



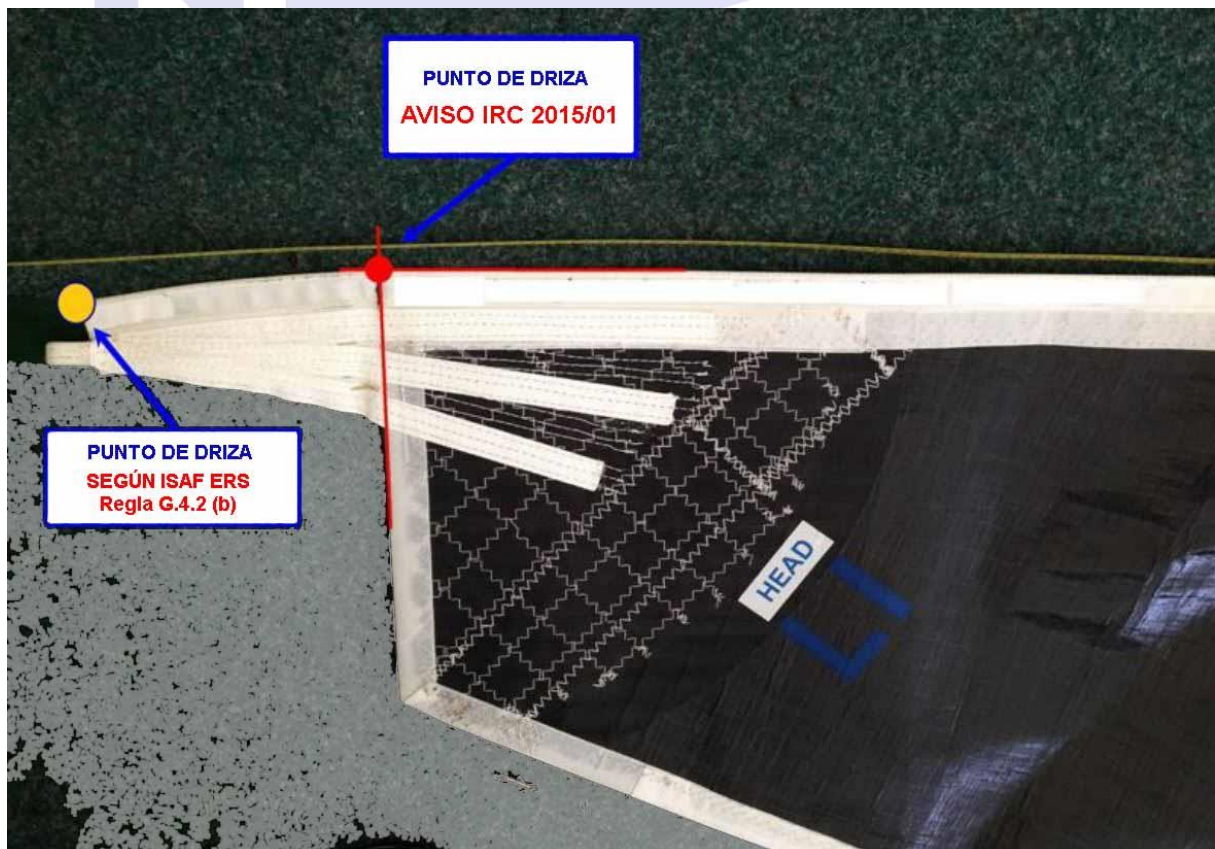
ACLARACIÓN AL AVISO 2015/01

PUNTO DE DRIZA DE LAS VELAS DE PROA

La nueva definición es la siguiente:

Punto de Driza de la Vela de Proa: La Regla G.4.2 de las ERS no se aplicará. El punto de driza de la vela de proa es definido como: La intersección del **grátil**, prolongado si es necesario, y la línea donde acaba el punto más alto de la **vela**, excluyendo las **fijaciones y cintones**, a 90° del grátil.

La prolongación de la relinga está en el centro de esta nueva definición. La ISAF no considera una pieza añadida, así pues esta es tenida en cuenta para determinar el punto de driza de la vela de proa (Punto amarillo sobre la foto). El Aviso IRC 2015/01 deroga a la Regla de la ISAF y excluye la prolongación de la relinga como si se trate de una pieza añadida (Punto rojo sobre la foto).



Esto concierne, a las medidas del gratil (LL) y las tres cadenas de ancho HHW, HTW y HUW (ver a [Reglamento IRC 2015](#), páginas 42 y 43).

Es pragmático, el razonamiento del Comité Técnico en el verano siguiente: un barco utiliza alternativamente genovas máx., solent u ORC... Sobre el solent o el ORC, a menudo encontraremos prolongaciones de las relingas de modo que las longitudes de relinga sean idénticas a las de los genovas máx. Así, cualquiera que sea la vela izada, la longitud de la driza utilizada queda la misma, lo que permite particularmente reforzar la driza sobre una longitud reducida al nivel de la mordaza de la cornamusa del piano. Pero esto no aporta nada a la velocidad del barco. Esta parte es la que guio al Comité Técnico del IRC para la edición de esta nota.

