

**REGLAMENTO**  
**PARA LA MEDICIÓN Y PARA LAS REGATAS**  
**DE LOS YATES DE ÉPOCA Y CLÁSICOS**  
**2014-2017**

**Texto aprobado por el Comité Ejecutivo del CIM**  
**y**  
**ratificado por la Asamblea Plenaria**  
**en su reunión del 18 de diciembre 2013**

**Tabla alfabética de las siglas utilizadas en el Reglamento.**

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)
P	= altura máxima utilizable para la mayor (art. 11.2)
P <sub>1,2,3,4</sub>	= 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 2014 al 2017.  
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 construidos en madera o en metal botados antes del 31 de Diciembre de 1975.

3.2 No se pueden admitir los yates construidos en serie.

Independientemente del número de unidades producidas, son yates de serie aquellos que han sido construidos 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 construidos 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 quienquiera 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:

$$R = \left[ 0,10 \times L_s \times \left( 0,24 + \frac{\sqrt{S_{pc}}}{\sqrt{B_j \times P_s}} \right) \times P_p + 0,36 \sqrt{S_{pc}} + 0,5 \right] \times C_a \times C_o \times C_c \times (1 + P_e + P_v)$$

donde:

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

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

C<sub>o</sub> es el coeficiente atribuido de acuerdo con las reglas del artículo 14.

La fórmula del coeficiente de alargamiento del velamen (S<sub>f</sub>) es la siguiente:

$$S_f = \frac{0,65 \times S_{pv} + 0,12 \times \left\{ \text{MAX} [I; (P + \text{MAX} [F \times 0,8; E_s \times 0,96]) \times 1,03 + 0,4; H_m] \right\}^2}{S_{pv}} \times$$

**Art. 9 COMPENSACIÓN**

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

$$APM = \left( 2160 : \sqrt{R \times 3,281} \right) - 258,2$$

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

Tiempo sobre distancia (sistema normal) :

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

donde

T<sub>c</sub> : tiempo compensado

T<sub>r</sub> : tiempo real

C : penalización o bonificación resultante del artículo 15

APM : compensación por milla náutica

R : ráting  
D : longitud geográfica del recorridos.  
Tiempo sobre Tiempo (sistema de utilización excepcional)

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

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

#### **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 ( $L_t$ ) 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, cazaescota de mesana, pulpitos, 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 ( $F_a$  y  $F_p$ ) 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 al línea mediana y tangentes al mismo casco. No hay que incluir en la medida las protecciones, los pasamanos de apoyo y la tapa de regala.

La manga de medición ( $B_j$ ) se obtiene según la formula siguiente:

$$B_j = B - 0,2 \cdot (B - B_l)$$

La manga de flotación ( $B_l$ ) se mide en la superficie del agua a  $1/2$  de  $L_s$ .

Los francobordos ( $F_{b1}$  y  $F_{b2}$ ) son medidos entre le línea de cinta y la superficie del agua a los  $3/4$  de delante y a  $1/2$  de  $L_s$ .

Los puntales sumergidos son medidos a los  $3/4$  de delante de  $L_s$  y a  $1/10B_j$  desde el plano de simetría ( $P_1$ ) y a  $1/2$  de  $L_s$  a  $1/8B_j$ ,  $1/4B_j$  y  $3/8B_j$  desde el plan de simetría ( $P_2$ ,  $P_3$  y  $P_4$ ).

El cálculo de los puntales medianos globales ( $P_{mc}$ ) se realiza de la siguiente forma:

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

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

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

### 10.2 Parámetro del perfil de carena (Pp)

En correspondencia con el perfil longitudinal de su casco, cada barco es re-conducido 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 y que es determinado como se indica a continuación:

#### Tipo 1

Cuando en la obra viva el timón se encuentra en la prolongación de la parte inferior de la carena y el bordo inferior del plan de simetría longitudinal es:

1.1 rectilíneo en su parte anterior y rectilíneo inclinado en la parte posterior	Pp = 0,94
1.2 rectilíneo en su parte anterior y rectilíneo horizontal en la parte posterior	Pp = 0,96
1.3 rectilíneo en su parte anterior y curvo en la parte posterior	Pp = 0,98
1.4 convexo en la parte anterior y rectilíneo inclinado en la parte posterior	Pp = 0,92
1.5 convexo en la parte anterior y rectilíneo horizontal en la parte posterior	Pp = 0,94
1.6 convexo en la parte anterior y curvo en la parte posterior	Pp = 0,96
1.7 cóncavo en la parte anterior y rectilíneo inclinado en la parte posterior	Pp = 0,96
1.8 cóncavo en la parte anterior y rectilíneo horizontal en la parte posterior	Pp = 0,98
1.9 cóncavo en la parte anterior y curvo en la parte posterior	Pp = 1,00

#### Tipo 2

Cuando en la obra viva el timón está separado de la quilla o del bulbo:

$$Pp = 1,15 - \frac{2Pmc}{Ls}$$

### 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 cazaescota 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: $0,5 [E \cdot P + E_s (0,87 E + 0,5 P)]$

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 de la percha.

#### 11.2.4 escandalosas $0,25E_f F$

donde  $E_f$  es la longitud útil de la percha, eventualmente prolongada por una pequeña botavara o verga de abanico, 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: $0,46 D_m (H_m+H_t)$

donde  $D_m$  es la distancia entre los mástiles,  $H_m$  es la altura máxima del punto de driza del palo mayor y  $H_t$  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:

	marconi	cangreja
yate perteneciente a las clases de 10 m y superiores de la Fórmula Internacional o de tipo olímpico	1,16	0,95
yate perteneciente a las clases 9 m e inferiores de la Medición Internacional o a todas las clases de la Fórmula Universal, Schären Kreuzer y similares	1,11	0,90
yate métrico C o transformado de la Fórmula Universal, regata/crucero inshore, NY 40, 32, 30, Cal. 32 etc.	0,96	0,82
Métrico CR, cúter/sloop	0,89	0,78
yol	0,85	0,75
queche	0,75	0,65
goleta	0,72	0,63

#### **Art. 12 EQUIPAMIENTO Y ARMAMENTO**

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

orza móvil	+ 0,02
timón en la orza	+ 0,07
ausencia de eje de motor	+ 0,03
eje de motor en posición central	0,00

eje de motor en posición lateral	- 0,01
2 ejes de motor	- 0,02
hélice(s) con palas plegables u orientables	0,00
hélice(s) de 2 palas fijas	- 0,02
hélice(s) de 3 (o más) palas fijas	- 0,03
ausencia de acomodaciones interiores	+ 0,03
superestructura en materiales compuestos	+ 0,10
casco con una capa plástica no estructural	+ 0,10
mástil de aleación	+ 0,07
botavara de aleación con mástil de madera	+ 0,07
perchas de aleación con mástil de madera	+ 0,02
3 mástiles	- 0,30
velas cuadras	- 0,08
foque con enrollador (sin almacenador volante)	+ 0,09
estay acanalado	+ 0,01
estay acanalado de doble boca	+ 0,02
foque con enrollador inactivo	+ 0,03
winches autocazantes	+ 0,02
ausencia de winches	- 0,06
botavara en materiales compuestos	+ 0,30
tangones y otras perchas en materiales compuestos	+ 0,20

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:

>1975	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 esta dado de la misma ma-

nera 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 0,9 a 1,1
- réplica 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 de 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 de portante
- velas de algodón	- 2%	- 2%
- velas de dacron, nylon y en pentex tejido	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)	<b>NO ADMITIDAS</b>	

- cortes diferentes a los utilizados en la época de la botadura	4%	3%
- velas con sables forzados	<b>NO ADMITIDAS</b>	
- 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 de portante
- velas de dacron, nylon y en pentex tejido	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)	<b>NO ADMITIDAS</b>	
- cortes diferentes a los utilizados a la época de la botadura	<b>ADMITIDAS</b>	
- velas con sables forzados	<b>NO ADMITIDAS</b>	
- 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 de la ISAF y de los reglamento establecidos por las autoridades nacionales.

16.2 Los comités organizadores, los capitanes y los propietarios deberán someterse a la aplicación integra 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 Lo capitanes o los propietarios deberán formar unas tripulaciones aptas para la maniobra de tales yates; ellos son lo 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 descalificación. 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**

(Regla 4 de la ISAF)

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

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 es-

tado 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 (Ráting Internacional).