Reglas de Regatas (RRV 77 - Identificación en las Velas). El Anuncio de Regatas podrá modificar esta regla.

15 ENERGÍA MANUAL

15.1 La RRV 52 - Energía Manual y la Regla de Equipamiento de Veleros B.5 no serán de aplicación. Esta regla 15.1 podrá ser modificada por el Anuncio de Regatas.

15.2

(a) No se ha de declarar la utilización de energía almacenada para izar la **vela mayor**, arizar o enrollar una **vela**.

(b) Los **barcos** que utilicen energía almacenada únicamente para el ajuste del patarráez deberán declararlo.

(c) Los **barcos** que utilicen energía almacenada para el ajuste o control de partes de la **jarcia de labor** distintas de las mencionadas en 15.2(a) y (b) deberán declararlo a la Autoridad de Rating.

CAPÍTULO C / IRC - PUBLICIDAD AUTORIZADA

16 PUBLICIDAD

16.1 Los **barcos** podrán llevar marcas publicitarias con la condición de que cumplan la Regla ISAF 20, Código de Publicidad.

17 PESO DEL BARCO

17.1 **Peso del barco** se mide en las **Condiciones de trimado de medición** :

El **barco** se debe presentar:

- **Seco**

- en cumplimiento con las Reglas de Clase (ie la Regla IRC). A menos que se especifique lo contrario en las reglas, lo siguiente debe estar a bordo.

- **Aparejo** con todas las perchas (incluyendo tangón(es), **whisker poles** y **jockey pole** (si hay)).

- **escota de mayor, escota de mesana, contras**

- Motor principal instalado, o motor fueraborda a bordo en la posición de estiba

- las colchonetas de asientos en su posición normal a bordo, todos los equipamientos,

- todas las instalaciones permanentes, l'accastillage, todas las instalaciones permanentes,

A menos que se especifique lo contrario en las reglas, lo siguiente no estarán a bordo

- las **Velas**,

- combustible, agua, **lastre variable** y los contenidos de los otros depósitos,

- las bombonas de gas

- todos los equipos de seguridad extraíbles

- y todos los equipos y/o material no fijados permanentemente al **barco**.

17.2 Suprimido para 2017.

17.3 Si, por motivos prácticos, no fuera posible retirar todos los elementos recién descritos (por ejemplo el carburante), se aceptará descontar su peso del peso bruto del **barco**. La Autoridad de Rating se reserva el derecho a rechazar esos datos si resultan inadecuados.

17.4 La Autoridad de Rating podrá calcular el peso de un **barco** no pesado basándose en los datos incluidos en otros certificados, en informaciones de diseñadores o de otras fuentes.

17.5 A falta de otras informaciones, se podrá calcular el **peso del barco** mediante la sustracción de los elementos descritos en la regla 17.2 del peso de un **barco** o su desplazamiento.

18 LANZAMIENTOS Y CALADO

18.1 Las mediciones serán tomadas con el **barco** **Condiciones de trimado de medición**. Los puntos de medición para diferentes configuraciones de **barcos** son mostradas en los diagramas de las formas del casco y son definidas en el Apéndice 1.

19 APÉNDICES DE CASCO

19.1 Todos los datos y detalles relativos a los **apéndices del casco del barco** deberán comunicarse a la Autoridad de Rating al solicitar el certificado.

19.2 Deberá declararse cualquier carenado en la vela de quilla con densidad propia, incluidas las cavidades o salientes situados más bajos que la estructura principal de la vela. En virtud de esta regla, un carenado de vela de quilla no incluye el carenado superficial ni los materiales, revestimientos o pinturas de un grosor total inferior a 10 mm; este espesor se medirá localmente, normalmente en la superficie de la vela.

19.3 Deberán declararse las quillas móviles, **orzas, quillas abatibles** y todos los demás **apéndices móviles del casco**. Si las quillas móviles no están sujetas en su posición de base durante las regatas, se medirán como **apéndices móviles del casco**.

19.4 No se podrá utilizar ningún material de densidad superior a 11,3 en la confección de los **apéndices de casco**.

19.5 No se aplicará la regla 19.4 a aquellos **barcos** cuyos **apéndices de casco** estén diseñados en un material de densidad superior a 11,3, cuyo año de botadura sea 2005 en adelante y que dispusieran de un certificado IRC válido a fecha del 31 de diciembre de 2005. Al margen de las labores habituales de mantenimiento, un **barco** perteneciente a esta categoría y cuya cantidad de materiales de densidad superior a 11,3 fuera modificada deberá adecuarse a la regla 19.4 y dejará de estar exento de la aplicación de esta regla.

19.6 Cualquier material encontrado en la aleta de quilla de una quilla tipo 10, 11 o 12 con una gravedad específica superior a 9,0 (por ejemplo, plomo) se deberá ser declarada por escrito.

20 MOTOR Y HÉLICE

20.1 Los **barcos** serán catalogados como:

20.1.1 Sin motor.

20.1.2 Con motor fueraborda (motor cuya hélice se puede sacar del agua durante la regata).

20.1.3 Con motor intraborda, incluyendo las configuraciones de transmisión en S o en Z. Deberá declararse el tipo de hélice al solicitar el rating.

20.2 Los motores intraborda deberán poder propulsar el **barco** a una velocidad mínima de 1,8 x LWP ^ 0,5 nudos. Los motores fueraborda deberán estar sujetos de forma segura y en la posición que ocupen durante las regatas.

21 JARCIA Y VELAS

21.1 Cuestiones generales

21.1.1 Solo podrán medirse en IRC los **barcos** de uno o dos **mástiles**.

21.1.2 Las jarcias «cat boat» son aquellas **jarcias** en las que no hay ninguna **vela** más a proa que el **mástil** o **mástiles** cuando el **barco** navega velocidades cercanas al viento.

21.1.3 Las «jarcias antiguas» se definen como las que incluyen las velas cuadradas, de abanico y otras configuraciones similares.

21.1.4 Han de declararse las velas de mesana.

21.1.5 No habrá limitaciones de número ni de tipo de **velas** embarcadas durante las regatas IRC con excepción de:

a) la limitación del número de **spinnakers** (véase la regla 21.6.1).

b) la limitación de las velas que contengan materiales exóticos (véase la regla 21.4).

c) la limitación del número de **velas de proa** afecta únicamente a los **barcos** medidos con solo una **vela de proa** con enrollador. Excepto en caso de velas gravemente dañadas o velas de mal tiempo y tormentines, los **barcos** que cuenten con una bonificación de rating para la utilización de una sola **vela de proa** con enrollador deberán utilizar

siempre la misma vela de proa durante la regata o serie de regatas completa (véase la regla 21.8.1).

d) en una regata disputada durante varios días consecutivos, incluidas las jornadas de descanso, las **velas** embarcadas deberán ser las mismas y estar a bordo en todas las regatas. El Anuncio de Regatas podrá modificar esta regla.

e) se podrá embarcar una **vela mayor** de emergencia pero no podrá utilizarse como vela de recambio para una regata ni para una prueba que tenga lugar durante varios días consecutivos, incluidas las jornadas de descanso. El Anuncio de Regatas podrá modificar esta regla.

f) excepcionalmente, en caso de pérdida o desperfectos importantes, podrán sustituirse las **velas** por **velas** similares. El Anuncio de Regatas podrá exigir que los **barcos** recaben la autorización del Comité de Regata antes de sustituir una **vela**. El Anuncio de Regatas podrá modificar esta regla.

g) Las **velas** deberán posicionarse junto al **barco**.

h) No están autorizadas las **velas** con partes desmontables.

21.1.6

a) No se autorizará el ajuste ni la separación del estay ni de los **obenques** (incluidos los obenques diagonales y los malletes) ni el desplazamiento del **mástil** hasta la coz de palo o la cubierta durante las regatas, excepto:

I) en caso de que el **barco** carezca de **burdas altas**, **burdas bajas** o **patarréz** regulable. En este último caso, será posible ajustar el estay, pero no separarlo.

II) en caso de Dayboats cuyas Reglas de Clase autoricen expresamente el reglaje del **mástil** en la coz de palo o la cubierta, el ajuste o la separación del estay y de los **obenques** durante las regatas.

III) cuanto así lo permita la regla 21.1.6 (b).

b) Un **barco** equipado que tenga a bordo uno o varios sistemas que permitan ajustar durante las regatas el estay o la coz de palo deberá declararlo ante la Autoridad de Rating. No será necesario declarar los acolladores convencionales. A menos que el **barco** declare que no se utilizarán esos sistemas durante las regatas, el **barco** podrá ajustar entonces durante las regatas el estay y la coz de palo (verticalmente y/o longitudinalmente), pero no podrá separar el estay.

21.2 Factor de jarcia

21.2.1 El factor de jarcia (RF) supone una evaluación por parte de la Autoridad de Rating de las propiedades de la jarcia y de las velas en función de sus características y de su eficacia respecto a una configuración clásica de crucero.

21.2.2 Podrán aplicarse unos RF por encima de la unidad para jarcias fraccionadas de regata y ligeras, planos vélicos de gran rendimiento, velas ala, velas de cremallera o con fundas, velas con sables forzados, grandes puños de driza, **mástiles** controlables de materiales de alta tecnología o exóticos, winches asistidos, diseños de cubierta especialmente eficaces, cubiertas flush-deck o cualquier otra característica que pudiera aumentar la eficacia de navegación y que no se hubiera considerado ya en los datos empleados para el cálculo de la medición.

21.2.3 Podrán aplicarse unos RF inferiores a la unidad para: **jarcias** y **planos vélicos** de menor rendimiento, **velas de crucero con enrollador**, **barcos** de cabina saliente, cruceros pesados o con un elevado material de estiba, **barcos** que no dispongan más que de equipos básicos o cualquier otra característica que reduzca la eficacia y que no se hubiera considerado ya en los datos empleados para el cálculo de la medición.

21.2.4 Deberán facilitarse todas las características de la **jarcia** al solicitar el certificado. La Autoridad de Rating se reserva el derecho a aplicar un factor de jarcia elevado hasta que obtenga los datos completos.

21.3 Escotas de velas, definiciones de las velas, botalones y tangones de spinnakers

21.3.1 Las velas de proa y los spinnakers ni podrán cazarse con más de un punto de escota.

21.3.2 Todas las velas deberán ser aparejadas y regladas conforme a la regla RRV 50 «Posicionar y cazar la vela» y sus anexos.

21.3.3 La RRV 50.3(a) se modificó y enmendó con el fin de que se pudiera amurar a un botalón un spinnaker o una vela de proa.

21.3.4 Punto suprimido en 2016.

21.3.5 Los **barcos** serán medidos según utilicen un **tangón de spinnaker** y/o un **botalón**, en función de las siguientes configuraciones:

a) Sin **tangón de spinnaker** (spinnaker amurado en cubierta) o un **botalón**, solo en el eje.

b) Solo un **botalón** articulado.

c) Un **tangón de spinnaker** o **tangones** con o sin **botalón**.

21.4 Materiales de las velas

21.4.1 Las **velas** que contengan materiales exóticos (en la actualidad no existe ninguno) tendrán un gravamen adicional.

21.4.2 Deberán declararse las **velas** que contengan materiales exóticos en el formulario de solicitud del certificado, en su renovación o en la modificación del inventario de **velas** del **barco**.

21.4.3 Solo las **velas** que contengan materiales exóticos que hayan sido declarados y notificados en el certificado podrán utilizarse durante una regata IRC.

21.5 Velas mayores

21.5.1 Salvo que se declaren superiores en virtud de la regla 21.5.2 o inferiores en virtud de la regla 21.5.3, se entenderá que las anchuras de vela mayor de siete octavos de la anchura superior (MUW), de la anchura a tres cuartos (MTW) y de la anchura en la mitad (MHW) será respectivamente de 0,22 x E, 0,38 x E y 0,65 x E.

21.5.2 Deberán declararse las medidas de MUW que superen 0,22 x E, las medidas de MTW que superen 0,38 x E y las medidas de MHW que superen 0,65 x E.

21.5.3 Podrán declararse las medidas de MUW inferiores a 0,22 x E, las medidas de MTW inferiores a 0,38 x E y las medidas de MHW inferiores a 0,65 x E. MUW, MTW y MHW figurarán en el certificado del **barco** como valores máximos permitidos.

21.6 Spinnakers

21.6.1 Se aumentará el TCC a los **barcos** que tengan más de tres spinnakers a bordo durante las regatas.

21.6.2 La superficie de spinnaker (SPA) se calculará con la siguiente fórmula:

$$SPA = (SLU+SLE)/2 \times (SFL+(4 \times SHW))/5 \times 0,83$$

Deberán declararse las longitudes del grátil (SLU), de la baluma (SLE), del pujamen (SFL) y del ancho medio (SHW) del spinnaker que tengan la mayor superficie. La superficie calculada de ese spinnaker deberá figurar en el certificado del **barco** como la superficie de spinnaker (SPA) máxima autorizada.

21.7 Velas de proa

21.7.1 La superficie de una vela de proa (HSA) se calculará con la siguiente fórmula:

$$HSA = 0,0625 \times HLU \times (4 \times HLP + 6 \times HHW + 3 \times HTW + 2 \times HUW + 0,09)$$

Si el alunamiento del pujamen supera el 7,5 % de HLP, entonces deberá declararse el alunamiento del pujamen y sumarse a HLU en el cálculo de HSA.

21.7.2 Deberán declararse las medidas de HLU, HLP, HHW, HTW, HUW y HLU_{máx}.

21.7.3 Los valores HSA, HLU, HLP, HHW, HTW, HUW de la vela de proa con la mayor superficie y HLU_{máx} figurarán en el certificado. HSA y HLU_{máx} son los valores máximos permitidos.

21.7.4 En una prueba disputada en virtud de la Regla IRC, podrán posicionarse simultáneamente varias velas de proa siempre que dichas velas sean medidas y declaradas conforme al Anexo 1 - Definición de términos y medidas IRC - Abreviaturas.

21.8 Velas de proa con enrollador

21.8.1 Los **barcos** podrán recibir una bonificación de rating para utilizar una vela de proa con enrollador siempre y cuando:

a) El **barco** esté equipado con una vela de proa con enrollador completo con al menos un tambor, un eslabón giratorio de cobre y un tubo perfilado en el que se enrolle la vela.

b) La longitud medida HLP deberá superar 1,3 x J. Excepcionalmente, no se aplicará esta regla a los **barcos** que tengan una LH superior a 30,5 m y un DLR superior a 60.

c) Deberá utilizarse una sola vela de proa, cuyo HSA no sea inferior al 95 % del HSA en la medición durante las regatas, con la única excepción de su sustitución por un tormentín (véase el Anexo 1 - Definición de términos y medidas IRC - Abreviaturas).

21.8.2 Un **barco** podrá declarar la utilización alternativa de un foque de mal tiempo (véase el Anexo 1 - Definición de términos y medidas IRC - Abreviaturas). Siempre que el **barco** cumpla la regla 21.8.1 (a) y (b), se aceptará la bonificación, pero a un tipo reducido.

21.8.3 Excepto en caso de avería significativa o de uso de la vela de mal tiempo o de un tormentín, deberá utilizarse la misma vela de proa en todas las carreras de una misma competición.

21.8.4 Podrá embarcarse cualquier otra vela de proa. El Anuncio de Regatas podrá modificar esta regla.

22 EQUIPAMIENTO Y ARMAMENTO

22.1 Equipos que se pueden retirar del barco

22.1.1 Los equipos no instalados permanentemente en el **barco** (como cojines de colchonetas – lista no limitada a estos cojines) que la regla 17 permite tener a bordo durante las mediciones deberán conservarse en su posición normal durante las regatas. En las pruebas que deban cumplir las OSR Categoría 4 únicamente (o reglas locales equivalentes), el Anuncio de Regatas podrá mencionar que los **barcos** medidos con cojines de colchonetas a bordo podrán retirarlos para disputar la regata. No será necesario embarcar ningún peso de compensación.

22.2 Factor de casco

22.2.1 El factor de casco (HF) es una estimación efectuada por la Autoridad de Rating de las características generales del **barco**, su especificidad y su eficacia.

22.2.2 Los interiores aligerados, el empleo de superestructuras o de materiales de alta tecnología, la retirada de elementos decorativos o de equipos desmontables podrán llevar a aplicar un factor de casco más elevado para compensar el aumento del rendimiento. Dichos equipos deberán declararse a la Autoridad de Rating.

22.2.3 El factor de casco estimado supone que los modos de construcción y el nivel de equipamiento del **barco** se corresponde al menos con las especificaciones de fabricación y/o con las condiciones en las que se encontraba en la última medición o inspección. Esto no anula en absoluto la responsabilidad del propietario contemplada en las reglas 8.9, 22.2.2 y RRV 78.1.

22.3 Lastre móvil y lastre variable

22.3.1 Un **barco** podrá solicitar la autorización de la Autoridad de Rating para utilizar **lastres móviles** y/o **lastres variables** con el fin de aumentar la estabilidad. La Autoridad de Rating solo concederá en general esta autorización a los **barcos** diseñados específica y originariamente con tales equipamientos y podrá denegarla sin tener que dar explicaciones. Las reglas RRV 51 «Desplazamiento de lastre» y RRV 52 «Energía manual» se han modificado para cumplir las especificaciones requeridas por esta regla de clase.

22.3.2 Todo sistema de este tipo deberá declararse a la Autoridad de Rating.

22.3.3 No hay límite para el ángulo de escora (ángulo de eslora tal que definido en la REV C.6.4.j de World Sailing) con los tanques de **lastre variable** completamente llenos en un lado del **barco** o con **lastre móvil** movido completamente a un lado. Para **barcos** con **lastre variable**, el peso máximo del agua que se puede llevar a cada lado del **barco** se deberá ser declarado. Un límite mecánico o físico deberá de estar provisto para evitar que el **lastre móvil** sea movido mas allá de la posición del ángulo de escora declarado. Dicho sistema no dependerá de sensores o medidores para evitar que le ángulo de escora (ángulo de eslora tal que definido en la REV C.6.4.j de World Sailing), sea excedido involuntariamente.

22.4 Número de tripulantes / Peso de la tripulación

22.4.1 Los **barcos** de categoría monotipo y en cuyos certificados figure esa indicación deberán atenerse a las reglas de su clase en cuanto a los límites de peso y al **número de tripulantes**, a menos que el Anuncio de Regatas los dispense de esta obligación. Véase también la regla 13.7.

22.4.2 El peso máximo de la **tripulación** no superará 85 kg multiplicados por el número de **tripulantes** que figure en su certificado. Esta regla no se aplicará a los certificados de **tripulación** reducida expedidos en virtud de la regla 8.2.1.

22.4.3 El Anuncio de Regatas podrá modificar la regla 22.4.

22.5 Cualificación de la tripulación

22.5.1 No hay reglas respecto a la cualificación de la **tripulación** en IRC a menos que el Anuncio de Regatas las estipule.

23 SEGURIDAD Y NAVEGABILIDAD

23.1 La emisión de un certificado no implica la evaluación cualitativa de los planos, de la seguridad ni de la navegabilidad del **barco**. Véase la regla 3.

23.2 El Comité de Regata podrá, a su criterio, imponer límites específicos para la inscripción de los **barcos** en una prueba por motivos de seguridad. Un número SSS Numeral, propio de cada **barco**, acompañado por los valores IRC/ISO STIX, AVS y IRC ISO Design Category cuando estén disponibles, figurará en cada certificado para informar a propietarios y organizadores.

24 DAYBOATS

24.1 Un **Dayboat** se identifica con la palabra que figura en su certificado.

24.2 Un **Dayboat** debe ser capaz de enderezarse a 60° de inclinación.

24.3 Deberán estar a bordo de un **Dayboat** durante una regata IRC los siguientes elementos:

24.3.1 Una bomba de achique y un cubo,

24.3.2 Un motor o dos palas o un par de remos,

24.3.3 Un ancla y una estacha adaptada,

24.3.4 Un compás,

24.3.5 Un chaleco salvavidas y un silbato para cada miembro de la **tripulación**,

24.3.6 Dos bengalas rojas de mano.

CAPÍTULO D / IRC - PUBLICIDAD NO AUTORIZADA
25 REGLAS

25.1 Con excepción de la regla 16, «Publicidad», se aplicarán las reglas del IRC, Capítulo C.

26 PUBLICIDAD

26.1 La publicidad en los cascos, la jarcia y las velas se limitará a la publicidad autorizada por la regla ISAF N.º20, Código de Publicidad, párrafo 20.7 únicamente.

Anexo 1 DEFINICIÓN DE LOS TÉRMINOS Y MEDIDAS IRC - ABREVIATURAS

Nota: Las definiciones serán las utilizadas en las Reglas ISAF de Equipamiento de Veleros (REV) - Parte II - Definiciones, excepto en las medidas definidas por las Reglas IRC y en este anexo. Las mediciones se llevarán a cabo conforme a las Reglas ISAF de Equipamiento de Veleros (REV) - Parte III - Reglas de medición - Sección H.

Terminología: Un término se escribe en «negrita» si se utiliza con el sentido que tiene en las Reglas de Equipamiento de Veleros (REV). Todas las abreviaturas del Anexo 1 se utilizan en el sentido de su definición, salvo que se especifique otra cosa.

Fecha de la Serie : La fecha en la cual se lanzó el primer **barco** del diseño o de la producción en serie, lo que ocurra primero. La fecha de la serie no cambia si el **barco** es modificado.

Fecha de botadura : La fecha en la cual el **barco** fue botado por primera vez, o la fecha en la cual el **barco** vuelve a ser botado siguiendo las modificaciones del forro del casco excluyendo el espejo de popa, si ésta es posterior.

DEFINICIONES VARIAS

Forro del casco: El casco sin los siguientes subconjuntos: cualquier espejo de popa, la cubierta, las superestructuras, la estructura interna incluida la bañera, los herrajes de los subconjuntos y los correctores de peso.

Año de botadura: Año de botadura del **barco** o de su nueva botadura tras la modificación del forro del casco, tomándose en consideración la fecha más reciente.

Año de la serie: Año en el que se botó el primer **barco** de la clase o comenzó la producción de la serie, tomándose en consideración la fecha más antigua. El año de la serie no cambiará si se modifica el **barco**.

Dayboat: Un **Dayboat** se define como un **barco** cuya LH es inferior o igual a 10 m y que no entra dentro de ninguna de las categorías 0 a 4 de las Reglas Especiales Offshore (OSR). La **Autoridad de Rating** se reserva la posibilidad de cambiar la clase de un **barco** sin tener que justificarlo.

Condiciones de medición: Definidas en las reglas 17.1 y 17.2.

Energía almacenada: Toda energía distinta de la proporcionada por la tripulación.

Autoridad de Rating: RORC o UNCL (véase la regla 4.1).

Autoridad Delegada: Cualquier organización facultada por la UNCL o por el RORC para expedir certificados IRC (véase la regla 4.1).

RORC: Royal Ocean Racing Club

UNCL: Union Nationale pour la Course au Large

CASCO Y APÉNDICES

LH: Eslora (longitud) de casco

BO: Distancia horizontal desde el punto más adelantado del casco hasta el punto más adelantado de la línea de flotación en condiciones de pesaje en vacío.

x: Distancia horizontal entre el punto delantero de la **línea de flotación** y el punto más bajo de la roda donde se pueda colocar una tangente formando un ángulo de 45° con la horizontal.

h: Distancia vertical entre el **plano de flotación** y el punto más bajo del pie de roda por donde pase una tangente formando un ángulo de 45° con la horizontal.

SD: Distancia longitudinal entre el punto más atrasado del casco y el punto más atrasado de la **línea de flotación**.

y: Distancia medida verticalmente entre el punto más atrasado del **casco** y el **plano de flotación**. En caso de que haya un espejo de popa invertido, se tomará la medida entre la proyección del punto más atrasado de la parte baja en la línea vertical pasando por el punto más atrasado del casco y el **plano de flotación**.

LWP: Eslora (longitud) de flotación (LH-BO-SD).

Envergadura de aletas: Anchura máxima de la sección transversal de una o varias aletas sujetas a cualquier **apéndice del casco**.

Peso del bulbo: El peso del **bulbo**.

JARCIA

P: Distancia entre la **marca límite superior de la vela mayor** (en el caso de **ketch** o **yawl**, la vela mayor del mástil de proa) y el más bajo de los dos puntos siguientes:

- la parte más alta de la botavara cuando sea perpendicular al mástil,

- el punto de amura de la vela mayor en el mástil principal (en el caso de **ketch** o **yawl**, la vela mayor del mástil de proa).

La **marca límite superior** deberá indicarse permanentemente con una franja de distinto color de 25 mm de anchura. Si no existiera dicha franja, se tomará la medida hasta la cara superior de la roldana de driza de la vela mayor.

En caso de jarcia áurica, el punto superior de medición será el **pico** de la **vela mayor** o el punto alto de la vela escandalosa si la hubiera a bordo.

PV: Distancia entre la **marca límite superior de la vela de mesana** y el más bajo de los dos puntos siguientes:

- la parte más alta de la botavara cuando sea perpendicular al mástil

- el punto de amura de la vela mayor en el mástil de mesana.

La **marca límite superior** deberá indicarse permanentemente con una franja de distinto color de 25 mm de anchura. Si no existiera dicha franja, se tomará la medida hasta la cara superior de la roldana de driza de la vela de mesana.

E: Distancia entre el **punto exterior** de la vela mayor y la cara de popa del mástil, estando la botavara en perpendicular y en el eje del mástil. La **marca límite exterior** deberá

indicarse permanentemente con una franja de distinto color de 25 mm de anchura. Si no existiera dicha franja, se tomará la medida hasta el extremo de la botavara. Para medir la distancia entre el **punto exterior** de la **vela mayor** y la cara de popa del mástil, no se aplicará la regla REV H.4.2. No se tendrá en cuenta ningún equipamiento, curvatura local, oquedad local o grosor excesivo en el sentido longitudinal de un carril de vela o de un soporte de carril.

EY: Distancia entre el **punto exterior** de la vela de mesana en la botavara de mesana y la cara de popa del mástil de mesana, estando la botavara perpendicular y en el eje del mástil. La **marca límite exterior** deberá indicarse permanentemente con una franja de distinto color de 25 mm de anchura. Si no existiera dicha franja, se tomará la medida hasta el extremo de la botavara de mesana.

Estay: No se aplicará la definición de **estay** de las REV. El **estay** se define como: jarcia sujeta permanentemente que sostiene el **mástil** por delante del mismo.

FL: Longitud del **estay** medida entre el extremo de proa de J y el punto de intersección del **estay** con el **mástil**.

J: Distancia longitudinal entre la intersección de la cara de proa del mástil (prolongada si es necesario) y de la cubierta (incluida toda superestructura) y el punto de intersección del centro del **estay** (prolongado si es necesario) y de la cubierta o del botalón.

STL: La mayor distancia horizontal, medida en o cerca de eje del barco, desde la cara delantera del mástil a cualquiera de los siguientes:

- extremo del tangon de spinnaker, del tangon de vela de proa, o del botalón

- punto de amura del spinnaker en la cubierta proyectado verticalmente en cubierta si es necesario

- Si una vela de proa está amurada por delante del **estay** de proa en la cubierta, el punto de amura de esta vela de proa, proyectado verticalmente en cubierta si es necesario, o la extremidad del botalón.

Estay de popa: El número total de **estays** o grupo de **estays** conectadas al mástil encima de la parte superior de la botavara, en su posición horizontal, y que sirven para apoyar y/o controlar el mástil desde la popa.

a) Cualquier pareja de **estays** unidas al mástil en un mismo eje horizontal a babor y a estribor contara como un grupo de **estays**

b) También se contarán todo dispositivo de ajuste o deflectores colocados entre el **estay** el más alto y el mástil. Todo dispositivo de ajustamiento o deflectores colocados entre todo otro **estay** y el mástil, cuando el punto de cierre de este **estay** en el mástil es distante del punto de cierre de este dispositivo de ajuste o deflectores en el mástil de una distancia mayor o igual a 10% P, también se contará como un **estay**.

VELAS - CUESTIONES GENERALES

Spinnaker: No se aplicará la RRV 50.4. Se define un **spinnaker** como una **vela** posicionada delante del mástil más a proa, cuya **anchura a media altura** (medida para un **spinnaker**) es igual o superior al 75 % de su **pujamen** sin

sables. En las regatas IRC, un spinnaker puede posicionarse utilizando cualquier medio siempre que, al medirse en las condiciones en que se hubiera arrizado, esté conforme con la definición IRC de spinnaker.

Vela de proa: No se aplicará la RRV 50.4. Una vela de proa es una vela amurada por delante del mástil más a proa y que no entra dentro de la definición de spinnaker. Una vela de proa se podrá izar por encima del punto de intersección del estay con el mástil.

Sable: Todo material añadido a una vela como componente permanente o que pueda retirarse o cualquier otro dispositivo cuya finalidad sea reforzar o dar más rigidez a la vela.

HUWJ: Foco de mal tiempo. Véanse las OSR, párrafo 4.26.

Tormentin: Véanse las OSR, párrafo 4.26.

VELAS - VELAS DE PROA

HSA: Superficie máxima autorizada de cualquier vela de proa.

Vela de proa - Punto de driza: No se aplicará la regla REV G.4.2 (b). Se define el punto de driza como: intersección del grátil, prolongado si es necesario, y la línea perpendicular al grátil que pasa por el punto más alto de la vela, excluyendo las piezas accesorias y cualquier prolongación de relinga.

HLU: Longitud del grátil de la vela de proa que tenga la mayor superficie a bordo y se pueda utilizar durante las regatas.

HLUmáx: La mayor longitud del grátil de todas las velas de proa a bordo que se puedan utilizar durante las regatas.

LLY: El grátil más largo de todas las velas de estay del mástil de mesana.

HLP: Perpendicular al grátil de la vela de proa que tenga la mayor superficie a bordo y se pueda utilizar durante las regatas.

LPY: La mayor HLP de las velas de mesana.

HHW: El ancho en la mitad de la baluma de la vela de proa que mayor superficie tenga.

HTW: El ancho a tres cuartos de la baluma de la vela de proa que mayor superficie tenga.

HUW: El ancho superior (7/8) de la vela de proa que tiene mayor superficie.

Alunamiento del pujamen: Segmento que materializa la distancia máxima medida entre la intersección de la línea recta que une el punto de amura al punto de escota y el borde exterior del pujamen de la vela. Este segmento es perpendicular a la línea recta que une los puntos de escota y amura.

Jarcia de balandro: Un balandro es un barco que puede llevar más de una vela de proa en un bordo de ceñida durante las regatas. Las medidas efectuadas en esa jarcia se utilizarán en lugar de las medidas estándar para las necesidades del IRC.

HLU balandro: Longitud del grátil de la vela de proa medida en paralelo al estay como distancia entre el punto de amura más bajo y el punto de driza más alto de todas las velas de proa que se lleven simultáneamente, durante las regatas, en un bordo de ceñida.

HLUmáx balandro: Medición como HLU balandro.

HLP balandro: La menor distancia entre el punto de escota más a popa de toda vela de proa posicionada en el eje del

barco y el grátil de la vela de proa más a proa, que puedan instalarse simultáneamente, durante las regatas, en un bordo de ceñida.

HHW balandro: Anchura a media altura de la vela de proa. El mayor de los dos valores entre el 50 % del HLP balandro y el HHW de la vela de proa que tenga la mayor superficie.

HTW balandro: Anchura a tres cuartos de altura de la vela de proa. El mayor de los dos valores entre el 25 % del HLP balandro y el HTW de la vela de proa que tenga la mayor superficie.

HUW balandro: Anchura más alta de vela de proa. El mayor de los dos valores entre el 12,5 % del HLP balandro y el HUW de la vela de proa que tenga la mayor superficie.

VELAS - VELA MAYOR

MHW: Anchura a media altura de la baluma de la vela mayor.

MTW: Anchura a tres cuartos de altura de la baluma de la vela mayor.

MUW: El ancho superior (7/8) de la mayor.

VELAS - SPINNAKERS

SPA: Superficie máxima de spinnaker autorizada.

SLE: Baluma del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.

SLU: Longitud del grátil del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.

SFL: Longitud del pujamen del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.

SHW: Anchura a media altura del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.

Derechos reservados. No se podrá reproducir, retransmitir ni copiar por ningún medio esta reglamentación sin el previo acuerdo de la Union Nationale pour la Course au Large y del Royal Ocean Racing Club.

fotografías: Claudio Cambria

