

Reglamento de la Regla

IRC

2015



REAL ASOCIACIÓN NACIONAL DE CRUCEROS

PREAMBULO

Los cambios en este Reglamento no se aplicarán hasta el 1 de enero del 2015 y estarán en rojo.

El IRC es el Reglamento de rating que ofrece regatas para 2 clases separadas de barcos. La parte C permite la publicidad de acuerdo con la regulación 20 de la ISAF, Código de Publicidad. La parte D no permite la publicidad. Las autoridades organizadores deberían especificar en el Anuncio de Regatas cualquiera de los dos, parte C o parte D. Si no es especificado, entonces la parte C será de aplicación.

TERMINOLOGÍA

Un término usado en su sentido es impreso en "**negrita**" si es definido en las ERS, en "*cur-siva*" si está definido en el RRV y en "subrayado" si está definido en las Reglas IRC. Cualquier abreviatura dada en el Anexo 1 es usado en su término definido a no ser que se especifique de otra manera.

CONTENIDOS

Parte A

POLITICA DE LA REGLA

- 1 Introducción
- 2 Política Fundamental
- 3 Informaciones importantes

Parte B

INFORMACION GENERAL

- 4 Administración
- 5 Interpretaciones
- 6 Dispensas
- 7 Idioma y definición de la Regla
- 8 Certificado de rating
- 9 Revisiones de rating
- 10 Protestas de rating
- 11 Modificación a las reglas de Clase
- 12 Unidades de medición y Tiempo Corregido
- 13 Medidas y Conformidad
- 14 Números de vela
- 15 Energía manual

Parte C

IRC, publicidad permitida

- 16 Publicidad
- 17 Peso del barco
- 18 Lanzamientos y calado
- 19 Apéndices de casco (Quilla, orza y timón)
- 20 Motor y hélice
- 21 Jarcia y velas
- 22 Equipamiento y armamento
- 23 Seguridad y cualidades marineras
- 24 Crucero de Día (Day Boat)

Capítulo D

IRC, publicidad no permitida

- 25 Reglas
- 26 Publicidad

Anexo 1 DEFINICIONES Y ABREVIACIONES DE LA MEDICION IRC

Parte A Política de la Regla

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La regla consta de dos partes, Parte C, IRC con publicidad permitida, y la Parte D, IRC sin publicidad permitida. El IRC es una regla de rating basada en la información suministrada por el propietario y se mantiene en secreto. El énfasis está en la simplicidad y las reglas concisas.

2 POLÍTICA FUNDAMENTAL

2.1 El IRC es un sistema de medición que clasifica, para la competición, una amplia gama de monocascos de regatas y crucero con la asignación de ratings basado en un factor de corrección de tiempo único.

2.2 El concepto de IRC protege a la actual flota de IRC.

2.3 IRC fomenta la innovación de diseño compatibles con la estabilidad, el rendimiento de prestaciones, navegabilidad y seguridad.

2.4 IRC desalienta los gastos innecesarios en todos los niveles.

2.5 El espíritu de IRC requiere que los propietarios y los diseñadores no tratan de buscar medios de manera artificial para la reducción del rating, por ejemplo, aumentar el rendimiento sin un aumento correspondiente de rating.

2.6 Cálculo de rating IRC es secreto y contiene elementos subjetivos. El juicio subjetivo donde se ejerce única responsabilidad de la Autoridad de Rating (como se define en la Regla 4.1).

2.7 Los ratings IRC pueden contar con los datos enviados por el propietario (véanse las Reglas 8.4 y 9), pero la Autoridad de la Regla (como define en la Regla 4.1) podrá requerir que los **barcos** sean pesados y medidos por un reconocido medidor para expedir certificados bajo su jurisdicción. Algunas o todas las dimensiones de clases de **barcos** de serie, podrán ser estandarizadas.

2.8 Cualquier explotación de la simplicidad inherente de la Regla IRC será desalentada. La oficina de Rating RORC y la UNCL se reservan el derecho de hacer ajustes o modificaciones a cualquier parte del IRC en cualquier momento con el fin de prevenir no deseados o imprevistas líneas de desarrollo.

3 INFORMACIONES IMPORTANTES

3.1 La seguridad de un barco con rating bajo el IRC y la gestión incluyendo el seguro será de exclusiva responsabilidad del propietario/competidor quien debe asegurarse de que el barco está totalmente en condiciones de navegabilidad, y operado por una **tripulación** suficiente en número y experiencia quienes estén en buena forma física para afrontar el mal tiempo. El propietario/competidor debe estar convencido de que:

3.1.1 El **casco**, los **apéndices del casco**, **mástiles**, aparejo, **velas** y todo los equipos sean sólidos.

3.1.2 Todo el equipo de seguridad está debidamente mantenido, almacenado y en vigor.

3.1.3 La **tripulación** conoce donde está guardado el equipo y cómo se utiliza.

La decisión final sobre si procede o no hacer la regata sigue siendo responsabilidad única e ineludible del propietario o el representante del propietario.

3.2 Ninguno de los establecimientos de estas Reglas, ni su utilización por los organizadores de la regata, ni la emisión de un rating bajo estas Reglas, ni alguna inspección del **barco** bajo estas Reglas constituirá una representación o garantía por la Autoridad de Rating así como navegabilidad de cualquier barco o la seguridad de cualquier tipo de equipo y no tendrá ningún límite de absoluta responsabilidad del propietario/competidor referido a la Regla 3.1. Esta advertencia se comunicará a cualquier persona que navega en un barco en los que ha expedido un certificado de rating expedido bajo estas Reglas.

3.3 La emisión de ratings bajo el IRC son calculados de buena fe con los datos disponibles. Ni la Autoridad de Rating ni la Autoridad de la Regla tendrán ninguna responsabilidad por cualquier error en la aplicación de estas Reglas o la determinación de cualquier factor que pueda afectar al rating o el ejercicio de un juicio en la aplicación de estas Reglas o la expedición de un certificado o para cambios en estas Reglas.

3.4 El establecimiento de un número de tripulantes en IRC con respecto a cualquier barco no constituye ninguna representación o garantía en cuanto a la seguridad del barco cuando naveguen con este o cualquier otro número de **tripulantes** (ver Regla 3.1). Cuando alguna ley nacional invoca alguna forma de limitación de la tripulación diferente del número de tripulantes en IRC, esta limitación sustituirá el número de **tripulantes** en IRC.

La parte B Información General

4 ADMINISTRACIÓN

4.1 El IRC está administrado por Seahorse Rating Ltd. (denominado en estas Reglas como Oficina de Rating RORC) y el Centro de Cálculo UNCL (denominado UNCL). La expresión Autoridad de Rating es definida como la Oficina de Rating RORC y el Centro de Cálculo UNCL que actúan conjuntamente. La expresión Autoridad de la Regla se define como cualquier otra persona u organismo autorizado por la Autoridad de Rating para actuar para la Autoridad de Rating a escala local para la administración de IRC en un área geográfica definida. En España la Autoridad de la Regla es la R.A.N.C.

4.2 Con el fin de garantizar la integridad de los elementos secretos de la Regla IRC todos los detalles de la Regla IRC son propiedad exclusiva de la Oficina de Rating RORC y UNCL quienes nombrarán a un Comité Técnico del IRC compuesto únicamente de aquellas personas que tienen conocimiento de los elementos secretos de la Regla. Este comité será el único responsable de los cambios en los algoritmos en la Regla.

4.3 Los TCC's de IRC son copyright de la Oficina de Rating RORC y UNCL conjuntamente **y no podrá ser modificado por una tercera parte**. Se pueden tomar medidas contra una tercera parte que usen hándicaps derivados del IRC, exactos o modificados, con el propósito de regatear con hándicap algún barco sin un certificado IRC válido. **El ajuste del tiempo transcurrido para modificar efectivamente un TCC del IRC se considera modificación del TCC del IRC por un tercero, salvo que:**

- (a) sea aceptado por escrito por la Autoridad de Rating IRC para un propósito específico, o**
- (b) sea aplicado debido a una infracción de una regla mientras regatee definido en las instrucciones de regata que de otro modo sería un asunto para un comité de protestas, o**
- (c) la aplicación de una penalización por un comité de protestas.**

Los números de análisis de Estabilidad y Seguridad son copyright de la Oficina de Rating RORC.

4.4 El Grupo Directivo de la Política IRC es responsable de la dirección general del IRC. El Grupo Directivo de la Política IRC está integrado por representantes designados por el RORC y la UNCL, y un representante designado por la Asociación Internacional de Propietarios IRC.

4.5 Adicionalmente existirá una Asociación Internacional de Propietarios IRC, que comprende los propietarios de barcos que posean certificados IRC en vigor. La Asociación Internacional de propietarios IRC tendrá un representante Internacional que refleja la distribución de los barcos certificados, y tendrá un foro para los propietarios poder discutir y si así lo acuerdan hacer recomendaciones o sugerencias a el Comité Técnico y al Grupo Directivo de la Política IRC.

5 INTERPRETACIONES

5.1 Las solicitudes de interpretación de la Regla IRC se hará por escrito a través de las Autoridades de la Regla a la Autoridad de Rating quien consultará y comunicará la decisión a las Autoridades de la Regla.

6 DISPENSAS

6.1 La Autoridad de Rating podrá conceder dispensas a la regla IRC de forma individual a un barco a su entera discreción. Cualquier dispensa será anotada en el certificado de los barcos IRC.

7 DEFINICIONES DE LA REGLA E IDIOMA

7.1 Los idiomas del IRC serán el inglés y el francés. En caso de discrepancia, el texto en inglés prevalecerá. El significado de cualquier palabra será referenciada al Diccionario de Inglés Oxford en el contexto en el que aparezca. Las palabras "tener" y "deber" son obligatorias, las palabras "podrá" y "poder" son permisivas. La palabra "debería" es aconsejable.

7.2 Cualquier referencia al Reglamento de Regatas a Vela (RRV) se define como la versión actual del Reglamento de Regatas a Vela de la Federación Internacional de Vela (ISAF). La referencia a las Reglas de Equipamiento de Vela se refiere a la versión actual de las Reglas de la ISAF de las Reglas de Equipamiento de Vela (ERS). Las referencias a las Regulaciones Especiales se definen como la versión actual de las Reglas Especiales de Alta Mar de la ISAF y el Comité Oceánico y de Alta Mar.

7.3 Las ERS se aplicarán a menos que sean eliminadas o modificadas por el Reglamento del IRC en el Apéndice 1.

7.4 Cualquier polémica que surja de la administración de las Reglas del IRC por la Autoridad de Rating o por la Autoridad de la Regla será mandado al Grupo Directivo de la Política IRC que se refiere la regla 4.4 - que permite que el solicitante reciba una oportunidad justa para presentar su caso ya sea por escrito o por una persona (Como el Grupo Directivo de la Política IRC podrá determinar). La decisión del Grupo Directivo de la Política IRC será definitiva.

8 CERTIFICADOS DE RATING

8.1 Todos los ratings IRC serán calculados y expedidos los certificados de rating por la Autoridad de Rating. Las Autoridades de la Regla podrán ser autorizadas a imprimir los certificados de rating bajo licencia.

8.2 Cada **barco** en regata bajo el IRC deberá tener un certificado válido y vigente de IRC. Un **barco** no podrá tener más de un certificado válido de rating IRC en cualquier momento, excepto lo permitido por la Regla 8.2.1.

8.2.1 Un **barco**, puede tener adicionalmente y por separado un certificado de tripulación reducida. Este certificado de tripulación reducida será válido sólo para las regatas en las clases, o divisiones de clases, para no más de 2 **tripulantes**, incluido en el Anuncio de Regata. Cuando esté especificado en el Anuncio de regatas, los barcos con certificado de tripulación reducida y que regateen en clases o divisiones de tripulación reducida, podrán también puntuar en los resultados de una clasificación general de la regata. El certificado de tripulación reducida será claramente identificados y sólo variará del certificado principal en relación a, **anchos de la vela mayor**, dimensiones de la **vela de proa**, porcentaje del enrollador de vela de proa, el uso de la potencia almacenada, SPA, STL, **tangón / botalón**, **lastre móvil** y **lastre variable**. Un barco que tenga un certificado de tripulación reducida puede utilizar este único certificado para regatas de no más de 2 **tripulantes**.

8.2.2 La emisión de un nuevo certificado de rating invalida automáticamente al anterior.

8.2.3 Una copia del certificado(s) de rating deberán mantenerse a bordo del **barco**.

8.3 El certificado IRC es válido para las regatas bajo la Parte C del IRC, publicidad permitida y la Parte D del IRC, la publicidad no está permitida.

8.4 Los certificados de Rating serán emitidos con la cabecera de la Autoridad de la Regla y cualquier patrocinio apropiado.

8.5 Un certificado IRC ENDORSED es aquel que los datos en el certificado han sido auditados y si es necesario comprobado por medición, u otros métodos de acuerdo con los estándares publicados. Un propietario puede solicitar a su Autoridad de Regla tener un certificado de rating IRC Endorsed. La Autoridad de la Regla informará al propietario de alguna medición, incluyendo el pesaje, u otros controles necesarios antes de su emisión por la Autoridad de Rating de un certificado (Independientemente del idioma de impresión del certificado) la notación ENDORSED impreso por la Autoridad de Rating IRC(ver también Regla 13).

8.6 En los certificados de IRC para **embarcaciones** con rating para una o más velas de portantes (véase la Regla 22.6), un segundo TCC, sin spinnaker, es impreso. El TCC sin spinnaker será válido solo para las regatas las cuales el Anuncio de Regata incluya una división o clase sin spinnaker. Los armadores declararan su intención de entrar en la clase sin spinnaker usando el segundo TCC un mínimo de siete días antes de la regata, o la primera regata, si hay una serie de regatas, y no estará permitido regatear usando un spinnaker para la regata o regatas. Esta Regla puede ser modificada por el Anuncio de Regata.

8.7 La Autoridad de Rating podrá re-expedir a su exclusivo criterio o poder negarse a expedir o volver a re-expedir un certificado IRC si en su opinión exclusiva se puede haber infringido la Regla 2.5, o por cualquier otra razón. No es necesario indicar ninguna razón.

8.8 El cambio de armador y/o cualquier cambio en el número de vela invalidará automáticamente el certificado de rating.

8.9 Los cambios físicos que pueden afectar al rendimiento de la **embarcación** se declararán y podrán invalidar el certificado de rating.

8.10 Dimensiones nominales

8.10.1 Los valores indicados en los certificados para la **LH, Manga del casco, calado**, x, P, E, J, FL, MUW, MTW, MHW, LLmax, HSA, PY, EY, LLY, LPY, SPA y STL son valores máximos.

8.10.2 Los valores indicados en los certificados para el **peso de la embarcación**, BO, h, SO, Y, y del **Lastre Interior** son valores mínimos.

8.10.3 Si durante una **Inspección del Equipamiento** por un **Inspector de Equipamientos**, o durante una medición realizada bajo la Regla 10.2 o 13.6, cualquier dimensión nominal se encuentra que excede un valor máximo o es inferior a un valor mínimo, entonces la **embarcación** no cumple con su certificado.

8.10.4 Es llamada la atención a la Regla 13 y la 78 del RRV, cumplimiento de las Reglas de Clase; Certificados.

8.11 Cuando la Autoridad de Rating tiene pruebas suficientes de que una **embarcación** no está conforme a su certificado, o que ha habido una violación del presente Reglamento, o que se ha producido un error en la determinación del rating, o que ha habido una grave infracción de las Reglas de IRC o de buenos modales o deportividad, el certificado podrá (a discreción absoluta de la Autoridad de Rating) ser retirado sin compensación y el propietario será informado por escrito.

8.12 Normalmente los certificados serán válidos con el pago de la tarifa correspondiente solamente para el año actual, pero a discreción de la Autoridad de la Regla, y con la conformidad de la Autoridad de Rating, el año puede empezar desde el 1 de junio al 30 de mayo del año siguiente.

8.13 Independientemente de que una **embarcación** esté registrada, se aplicará su certificado de IRC a la designada Autoridad de la Regla en el país en el que predominen sus regatas. Excepcionalmente, con el consentimiento de la Autoridad de Rating, se puede solicitar a través de otra Autoridad de la Regla.

8.14 A petición y con el pago de la tasa, y de conformidad con las normas administrativas publicadas por la Autoridad de Rating, la Autoridad de Rating podrá suministrar una copia actual de un barco o un Certificado IRC que acaba de vencer, incluyendo el nombre del armador, a cualquier parte interesada.

9 REVISIÓN DE RATING

La regla 9 no se aplica a la **inspección de equipos** en un evento.

9.1 Revisión de la rating de una **embarcación** puede ser solicitada en cualquier momento por el propietario, que deberá presentar una solicitud de revisión a través de su Autoridad de la Regla a la Autoridad de Rating. Se puede solicitar el pago de una tarifa.

9.2 Cualquiera que tenga un interés legítimo en el certificado de una **embarcación** también puede solicitar la revisión de un rating desde la Autoridad de Rating, mediante la presentación de una solicitud de revisión a través de su Autoridad de la Regla a la Autoridad de Rating. Se puede solicitar el pago de una tarifa. El propietario de la embarcación sujeta a revisión deberá presentar una respuesta tan pronto como sea posible.

9.3 La Autoridad de Rating también podrá revisar un rating en cualquier momento.

9.4 La revisión se basará en todas las evidencias disponibles. En caso necesario, los datos nominales serán remedidos por un medidor autorizado. La decisión de la Autoridad de Rating sobre cualquier revisión será definitiva.

9.5 Para los barcos de serie, los datos nominales pueden haber sido estandarizados por la Autoridad de Rating. Los datos estándar no serán objeto de revisión o de protesta por una tercera parte. Una revisión de rating puede ser solicitada por el astillero o la asociación de clase de una embarcación producida en serie. Las modificaciones a los datos estándar serán declaradas por el armador.

9.6 Cuando el TCC es revisado y se comprueba que no es mayor de 0.005 que antes, el rating impugnado será válido hasta la fecha en que fue presentada la solicitud de revisión ante la Autoridad de Rating, o en el caso de una protesta desde el momento en que la protesta fue presentada excluyendo la regata en la cual la protesta es presentada, excepto que se aplique la Regla 8.9 entonces desde la fecha del cambio. Esta Regla podrá ser modificada por el Anuncio de Regata solo si el límite fijado no es superior al 0.005.

9.7 Cuando el TCC ya sea como resultado de una revisión de rating o una protesta, y se encontró en más de 0.005 mayor que antes, el certificado impugnado es inválido desde la fecha de su emisión

9.8 En cualquier caso en que el TCC es revisado, el certificado deja de ser válido si una nueva remediación incrementa el rating de la embarcación difiriendo de la medición mostrada en el

certificado en más de un 1% de: P, E, STL, LH, LWP, **Manga, Calado**, FL, LLmax, J, MHW, MTW, MUW, (ver apéndice 1, Abreviaturas y Definiciones de medición); más de un 2% del SPA o HSA, más del 5% de y, x, o h, o un 5% o 200 kg, el que sea menor, en referencia al peso, o si los detalles específicos son claramente erróneos.

9.9 Tras la revisión y nueva medición, un nuevo certificado podrá ser emitido con fecha retroactiva a la fecha en que los datos erróneos eran suministrados.

9.10 El propietario de una **embarcación** que solicite la revisión de rating de su propia **embarcación** es responsable de todos los costes del rating y las mediciones. En los demás casos, a menos que como resultado de la revisión del certificado de una **embarcación** es invalidado por las Reglas 9.7 o 9.8, la persona que solicita la revisión deberá pagar la medición y los costos del rating a menos que la Autoridad de Rating decida otra cosa.

10 PROTESTAS DE RATING

10.1 Según lo permitido por el RRV, una protesta de rating podrá ser presentada a un comité de Protestas. Un comité de protestas podrá someter el asunto a la Autoridad de Rating con la cuota correspondiente.

10.2 En caso de protesta, los datos nominales de la **embarcación** puede ser re-medidos por un medidor autorizado.

10.3 Una **embarcación** cuyo certificado es invalidado como resultado de un error u omisión por la Autoridad de la Regla o por la Autoridad de Rating, de que una **embarcación** no podía razonablemente haber tenido conocimiento, puede ser penalizada a criterio del comité de protestas. Además, un comité de protestas puede pedir que las regatas puntuadas usando el certificado invalidado se repuntuen usando el correcto TCC.

10.4 Una **embarcación** cuyo certificado es invalidado conforme a la Regla 9.6 puede ser penalizada a discreción de un comité de protestas. Además, un comité de protestas puede ordenar que las regatas puntuadas bajo su jurisdicción usando un certificado invalidado ser re-calificado usando el TCC corregido.

10.5 Sin perjuicio de las RRV, cuando una **embarcación** se penaliza por un comité de protestas como resultado de la invalidez de su certificado por las Reglas 9.7 o 9.8, su armador será responsable de la medición y los costos del rating a menos que el comité de protestas decida otra cosa. En los demás casos, el protestante será el responsable de los costes de medición y de rating.

10.6 Cuando como consecuencia de una acción en una regata o series, o la retirada de un certificado por la Autoridad de Rating, el rating de una **embarcación** es revisado y su TCC cambia, el Miembro de la Autoridad Nacional de la **embarcación** podrán solicitar a la Autoridad de Rating investigar las circunstancias e informar sus resultados a la Autoridad de Rating.

11 CAMBIOS DE LAS REGLAS DE CLASE

11.1 Una prescripción de una Autoridad de la Regla o un Anuncio de Regatas puede modificar las restricciones sobre las Reglas IRC 8.6, 9.6, 14.1, 15.1, 21.1.5 (d) (e) y (f), 21.8.4, 22.4. Una tal prescripción de la Autoridad delegada debe ser aprobada por la Asociación Nacional de Propietarios de IRC cuando exista. Ninguna otra regla puede ser modificada.

11.2 La Autoridad de la Regla podrá solicitar que las pruebas realizadas bajo su jurisdicción deba estar en conformidad con las Reglas Especiales de la ISAF categoría 3 o superior, la Regla 21.6 se modifica con el fin de que un **barco** pueda llevar un espinaker de más que el indicado en su certificado, pero de superficie no mayor a su SPA, sin incrementar su rating.

11.3 Cuando una Autoridad de la Regla ha emitido una prescripción sobre una regla, un Anuncio de Regatas no debe modificar esta regla o esta prescripción sin el permiso de la Autoridad de la Regla. Las prescripciones de la Autoridad de la Regla deben estar indicadas en el Anuncio de Regatas.

12 UNIDADES DE MEDICION Y TIEMPOS CORREGIDOS

12.1 La medición se efectuará en unidades del sistema métrico. Las mediciones de las velas se tomarán en metros con dos decimales. Todas las otras mediciones lineales se harán en metros con tres decimales, redondeado a dos decimales para las entradas. El peso se tomará al kilo más próximo, excepto en el caso del **peso del barco** que se tomará con precisión de 10 kilogramos. La normativa de los convenios matemáticos se aplicará, con un redondeo arriba de 0.5. Los valores completos calculados se arrastrarán a los cálculos posteriores. El rating final se redondeará a tres decimales lugares.

12.2 El rating IRC es calculado como tiempo corrector (TCC) con tres decimales. El tiempo corregido para cada **embarcación** se calcula multiplicando el tiempo transcurrido por su TCC. Los tiempos corregidos se redondearán al segundo con 0,5 segundos de redondeo hacia arriba.

13 MEDICIÓN Y CONFORMIDAD

13.1 Los datos de medición se obtendrán por medición directa o derivada desde otro certificado de rating, siempre que sea posible. Si otro certificado de rating es utilizado como base para los datos entonces cualquier cambio desde la emisión de dicho certificado se notificarán a la Autoridad de Rating

13.2 Las mediciones se tomarán conforme a las ERS Parte III, Reglas de Medición.

13.3 La exactitud de las mediciones entregadas serán responsabilidad del armador. Un servicio de medición IRC está disponible a través de la Autoridad de la Regla para las embarcaciones.

13.4 Si hay una brecha en las Reglas de IRC por un armador o persona que intencionadamente aporten falsa información. Se llama la atención a la Regla 8.7 y el RRS de 69, Informes de Grave Mal Comportamiento.

13.5 La Autoridad de Rating utilizará los datos suministrados por la Autoridad de la Regla como base para el rating, pero se reserva el derecho de hacer invalidar datos específicos o estandarizar las dimensiones de una clase de **embarcaciones** de serie.

13.6 La Autoridad de Rating o la Autoridad de la Regla de los barcos, puede requerir a una embarcación que se someterá a medición en cualquier momento sin dar razones. Medición será realizada por medidores autorizados de la Autoridad de Rating. Un nuevo certificado será expedido por la Autoridad de Rating basado en los datos de la nueva medición.

13.7 En el caso particular de una **embarcación** con certificado emitido one-design, como se indica en el certificado de rating se exige el cumplimiento de las reglas de clase One-Design. En caso de conflicto, las Reglas IRC prevalecen. Ver también Regla 22.4.1.

14 NÚMEROS DE VELA

14.1 Cada **embarcación** deberá tener un número de vela según lo prescrito por su Autoridad Nacional. Los números de vela se mostraran de acuerdo con la Regla 77 del RRV, Identificación de velas. Esta Regla puede ser modificada por el Anuncio de Regatas.

15 FUERZA MANUAL

15.1 RRV 52, Fuerza Manual, y la Regla B.5 del ERS no se aplicará. Esta Regla puede ser modificada por el anuncio de regatas.

15.2 (a) El uso de la energía almacenada para el izado de las **mayores**, o rizos, o enrollador de **velas** no necesita ser declarado.

(b) Las **embarcaciones** que usen energía almacenada únicamente para el ajuste u operaciones de **backstays** declararan esto a la Autoridad de Rating.

(c) Las **embarcaciones** con energía almacenada para el ajuste u operaciones de la jarcia de labor y otras como es señalado en las reglas 15.2 (a) y (b) deberán declararlo a la Autoridad de Rating.

Parte C del IRC, publicidad permitida

16 PUBLICIDAD

16.1 La publicidad puede mostrarse en conformidad con la Regla 20 de la ISAF, Código de Publicidad.

17 BARCO DE PESO

17.1 **Peso del Barco** se medirá en las siguientes condiciones de medición:

17.1.1 Seco.

17.1.2 Completamente aparejado con todas las perchas (incluyendo tangón(es) y jockey pole (si hay), jarcia firme, backstay, burdas, drizas, escotas de mayor y mesana, y contra(s).

17.1.3 Motor principal instalado, o motor fueraborda abordo en la posición de estiba.

17.1.4 Las baterías y equipo de cojines colchonetas a bordo en su posición normal si se lleva abordo en regatas. Estos puntos se anotarán en el certificado de la **embarcación**.

17.1.5 Todas las instalaciones permanentes, enseres y otros objetos de alojamiento ya sea desmontable o no, incluyendo fregaderos, literas y suelo y la mesa del comedor (fijado para regatas) a bordo en su posición normal.

17.1.6 Equipamiento nominal abordo si figura en la lista del equipamiento del barco estándar.

17.2 Los siguientes elementos no estarán a bordo para la condición de medición:

17.2.1 **Velas**, brazas y escotas de genova y spinnaker, equipos de repuesto de la jarcia firme y la jarcia de labor.

17.2.2 Combustible, agua, lastre variable y los contenidos de los otros depósitos. Las bombonas de gas deberán estar desembarcadas.

17.2.3 Alimentos, utensilios para cocinar y comida.

17.2.4 Anclas, cadenas, cabos, amarras y defensas.

17.2.5 Prendas de vestir, ropa de cama y efectos personales.

17.2.6 Todos los equipos de seguridad extraíble.

17.2.7 Herramientas y piezas de repuesto.

17.2.8 Equipos y accesorios.

17.2.9 Equipos electrónicos portátiles no fijados permanentemente al barco.

17.2.10 **Tripulación**.

17.3 Cuando por razones prácticas, no es posible desembarcar todos los elementos y equipos (por ejemplo, combustible), es aceptable deducir el peso de estos del peso bruto. Las Autoridades de Rating se reservan el derecho a rechazar los datos cuando se suministren detalles inadecuados.

17.4 La Autoridad de Rating calculará el **peso de la embarcación** de una **embarcación** no pesada basada en información contenida en otro certificado de rating, datos del diseñador o de cualquier otra fuente.

17.5 En ausencia de otra información, el **peso de la embarcación** puede ser calculado por deducción de los elementos detallados por la Regla 17.2 desde el desplazamiento de un barco navegando o el peso navegando.

18 LANZAMIENTOS Y CALADO

18.1 Las mediciones serán tomadas con el barco en condiciones de medición. Los puntos de medición para diferentes configuraciones de embarcaciones son mostradas en los diagramas de las formas del casco y son definidas en el Apéndice 1. La dimensión "y" también se facilitará y las dimensiones "h" y "x" si proceden.

19 APÉNDICES DEL CASCO

19.1 Todos los detalles de los **apéndices del casco** de una **embarcación** se suministrarán a la Autoridad de Rating en el momento de la 1ª solicitud de certificado.

19.2 Cualquier corrección de la forma (fairing) en el ala de la quilla con una densidad nominal, incluidas las cavidades y / o material del núcleo, significativamente más bajos que los elementos estructurales principales del ala de la quilla serán declarados. Para el propósito de esta regla, la corrección de la forma (fairing) en el ala de la quilla no incluye la corrección superficial, el relleno y pintado de materiales hasta un espesor total de 10 mm, medida normal a la superficie local del ala de la quilla.

19.3 Las quillas móviles, **orzas**, **quillas inclinables** y otros **apéndices del casco** móviles serán declarados. A menos que se fijen hacia abajo mientras regateen, las quillas móviles serán clasificadas como **apéndices de casco** móviles.

19.4 En la construcción de los **apéndices del casco**, ningún material con densidad mayor que 11.3 será permitido.

19.5 Las **embarcaciones** que incluyan materiales en sus **apéndices del casco** con una densidad superior a 11.3, y con el año de botadura del año 2005 o anterior, y tengan un certificado válido de IRC, el 31 de diciembre de 2005 están exentos de la regla 19.4. Aparte del mantenimiento rutinario, cualquier cambio en la **embarcación** de la cantidad de material específico de densidad superior a 11.3 deberá cumplir con la Regla 19.4 y no estará más exento del cumplimiento de la Regla 19.4.

20 MOTOR Y HÉLICE

20.1 Los barcos serán calificados como:

20.1.1 Sin motor.

20.1.2 motor fueraborda (ej., un motor donde la hélice puede ser sacada fuera del agua mientras esté regateando).

20.1.3 Motor intraborda, incluido el arbotante y configuraciones de propulsión en popa. El tipo de hélice se declarará en el momento de la solicitud de rating.

20.2 Los motores intrabordas serán capaces de producir una velocidad mínima de $1,8 * LWP ^ 0,5$ nudos. Los motores fueraborda deberán estar sólidamente fijados en su posición normal de estiba en las regatas.

21 APAREJO Y VELAS

21.1 General

21.1.1 Solo pueden ser aceptados por el IRC los aparejos sencillos y dobles.

21.1.2 El aparejo "CAT" es definido como un **aparejo** sin **velas** delante del **mástil** (es) navegando cuando hacia barlovento.

21.1.3 El aparejo "Cangreja" incluidos las Cuadra, contracebadera y otras configuraciones de aparejo.

21.1.4 Los focos de mesana se declararán.

21.1.5 No hay limitación en el número o el tipo de **velas** a bordo mientras se compite en el IRC con excepción de:

(a) la limitación del número de spinnaker (ver Regla 21.6.2).

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

(c) la limitación en el número de velas de proa de las **embarcaciones** con rating con solo una vela de proa con enrollador. Excepto en los casos de importantes daños o tormenta y velas de tiempo duro, las **embarcaciones** que soliciten un rating para el uso de vela de proa enrollable usará la misma vela de proa para todas las regatas en cualquier serie de regatas. (Ver Regla 21.8.1)

(d) durante el encuentro de una regata en días consecutivos, incluidos los días de descanso, las **velas** a bordo seguirán siendo las mismas y estar a bordo de todas las regatas. Esta Regla puede ser modificada por el Anuncio de Regata.

(e) una **vela mayor** de repuesto puede estar a bordo, pero no se puede utilizar como una vela sustitución, ni durante una prueba o una regata de días consecutivos, incluidos los días de descanso. Esta Regla puede ser modificada por el Anuncio de Regata.

(f) excepcionalmente en caso de daño o pérdida, las velas pueden ser sustituidas por velas similares. El Anuncio de Regata podrá exigir que los barcos obtengan permiso del Comité de Regatas antes de reemplazar una vela. Esta Regla puede ser modificada por el Anuncio de Regata.

(g) Las **velas** estarán cerca de las proximidades de la **embarcación**.

(h) Las velas con partes separables de tejido de vela no están autorizadas.

21.1.6 (a) El reajuste o largar el estay y/o obenques incluidos los diagonales, violines, o el movimiento del pie de mástil o la cubierta, mientras se está regateando no está permitido excepto:

(i) en el caso de una **embarcación** sin **burdas altas**, **burdas bajas** o **backstay** ajustable cuando el **estay de proa** se puede ajustar, pero no largar.

(ii) en el caso de los Dayboats expresamente permitido por sus propias reglas de clase a ajustar o largar el **estay de proa** y **obenques** mientras regatea.

(iii) si es permitido por la Regla 21.1.6 (b).

(b) Una **embarcación** equipada o que lleve a bordo sistemas, para ajustar el **estay** o el pie del mástil mientras regatea declarará esto a la Autoridad de Rating. Si están bloqueados con tensores convencionales no necesitan ser declarados. A menos que la **embarcación** declare que dichos sistemas no se utilizarán mientras se esté en regata, la **embarcación** puede entonces ajustar el **estay de proa** y el pie de mástil vertical y/o longitudinal, mientras esté en regatas, pero no largara el **estay de proa**.

21.2 Factor Aparejo

21.2.1 El factor aparejo (RF) es una evaluación de la Autoridad de Rating de las características del aparejo y las velas de la **embarcación** y su eficacia en comparación con una configuración de crucero básico con una sustancial y básico controles de aparejo.

21.2.2 Un RF por encima de la unidad se puede aplicar para: un aparejo fraccionado, aparejo ligero y de regatas, relación de aspecto alto y planos de forma eficientes, velas doble grátil y alas, velas rígidas, grandes cartabones, mástiles precurvados o altamente controlables, aparejos de materiales de alta tecnología, aparejo de materiales exóticos, disposición de winches y cubierta avanzados, diseño de cubierta eficiente, y cualquier otra característica que aumenta la eficiencia de la navegación que no esté ya clasificado a través de las dimensiones nominales.

21.2.3 RF por debajo de la unidad se puede aplicar a **aparejos** y planes de **vela** menos eficientes, cruceros con enrollador de **velas**, motoveleros con casetas grandes, cruceros con gran relación peso/resistencia aerodinámica o solamente con equipo básico de cubierta, o cualquier otra característica que reduce la eficiencia de la navegación que no está clasificado a través de las dimensiones nominales.

21.2.4 Los detalles completos del aparejo se suministra en el momento de la solicitud de rating. La Autoridad de Rating se reserva el derecho de aplicar un factor de aparejo alto hasta que se suministre con todo detalle.

21.3 Cazado de **Velas**, definiciones de **velas**, **botalones** y **tangones**.

21.3.1 Ninguna vela de proa o spinnaker puede ser cazada desde más de un punto en la **vela**.

21.3.2 Todas las velas se envergarán de acuerdo con la RRV 50, Cazado y envergado de velas, con los siguientes anexos.

21.3.3 RRV 50.3 (a) se modificará en la medida en que un spinnaker puede ser amurado a un **botalón**.

Una vela de proa sólo puede ser amurada a un **botalón** si J y FL son medidas hasta el punto de **amurado** de la vela de proa en el **botalón**. Ver las definiciones de J y FL.

21.3.4 RRV 50.3 (c) se suprime y se sustituye por:

Una vela de proa puede ser cazada o unida a su puño de **escota** o **amura** a un **tangón** o **botalón**, siempre que:

(a) que un spinnaker no esté establecido,

(b) que las dimensiones del HSA y LLmax no superen los valores del rating,

(c) **Borrada para el 2015.**

(d) que la longitud del tangón medido como la longitud del espinaker amurado (STL) no exceda el valor del STL del rating.

Una segunda vela de proa se puede establecer de forma simultánea.

21.3.5 Las **embarcaciones** se clasifican en función de si utilizan un **tangón** y / o un **botalón** de acuerdo con las siguientes configuraciones:

(a) Sin **tangón** (spinnaker amurado en cubierta) o solo un **botalón** en cruzía.

(b) Solo un **botalón** articulado.

(c) Un **tangón** o tangones con o sin **botalón**.

21.4 Tejidos de las velas

21.4.1 Los tejidos de las velas que contengan materiales exóticos (en la actualidad, ninguno) llevarán una grabación adicional del rating.

21.4.2 Los tejidos de las velas que contengan materiales exóticos, serán declarados en la solicitud inicial de rating, renovación, o cuando se modifique el inventario de las velas de una **embarcación**.

21.4.3 Sólo las **velas** especificadas que contengan materiales exóticos las cuales hayan sido declaradas y anotadas en el certificado de una **embarcación** pueden ser utilizadas mientras regateen en IRC.

21.5 Mayores

21.5.1 A menos que se hayan declarado como la mayor bajo la Regla 21.5.2 o menor bajo la Regla 21.5.3, MUW, MTW, y MHW serán asumidas como 0.22 * E, 0.38 * E, y 0.65 * E respectivamente.

21.5.2 Las mediciones de MUW que excedan 0.22 * E, las mediciones que excedan 0.38 * E, y las mediciones que excedan de 0.65 * E serán declaradas.

21.5.3 Las mediciones de MUW menores de 0,22 * E, las mediciones de MTW menores de 0,38 * E y las mediciones de MHW menores de 0,65 * podrán ser declaradas. MUW, MTW y MHW se mostrarán en el certificado de la **embarcación** como los valores máximos permitidos.

21.6 Espinakers

21.6.1 (a) Las **embarcaciones** que lleven más de tres spinnakers en total a bordo en regata acarrearán un incremento en el rating.

(b) La Autoridad de la Regla puede prescribir que para las regatas bajo su jurisdicción se requiera el cumplimiento de las Reglas Especiales de Alta Mar de la ISAF Categoría 3 o superior, una **embarcación** puede llevar un spinnaker más de lo que se muestra certificado vigente de IRC de un área no mayor que su valor de SPA sin un aumento en el rating. Cualquier de estas prescripciones serán indicadas en el Anuncio de Regata.

21.6.2 Área del Spinnaker (SPA) se calcula a partir de:

$$SPA = ((SLU + SLE) / 2) * ((SF + (4 * SHW)) / 5) * 0.83$$

SLU, SLE, SF y SHW del spinnaker a bordo de mayor área será declarado.

El área calculada de este spinnaker aparecerá en el certificado de la **embarcación** como el máximo SPA permitido.

21.7 Velas de proa

21.7.1 El área de la vela de proa (HSA) se calculará a partir de:

$$HSA = 0,0625 * LL * (4 * LP + 6 * HHW + 3 * HTW + 2 * HUW + 0,09).$$

Si el alunamiento del pujamen es mayor que el 7,5% del LP, entonces el alunamiento del pujamen

Será declarado y el alunamiento del pujamen se sumará a la LL para el cálculo del HSA

21.7.2 Los siguientes valores se declararan: LL, LP, HHW, HTW, HUW y LLmax

21.7.3 HSA, LP, HHW, HTW y HUW de la mayor área de la vela de proa, y la LLmax se mostrarán en el certificado de la **embarcación**. HSA y LLmax son los valores máximos permitidos

21.8 Enrollador de velas de proa

21.8.1 Las **embarcaciones** pueden solicitar una bonificación en el rating por el uso de una única vela de proa de sobre enrollador. A condición que:

(a) La **embarcación** deberá estar provista de una enrollador de vela de proa completo incluido por lo menos de un tambor, perfil para enrollador la vela, y en la parte superior un giratorio.

(b) El LP del certificado será mayor de $1.3 * J$. Excepcionalmente, esta regla no se aplicará a **embarcaciones** de LH mayor que 30,5m. y con el DLR del IRC mayor de 60.

(c) Sólo una única vela de proa será usada en regata, cuya HSA no puede ser menor del 95% del HSA del certificado, excepto el adicional tormentín (ver Apéndice 1, Abreviaturas y Definiciones de medición IRC) podrá ser utilizada.

21.8.2 Una **embarcación** podrá declarar que puede usar alternativamente un foque de tiempo duro (ver Apéndice 1, Abreviaturas y Definiciones de Medición IRC). Siempre que se cumplan con la Regla 21.8.1 (a) y (b), la bonificación será aceptada, pero reducida.

21.8.3 Salvo en los casos de daños significativos o tormentín y / o foques de tiempo duro, lo que sea más apropiado, la misma vela de proa se usará para todas las regatas en cualquier series de regata.

21.8.4 Cualquier otra vela de proa puede estar a bordo. Esta Regla puede ser modificada por el Anuncio de Regata.

22 EQUIPAMIENTO Y ARMAMENTO

22.1 Elementos desmontables

22.1.1 Elementos desmontables (tales como, pero no limitado los cojines de las literas) están permitidos por la Regla 17 para estar a bordo en la medición y se llevarán en su posición normal en regata. Para las regatas que requieran solo la categoría 4 (o su equivalente local de las OSR), en el Anuncio de Regata puede enunciar que los barcos evaluados con cojines de literas a bordo pueden quitarse estos cojines de literas. Ninguna compensación de peso necesitará darse.

22.2 Factor de casco

22.2.1 El factor de Casco (HF) es una evaluación de la Autoridad de Rating de las características de la **embarcación**, su tipo y eficacia.

22.2.3 Las características del Factor de Casco supone que el barco está equipado al menos con la especificación de la producción y los materiales y/o de la condición de la última medición/inspección. Esto no impide las responsabilidades de los propietarios conforme a las Reglas 8.9, 22.2.2 y 78.1 del RRV

22.3 **Lastre Móvil y Lastre Variable**

22.3.1 Una **embarcación** puede solicitar permiso a la Autoridad de Rating usar **lastre móvil** y / o **lastre variable** con el fin de aumentar la estabilidad. La Autoridad de Rating generalmente solo dará permiso a las **embarcaciones** específicas y diseñadas originalmente para llevar **lastre móvil** y / o de **lastre variable** y puede denegar el permiso sin dar ningún motivo. La regla 51 del RRV, lastre móvil y la regla 52 del RRV, Fuerza Manual, se modifican en relación al **lastre móvil** y / o sistemas de **lastre variable** en la medida necesaria para los requerimientos de esta regla de clase.

22.3.2 Cualquier sistema de este tipo será declarado a la Autoridad de Rating.

22.3.3 No hay límite para el ángulo de escora estático con los tanques de lastre completamente llenos en un lado de la **embarcación** o con **lastre móvil** movido completamente a un lado. Para las **embarcaciones** con **lastre variable**, el peso máximo del agua que se pueden llevar a cada lado de la **embarcación** se declarará. Para las **embarcaciones** con **lastre móvil**, el ángulo máximo de escora estática en la condición de **peso del barco** (ver Regla 17) con el lastre movido completamente a un lado será declarado. Un límite mecánico o físico deberá de estar provisto para evitar que el lastre móvil sea movido más allá de la posición del ángulo de escora declarado. Dicho sistema no dependerá de sensores o medidores para evitar que el ángulo de escora estático sea excedido involuntariamente.

22.4 Peso y Número de Tripulantes

22.4.1 Las **embarcaciones** calificadas como One-design, como se indica en el certificado de la **embarcación**, se ajustará a sus reglas de clase One-Design respecto a las limitaciones de peso y número de **tripulantes** a menos que se especifiquen otros requisitos en el anuncio de regata. Ver también la Regla 13.7.

22.4.2 El peso de la tripulación no excederá de 85 kg multiplicado por el Número de Tripulantes impreso en el certificado. Esta regla no se aplicará a los certificados de tripulación reducida bajo la regla 8.2.1

22.4.3 La Regla 22.4 podrá ser modificada por el Anuncio de Regata.

22.5 Clasificación de la tripulación

22.5.1 No hay reglas sobre la clasificación de la **tripulación** en IRC a menos que se indique en el Anuncio de Regatas.

23 SEGURIDAD Y NAVEGABILIDAD

23.1 La emisión de un certificado de rating no implica que una **embarcación** esté necesariamente y satisfactoriamente diseñada, segura o en condiciones de navegar. Ver Regla 3.

23.2 Los comités de regata pueden imponer límites para la inscripción de una regata por motivos de seguridad a su discreción. Un número de SSS, específica a la **embarcación**, y cuando los datos de IRC estén disponibles ISO, STIX, AVS, y diseño de categoría IRC/ISO, serán impresos en el certificado de cada embarcación para orientar a los propietarios y organizadores de regatas.

24 DAYBOATS

24.1 Una dayboat será designado por 'Dayboat' impreso en el certificado.

24.2 Un dayboat será autoadrizante a 60° de escora.

24.3 Los siguientes elementos serán llevados por un dayboat cuando regatee bajo el IRC:

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 adecuada.

24.3.4 Un compás.

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

24.3.6 Dos bengalas rojas de mano.

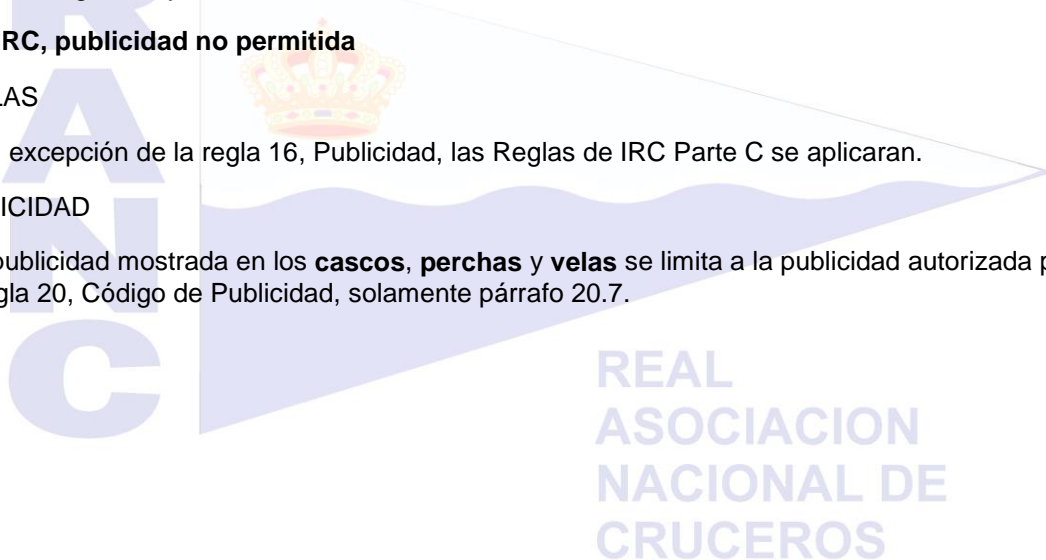
Parte D IRC, publicidad no permitida

25 REGLAS

25.1 Con excepción de la regla 16, Publicidad, las Reglas de IRC Parte C se aplicaran.

26 PUBLICIDAD

26.1 La publicidad mostrada en los **cascos, perchas y velas** se limita a la publicidad autorizada por la ISAF Regla 20, Código de Publicidad, solamente párrafo 20.7.



APÉNDICE 1 Abreviaturas y Definiciones de medición IRC

Nota de Medición: Las Reglas de Equipamiento (ERS) de la ISAF, Parte II, Definiciones, se aplicará a las mediciones excepto lo establecido por las reglas IRC o este Apéndice. Las mediciones se tomarán de acuerdo con las ERS Parte III, Reglas de Medición, Sección H.

Terminología: Un término usado en su sentido definido se imprime en tipo "**negrita**", si es definido en las ERS. Una abreviatura dada a continuación se utiliza en las Reglas IRC en su término definido, a menos se especifique lo contrario.

Alunamiento del pujamen El máximo alunamiento entre el borde del pujamen de una vela de proa y una línea recta entre el punto de amura y el punto de escota

Año Botadura El año en que la **embarcación** fue botada por primera vez, o el año en que la **embarcación** vuelve a ser botada siguiendo las modificaciones del **forro del casco**, si ésta es posterior.

Año de la serie El año en que la primera **embarcación de la clase o de la producción en serie fue botadura. El año en que se botó por primera vez el primer barco del diseño o de la serie de producción, lo que ocurra primero. El Año de la serie no cambia si el barco se modifica.**

Autoridad de Rating Tal como se define en la Regla 4.1.

Autoridad de la Regla Tal como se define en la Regla 4.1.

BO La distancia longitudinal entre el punto más adelantado del casco y el punto más adelantado del casco de la línea de flotación.

Dayboat Un dayboat es definido como una **embarcación** que no puede cumplir con ninguna de las Categorías 0 a 4 del Reglamento Especial de Alta Mar. La Autoridad de Rating se reserva el derecho a reclasificar una **embarcación**, sin ningún motivo.

E La **distancia del punto exterior** de la **mayor** (o en el caso de una **goleta**, una **trinquet**). La **marca del límite exterior** deberá estar permanentemente marcada por una banda de 25 mm de un color que contraste. Si no hay una banda de medición se tomará la parte final de la botavara en la popa. Para la medición de la **distancia del punto exterior**, la H.4.2 de las ERS no se aplicará. Herrajes, curvaturas locales, corte locales y el incremento de dimensiones por la proa o popa de los patines y/o soportes de patines, serán ignorados.

Estay de proa La definición de las ERS para el **estay de proa** no se aplica. Estay de proa es definido como: **Jarcia** permanentemente fijada dando soporte delantero para una **percha** de mástil.

EY La **distancia del punto exterior** de la **mesana** (o en el caso de una **goleta**, una **mayor**). La **marca del límite exterior** deberá estar permanentemente marcada por una banda de 25 mm de un color que contraste. Si no hay una banda de medición se tomará la parte final de la botavara.

FL La longitud del **estay** medido desde el extremo delantero de la J al punto de unión de la jarcia del **estay**

h La distancia vertical entre el **plano de agua** y el punto más bajo de la proa tangenteado a 45° al eje longitudinal.

HHW El **ancho a la mitad** de área más grande de la vela de proa.

HSA El área máxima permitida de la vela de proa.

HTW El **ancho a tres cuartos** del mayor área de la vela de proa.

Forro del casco **El forro del casco excluyendo : cualquier espejo de popa, la cubierta, cualquier superestructura, la estructura interna incluyendo cualquier cabina, accesorios asociados a estas partes y cualquier peso corrector**

HUW El **ancho superior** de la vela de proa que tiene mayor superficie, el **punto superior del gratil** siendo el punto equidistante en la **baluma** desde el punto de driza y el **punto de anchura a tres cuartos**

- HWJ** Foque de tiempo duro. Ver párrafo 4.26 de las Reglas Especiales de Alta Mar (OSR)
- J** La distancia longitudinal entre la intersección de la cara de proa del **mástil**, prolongado si es necesario, y la cubierta incluida toda superestructura; y la intersección de crujía del estay, extendido si es necesario y la cubierta, o la percha del botolón.
- LH** **Longitud del Casco.**
- LL** La **longitud de gratil** de la vela de proa de mayor área a bordo la cual se puede utilizar en regata.
- LLmax.** La más larga **longitud de gratil** de la vela de proa a bordo la cual se puede utilizar en regata.
- LLY** La más larga **longitud de gratil** de la vela de estay de la mesana.
- LP** La **perpendicular del gratil** de la vela de proa de mayor área de abordaje la cual puede ser utilizada en regata. Para cualquier embarcación que pueda llevar más de una vela de proa cuando navega en ceñida, el LP se mide como la distancia más corta entre el punto más posterior del puño de escota de la vela de proa cuando se fija en crujía del barco, a el de la vela de proa foremast más importante que puede ser establecido de forma simultánea mientras se regatea
- LPY** La más larga **perpendicular del gratil** de la vela de estay de la **mesana**
- LWP** **Eslora de flotación.** (LH - BO - SO).
- Condición de medición Como es definido por las Reglas 17.1 y 17.2
- MHW** El **ancho a la mitad** de la **mayor**.
- MTW** El **ancho a tres cuartos** de la **mayor**.
- MUW** El **ancho superior** de la **mayor**, el **punto superior de la baluma** siendo el punto en la **baluma** equidistante desde el **punto de tres cuartos de la baluma** y el **punto de driza**.
- P** La distancia entre la **mayor** (en el caso de una **goleta**, la vela **trinqueta**) el **límite de la marca superior**, que deberá estar permanentemente marcada por una banda de 25 mm de un color que contraste, y la parte superior de la botavara cuando esté fijada en ángulo recto con el **mástil**, o el **punto de amurado de la mayor**, el que sea más bajo, en el **mástil principal** (en el caso de una **goleta**, la **trinqueta**). Si no hay banda de medición se tomará hasta el soporte más alto superior del cojinete del grillete de la driza. En el caso de aparejo cangreja, el punto de medición superior es el **punto de pico** de la mayor o el **punto de driza** de la escandalosa si está a bordo.
- Potencia Almacenada Otra potencia que la potencia suministradas por un tripulante.
- PY** La distancia entre la **mesana** (en el caso de una **goleta**, la vela del **mástil principal**) el **límite de la marca superior**, que deberá estar permanentemente marcada por una banda de 25 mm de un color que contraste, y la parte superior de la botavara cuando esté fijada en ángulo recto con el **mástil**, o el **punto de amurado de la mayor**, el que sea más bajo, en el **mástil de mesana** (en el caso de una **goleta**, la vela del **mástil principal**). Si no hay banda de medición se tomará hasta el soporte más alto superior del cojinete del grillete de la driza
- RORC** Royal Ocean Racing Club
- Sable** Cualquier material añadido a la **vela**, ya sea como un elemento extraíble, permanente rígido, u otra artilugio, con el propósito de soportar y dar rigidez a la **vela**.
- SF** La longitud del **pujamen** del spinnaker de mayor área de a bordo.
- SHW** El **ancho** del spinnaker de mayor área de a bordo.
- SLE** La longitud de la **baluma** del espinaker de mayor área de a bordo.
- SLU** La longitud del **gratil** del spinnaker de mayor área de a bordo.
- SO** La distancia longitudinal entre el punto más a popa en el casco y el punto más a popa de la **línea de flotación**.

SPA El área máxima permitida del spinnaker.

Spinnaker La Regla 50.4 del RRV no se aplicará. Un spinnaker se define como una **vela** situada por delante del **mástil** más a proa con un **ancho a la mitad** (medido como un spinnaker) igual o mayor del 75% del **pujamen** y sin sables.

STL La longitud del más largo **tangón**, **tangón de campana** o **botalón** medido en o cerca de crujía de la **embarcación** desde la cara delantera de la **percha** del mástil al extremo del **tangón**, **tangón de campana** o el **botalón**, o la longitud horizontal de la cara delantera de la **percha** del mástil a nivel de cubierta hasta el punto de amura del espinaker proyectado verticalmente en cubierta si es necesario, lo que sea más grande.

Tormentín **Ver párrafo 4.26 de las Reglas Especiales de Alta Mar (OSR)**

UNCL Unión Nacional pour la Course au Large.

Envergadura El ancho horizontal máximo en cualquier sección transversal de cualquier ala fijada a cualquier **apéndice del casco**.

Vela de proa La Regla 50.4 no se aplicará. Cualquier **vela** amurada por delante del **mástil** más a proa que no cumple con la definición de un espinaker. Una vela de proa puede ser izada sobre el **punto de unión de la jarcia** del estay de proa

x La distancia horizontal entre la **línea de flotación** y el punto más bajo de la roda tangenteado a 45° al eje longitudinal

y La distancia vertical entre el punto más a popa del **casco** y el **plano de agua**. En el caso de un espejo invertido, la distancia vertical entre el punto más a popa en la parte baja del espejo de popa del **casco** proyectado a la línea del punto más a popa del **casco**, y el **plano del agua**.

