

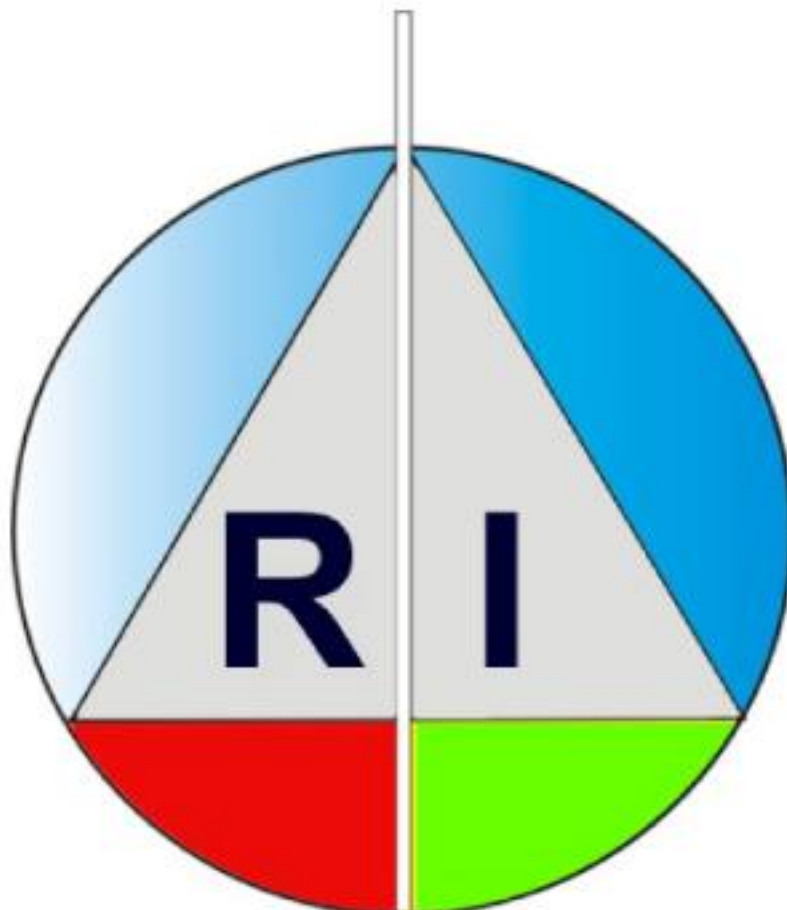
REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACIÓN DE REGATAS EN RI

2017

RA



Pendiente aprobación 01.01.17

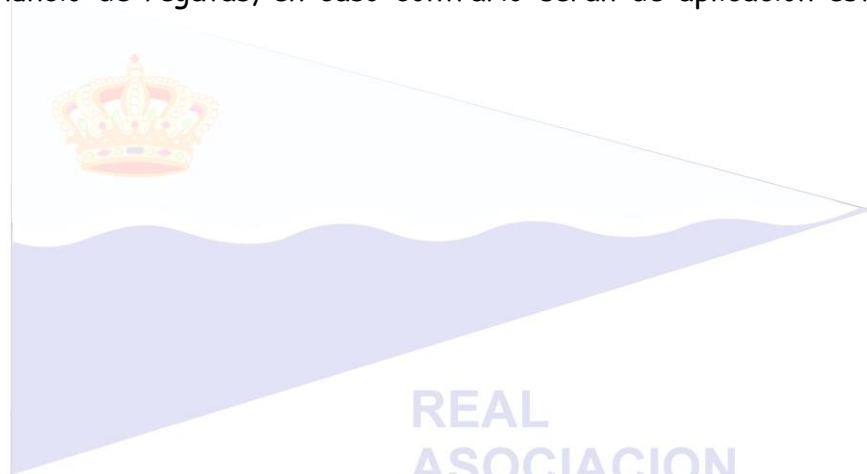


INTRODUCCIÓN

Este Reglamento ha sido desarrollado por la Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC) y pretende ser una guía para los organizadores de regatas nacionales, autonómicas o locales, así como para los comités que forman parte de ella. Para intentar tener una unificación de criterio en los formatos de regatas.

En esta vamos a tratar de dar las pautas para formar las distintas agrupaciones de las clases, los tipos de recorrido, la aplicación del rating, los controles de medición y todas aquellas cuestiones que traten sobre la organización y desarrollo para el sistema RI. Estas se pueden modificar según la flota de cada zona, con tal que se informe en el anuncio de regatas, en caso contrario serán de aplicación estas reglas.

R
A
N
C



REAL
ASOCIACION
NACIONAL DE
CRUCEROS

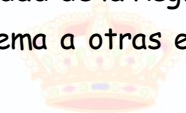
PREAMBULO

El sistema RI es un sistema de medición de barcos de crucero que pretende que barcos de distinto diseño y tamaño puedan competir entre ellos, el sistema se basa en la medición real de los barcos, y a partir de unas formulas de rating calcula unos factores de compensación. Es una fórmula abierta donde el armador a partir de unas formulas y una hoja de cálculo, puede obtener el rating del barco y conocer cómo afecta cada parámetro y porqué. Toda la formulación y desarrollo se encuentra en el reglamento de rating RI y en el reglamento de medición, ambos publicados en la página web de la RANC. www.ranc.es

Para el RI la autoridad de la Regla es la RANC, y esta puede ceder los derechos de administrar el sistema a otras entidades o asociaciones o autoridades que se lo requieran.

En España la autoridad administrativa es la RANC.

R
A
N
C



REAL
ASOCIACION
NACIONAL DE
CRUCEROS

CAPITULO I

101 REGLAMENTOS A APLICAR

- (a) Las reglas de regata como se definen en el RRV.
- (b) El **Código ISAF (WORLD SAILING) de Clasificación** para deportistas.
- (c) El Reglamento del Sistema RI.
- (d) Guía de medición RI.
- (e) El Reglamento de Seguridad de la ISAF (WORLD SAILING) (Special Regulations Sección 6) para regatas de Altura, en Solitario y A2.
- (f) Reglamento para la organización de regatas RI

Los barcos participantes, además tendrán que cumplir con cualquier disposición de carácter legal que sea de aplicación.

102 FORMATO, ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA

Se recomienda que el Anuncio y las Instrucciones de Regata utilizados sigan el formato tipo que encontrarán en la página web de la RANC.

103 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

Los Comités organizadores deberán prever un tiempo razonable para que los responsables de cada embarcación puedan cumplir con sus obligaciones administrativas, inspecciones del material y medios de seguridad, cuando estén previstas.

Durante este procedimiento, el responsable deberá:

- (a) Abonar los derechos de inscripción sí los hubiera.
- (b) Entregar la relación completa de miembros que componen la tripulación de forma numerada e identificar una o más personas de contacto en tierra para emergencia. Estas personas dispondrán de un listado con direcciones y teléfonos de todos los tripulantes embarcados.

- (c) Presentar el Código de Categoría ISAF (WORLD SAILING) (Reglamentación 22) del Grupo a que pertenecen los tripulantes, su cobertura de seguro individual y el Certificado de Medición, así como la póliza de seguros y autorización de publicidad en su caso.
- (d) Cuando sea necesario, presentación del Certificado ISAF (WORLD SAILING) de Salvamento, Seguridad Marítima y Primeros Auxilios
- (e) Confirmar la inscripción, firmando la declaración de exoneración de responsabilidad.
- (f) Identificar en la inscripción al responsable del barco, que podrá ser el armador / patrón u otra persona que representará al armador en todo momento. El armador podrá sustituirlo notificándolo por escrito al Comité de Regatas.

104 RELACIÓN DE BARCOS INSCRITOS

Con una antelación mínima de dos horas antes de la salida de la primera prueba, el Comité de Regatas publicará en el Tablón Oficial de Avisos una relación de los barcos inscritos en la que figure: nombre, número de vela, Grupo o Clase en que compiten, y valor del Rating.

Los certificados son públicos y se encuentran a disposición de los armadores en la página web de la RANC, pudiéndose pedir una copia a la organización.

Para regatas bajo el Sistema RI: Los certificados emitidos, para ser válidos, deberán coincidir con el fichero "XLS" de fecha más reciente. Dicho fichero, junto con los certificados emitidos durante esa semana, se publica en la siguiente páginas WEB:

www.ranc.es

105 INSPECCIONES DE MEDICION (Ver también RRV 78)

- 105.1 Los barcos participantes estarán sujetos a cualquier inspección de medición y de seguridad.
- 105.2 Los medidores podrán realizar controles de seguridad y medición en el agua a cualquiera de los barcos participantes una vez hayan cruzado la línea de llegada, notificándose y debiendo los barcos quedar a disposición de los medidores en las inmediaciones de ésta.

105.3 El Comité de Medición convocará a través del T.O.A. a los barcos que deberán pasar el control de medición en tierra. Antes de finalizar el plazo de presentación de protestas, los patronos o los responsables debidamente autorizados de los barcos convocados se pondrán en contacto con el Medidor Principal, quien les indicará la hora y lugar en el que se realizará el control de su barco.

Es responsabilidad única del propietario o responsable comprobar si el barco ha sido convocado a control de medición.

106 PROTESTAS DE MEDICION (Ver también RRV 64.3.d)

En regatas en que se aplique el Sistema de medición RI se procederá según se establece en la regla 2.6 del Reglamento RI.

107 PROTESTAS ADMINISTRATIVAS DE RATING

Las protestas administrativas de rating se regularán según lo establecido en la Regla 2.6 del Reglamento del Sistema RI.

No se admitirán a trámite las Protestas Administrativas de Rating que no vengán acompañadas de un depósito equivalente al coste de la medición del apartado sujeto a protesta.

El Comité de Protestas tiene la obligación de resolver dentro del evento.

Definición de Protesta Administrativa:

Una protesta administrativa es la que se presenta ante la **AUTORIDAD AUTONOMICA** o **NACIONAL** o **AUTORIDAD ADMINISTRATIVA** con el objeto de que se modifique o invalide el certificado de medición de un barco por considerar que no refleja la realidad del mismo.

Cualquier protesta contra el Certificado de Medición de un barco presentada ante un Comité de Protestas se define como una protesta de medición presentada al amparo de la regla 78 (cumplimiento de las reglas de clase: certificados.)

108 PENALIZACIONES

1. 108.1 Se aplicarán las penalizaciones alternativas indicadas en el RRV y en esta guía. Únicamente se podrá sancionar con la descalificación en los casos establecidos en esta guía o conforme al RRV.

108.2 Cuando se prevea una penalización de puntuación, ésta se aplicará conforme a la regla 44.3(c) RRV añadiendo a la posición de llegada del barco según su tiempo corregido, el número de puestos resultante de los porcentajes sobre el número de inscritos en el grupo y número mínimo de puestos que se indiquen en cada caso en las tablas de esta regla.

El barco penalizado por medición no podrá participar de nuevo en las restantes pruebas siendo puntuado en ellas como DNC, a menos que corrija las desviaciones antes de la siguiente prueba.

Si el barco penalizado por medición se acogiera a la regla 64.3(c) RRV, podrá seguir compitiendo si cumple con lo establecido en la citada regla y también será penalizado en las siguientes pruebas en las que participe.

108.3 El Comité de Protestas podrá siempre imponer la descalificación en vez de la penalización alternativa cuando considere que el barco infractor:

- (a) ha causado daños de consideración,
- (b) ha adquirido una ventaja significativa como consecuencia de infringir una regla a pesar de haberse autopenalizado,
- (c) ha infringido deliberadamente una regla, o
- (d) ha cometido una falta contra la deportividad.

108.4 INFRACCIONES DE MEDICION BAJO EL SISTEMA RI

Cuando un barco es convocado a un control, la incomparecencia ante el medidor principal o la no presentación a medición del barco o del equipamiento designado será penalizada con la descalificación del barco en todas las pruebas del día.

- (a) Si en un control de medición se hallan las siguientes desviaciones con respecto al certificado bajo el Sistema RI, se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos de su grupo o clase:

	No Penaliz. *	25-45 %	45-65%	DSQ
Francobordos (mm) **	≤ 5	>5 y <20	20 y <40	≥ 40
TRIM (mm) **	≤ 15	>15 y <30	30 y <40	≥ 40
Cambio de Y, H, BH (mm) ****	≤ 20	>20 y <40	40 y <70	≥ 70
*** J, E y SPL (%)	≤ 0.5	>0.5 y <2	2 y <4	≥ 4
*** SPA (%), HSA (%) y MSA (%)	≤ 1	>1 y <3	3 y <7	≥ 7
TRINQUETA LIGERA puño de escota por detrás línea LPG	$<2\%$	$\geq 2\%$ DSQ	$\geq 2\%$ DSQ	$\geq 2\%$ DSQ
P, IG y ISP (%)	≤ 0.2	>0.2 y <2	2 y <4	≥ 4
Peso de barco por dinamómetro	$\leq 2\%$	>2 y $\leq 4\%$	4 y $\leq 7\%$	$>7\%$

* Las cifras y porcentajes señalados en esta columna constituyen el límite a las desviaciones sobre tolerancias a las que se refiere la regla 64.3(a) RRV por lo cual no podrá aplicarse esta regla cuando se superen tales valores. Si un barco no supera éstos valores, no será penalizado, pero no participará de nuevo hasta que haya corregido la desviación, excepto si el Comité de Protestas decide que no ha habido oportunidad ó posibilidad razonable para hacerlo.

** La penalización de Francobordos y Trim se aplicará en el porcentaje previsto sobre el número de barcos inscritos en su Grupo o Clase. Se considera el valor de francobordos exclusivamente cuando no se pueda realizar pesaje y estos estuvieran en el certificado.

*** Elementos que se han de corregir para poder seguir regateando, estén o no penalizados.

**** En la Y solo penalizará si el valor hallado es menor del que se indica en el Certificado y mayor del 1.5% de la (LOA-BH). El BH y la H solo penalizarán si el valor hallado es menor al del Certificado.

Un Armador, tendrá derecho a aplazar la medición de su spinnaker si este no se encuentra perfectamente seco, pudiendo aplazar la medición para el día siguiente, pudiéndose realizar dicha medición

hasta dos horas antes de la hora de salida prevista de la primera prueba del día.

El Comité técnico de la RANC presentará ante junta directiva de la RANC los cambios de los valores de cualquiera de las desviaciones anteriores sin que tal modificación pueda aplicarse con carácter retroactivo.

En caso de encontrarse varias desviaciones de cualquiera de los apartados de toda la regla 108 de este reglamento, las penalizaciones serán acumulativas y si la suma de todas ellas sobrepasan el 50%, el barco será descalificado (DSQ), excepto cuando se produzcan varias desviaciones en una misma vela, se tomara solamente a efectos de penalización, la medida que tenga prevista una penalización mayor en el cuadro anterior.

- (b) Si en un control de medición se encontrara cualquier discrepancia con respecto al Infracciones a la regla 51 RRV (lastre móvil). Movimientos de pesos y lastre con respecto al certificado RI se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

Movimiento de anclas y/o cadena:	Mayor a 2 metros de su sitio de medición	60%
	Entre 2 m y 1 m de su sitio de medición:	20-40 %
Discrepancias en la declaración del armador de los elementos de "Descripción del barco" o elementos pesados (nº. de burdas, tipo de construcción del casco, hélice, equipamiento, aparejo, etc.)		DSQ
Faltas o movimientos de plomo interior:		DSQ
Llevar exceso de peso superfluo no acorde al tipo de regata:		20-40%

- (c) Si en un control de medición se encontrara cualquier discrepancia con respecto al certificado RI, no prevista en los puntos (a) y (b) anteriores y no debida a un error por parte de la Autoridad Administrativa, que así lo reconociera; según la variación del valor del SPM/TCF recalculado con el que tenía en su certificado, se aplicarán

las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

% variación SPM / TCF	% s/número inscritos de su Clase	Mínimo de puestos
Mayor que 0,25 %	50	6
Menor o igual que 0,25 %	20	4
Menor o igual que 0,05 %	No se penalizará	0

En caso de que el nuevo cálculo del certificado no afecte a los valores del mismo, no conllevará penalización.

- (d) Si en un control de medición o por medio de una declaración de un competidor, se encontrara cualquier discrepancia con el certificado RI presentado en la inscripción, y que fuera consecuencia de un error en la transcripción del mismo por parte de la Autoridad Emisora y esta, así lo reconociera, el Comité de Protestas, con el asesoramiento directo de la Autoridad de Medición de la regata, podrá solicitar el nuevo cálculo del certificado, con la consiguiente aplicación a los resultados obtenidos por el barco afectado, o en caso que este procedimiento no afecte a los valores del certificado, no conllevará penalización. Esto será de aplicación incluso después de haber finalizado el trofeo, siempre y cuando haya habido una protesta formal durante el trofeo por este hecho.

108.5 OTRAS INFRACCIONES EN:

Se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

INFRACCION	% mínimo s/número inscritos en su grupo	Mínimo de puestos
OCS	DSQ	
Instrucciones de Regata	20 %	3
Instrucciones de Regata (infracciones menores)	Aviso (o 10 %)	0 (o 1)

108.6 INFRACCIONES AL REGLAMENTO DE SEGURIDAD DE LA ISAF (WORLD SAILING)

Penalizaciones por faltas en los elementos de seguridad **según la categoría de la regata**. El anuncio de regatas podrá modificar los elementos a controlar, así como las penalizaciones a aplicar. Se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

Regla	ELEMENTO A CONTROLAR	30-50% 3 a 6 puestos	DSQ
BAJO CUBIERTA			
2.03.2	Lastre y equipo pesado firmemente trincados contra vuelco de 180	X	
3.18.2	Retrete operativo e instalado con seguridad	X	
3.19.2	Literas instaladas con seguridad	X	
3.20.1	Fogón instalado antivuelco para uso seguro navegando	X	
3.21.3	Uno o más depósitos de agua de emergencia con capacidad mínima de 9 litros	X	
3.25.3	1 ó 2 bombas de achique manuales		X
3.25.3	2 baldes sólidos de capacidad no menor de 9 litros, con rabiza	X	
3.27.4	Luces navegación emergencia , fuente de energía y cableado diferentes	X	
3.28.1	Motor propulsor y - Batería separada:		X
3.28.3	Cantidad mínima de combustible en tanques de instalación permanente (*)	X	
3.29.1	Radio transceptor marino . Si VHF, mínimo de 25 W. Antenas en tope palo y emergencia	X	X
3.29.1	Receptor de radio capaz de recibir partes meteorológicos		X

4.03	Espiches cónicos de madera blanda sujetos junto aberturas	X	
4.05	Uno o más extintores cargados y revisados		X
Regla	ELEMENTO A CONTROLAR	30-50% 3 a 6 puestos	DSQ
4.06.1	- Una ó 2 anclas con sus cadenas, trincadas contra vuelco de 180: - No llevar - llevar solo una en barcos >= 8.5 m LOA	X	X
4.07.1	Linternas resistentes al agua, una con capacidad de señales. Bombillas y pilas	X	
4.08	Botiquín de urgencia y manual de uso	X	
4.09	Sirena de niebla		X
4.10	Reflector de radar		X
4.13	Escandallo o sondador electrónico	X	
4.14	Corredera o aparato de medir distancias recorridas		X
4.15.1	Caña de emergencia adaptable a la mecha del timón	X	
4.15.1	Método alternativo de gobernar el barco si falla el timón	X	
4.16	Herramientas y respetos. Cizalla o medio para cortar la jarcia firme	X	
4.17	Nombre del barco en equipo flotante diverso (chalecos y aros salvavidas, etc.)	X	
4.18	Material reflectante en aros, balsas, arneses y chalecos salvavidas	X	
4.26.	Mayor de capa (ver regla) o - rizo en la mayor que disminuya el 40% el gratil		X
4.26	Foque de tiempo duro (ver regla). Sistema alternativo de	X	

	envergado		
5.01.1	Chaleco salvavidas por tripulante con pito, nombre del barco y material reflectante -NO llevar o faltan más del 30% -Falten algunos (<30%)		X X
5.02.1	Arnés con cabo de seguridad por tripulante -No llevar -Falten algunos (<30%)	X	X
5.02.7	Cabo de seguridad para al menos 30% tripulación (Además del arnés. Ver Regla)		X
SOBRE LA MESA DE CARTAS			
	Certificado de medición completo y reglamento ORC ó RI ó IRC		X
3.29.1	un equipo automático para obtener la situación	X	
4.10	Cartas (no solo electrónicas), libro de faros y equipo de navegación	X	
4.12	Gráfico debidamente protegido reflejando posición de los elementos de seguridad	X	
4.20	Certificado de revisión de la balsa salvavidas	X	
SOBRE CUBIERTA			
4.20	Balsa(s) salvavidas. Estiba y tiempo de recogida (ver regla). Capacidad para cada tripulante		X
3.14.2	Pasamanos cable inox trenzado 3-5 mm de diámetro. Trincado de extremos -Pasamanos tensos (5.1 Kg. en medio < de 50mm) - Cabo sintético tirante de long. menor a 100 mm En los barcos que sea obligatorio su uso.	X X	X

3.17	Apoya pies , no menor de 25 mm. Alrededor de la cubierta a proa del palo		X
3.24.1	1 ó 2 compases marinos , instalados adecuadamente y compensados.		X
3.27	Probar las luces de navegación . Bombillas de respeto (25 W)		X
4.01.1	Letras y números de vela , tamaño de los de la mayor, en costados o desplegable		X
4.04.1	Líneas de vida de cable inox 1x19 de 5 mm. O cinchas de igual resistencia. - No llevarlas a bordo - No llevarlas instaladas	X	X
4.22	Salvavidas con nombre del barco, silbato, luz de autoencendido, ancla de capa y baliza de asta al alcance del timonel y listo para su uso inmediato		X
4.24	Guía de cabo de al menos 15 m. Fácilmente accesible desde la bañera		X
SEÑALES PIROTÉCNICAS			
4.23	4 BENGALAS ROJAS CON PARACAÍDAS Ninguna Falta alguna o alguna caducada (< 50%)	X	X
4.23	4 BENGALAS ROJAS DE MANO Ninguna Falta alguna o alguna caducada (< 50%)	X	X
4.23	2 BOTES DE HUMO NARANJA Ninguna Falta alguna o alguna caducada (< 50%)	X	X

- (*) Los tanques deberán tener la cantidad de combustible necesaria para poder navegar durante 8 horas a 6 nudos.

108.7 CHALECOS, LINEAS DE VIDA Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD

En las Regatas de Altura, Solitarios y A Dos, se exigirá a los participantes el uso de **CHALECO SALVAVIDAS, ARNES Y LINEAS DE VIDA** en todo momento.

109 PETICIONES DE REPARACIÓN (RDG)

Las reglas 62 y 64.2 del R.R.V. quedan modificadas con la siguiente adición:

Cuando el Comité de Protestas decida que un barco tiene derecho a reparación puede bonificarle de las siguientes formas:

- (a) Cuando se bonifique el tiempo invertido, su tiempo compensado será corregido correspondientemente, y recibirá la puntuación que obtenga el barco cuyo tiempo compensado sea más próximo. Esta bonificación no afectará a la posición de los demás barcos. Así, dos barcos pueden recibir la misma puntuación.
- (b) Cuando se bonifique su puntuación se procederá según lo establecido en la regla A10 del RRV.

110 PUNTUACION

110.1 DEFINICIONES

- (a) **Barco inscrito** es aquel cuya inscripción ha sido confirmada por la organización una vez cumplidos todos los trámites previos.
- (b) La **posición** de un barco en cada prueba será la de su orden de llegada, una vez compensado su tiempo, y aplicadas las penalizaciones en tiempo corregido, si las hubiera, excepto los barcos que se retiren después de terminar (RET) y los que sean descalificados (DSQ), que no tendrán posición asignada.
- (c) La **puntuación** de un barco será la que corresponda a su posición en la prueba, aplicadas las reparaciones concedidas si las hubiera.

110.2 SISTEMA DE PUNTUACION

Se aplicará el Sistema de Puntuación Baja del RRV. En caso de empate se aplicará el sistema de la Regla A8 del RRV.

111 NOMBRE DEL BARCO

El nombre de un barco es aquel que figura en su certificado, y podrá exhibirse en cualquier parte de su casco, respetando siempre lo previsto en la Reglamentación 20 de la ISAF (WORLD SAILING).

112 LETRAS DE NACIONALIDAD Y NUMEROS DE VELA

112.1 Los barcos exhibirán y usarán únicamente los números de vela que figuran en su Certificado de Medición, excepto autorización expresa por escrito del Comité de Regatas.

112.2 Los barcos monotipos (Platu 25 - J-80) podrán exhibir el número de vela, consistente en el número de casco precedido por los números correspondientes a su Clase.

113 BANDERAS IDENTIFICATIVAS DE GRUPO O CLASE

Según los barcos regateen agrupados en grupos o clases, llevarán una u otra o las dos. Se izarán en popa en lugar visible sobre la cubierta.

114 USO DEL MOTOR

111.1 Un barco que no haya salido y que llega tarde a la salida, puede propulsarse a motor o ser remolcado para alcanzar la línea de salida, siempre que:

(a) Pare su motor o suelte su remolque antes de llegar a la zona de salida y no salga hasta al menos tres minutos después de su señal de salida, y además

(b) Informe por escrito del incidente a su llegada lo más pronto posible y siempre antes de que termine el plazo para protestar. (Adición a la regla 42.3 RRV)

114.2 Mientras se encuentre en regata un barco podrá hacer uso del motor por el tiempo estrictamente indispensable para librarse después de varar o de colisionar con otro barco u objeto (Adicción al RRV 42.3 apartado (g)), siempre que cumpla con los siguientes puntos:

- (a) Se penalice inmediatamente después del incidente, de acuerdo con las reglas 44.1 y 44.2 del RRV.
- (b) Informe por escrito del incidente a su llegada lo más pronto posible y siempre antes de que termine el plazo para protestar. (Adición a la regla 42.3 RRV)

115 USO DE LAS COMUNICACIONES

115.1 En adición las Reglas 29.1 y 29.2 RRV, podrá comunicarse por radio, canal VHF a determinar en las Instrucciones de Regata, las llamadas Individual y General.

En este caso se anunciarán los números de vela o los nombres de los barcos para su identificación. Un retraso en la radiocomunicación de estas llamadas o el orden en que éstas se hagan y cualquier fallo en la emisión o recepción de aquellas no serán motivos para solicitar reparación.

Esta regla no reduce, modifica ni exonera la responsabilidad de cada barco de salir conforme al RRV.

115.2 Los barcos deberán obligatoriamente ir equipados con un transceptor VHF u otro medio de comunicación electrónico.

116 PILOTOS AUTOMATICOS

Está prohibido el uso de pilotos automáticos, salvo en regatas en solitario, o a dos tripulantes si así lo establecen el Anuncio e Instrucciones de Regata.

CAPITULO II

REGATAS RI

201. PARTICULARIDADES DE LA FLOTA

En los artículos siguientes se indican las recomendaciones para la organización de regatas bajo el sistema RI, es posible que existan particularidades de la flota en las diferentes zonas de aplicación del RI. Por todo esto, se permite que cada club y/o Federación Autónoma adapte el presente reglamento a sus necesidades locales.

No obstante, en cada zona debería existir uniformidad en los criterios (que habrá que definir en las instrucciones de regata) de modo que los barcos que participen en estas regatas mantengan los mismos criterios en todas las regatas de la misma zona.

202. AGRUPACIÓN DE LA FLOTA

La flota RI se agrupará por clases con la recomendación indicada en el artículo 202.1, cuando cada Clase alcance un número determinado de barcos hará salida y clasificación separada

202.1 Clases RI

La flota se dividirá en Clases, de acuerdo con la siguiente Tabla:

CLASE	TCF medio
0	TCF > 1,190
1	1,050 < TCF <=1,190
2	0,980 < TCF <= 1,050
3	0,910 <TCF <=0,980
4	TCF<=0.910
**	Sport Boat

** Barcos cuya fecha de serie sea >1982 y menores de 9m con DSPM<2000Kg y DSPM/L³< 4.5.

202.1.1 Se acuerda dar flexibilidad a cada Comité de Regatas para aplicar las Clases, pero se recomienda:

- Si el número de barcos lo permite dar la salida conjunta a todas las clases.

Se recomienda a los Comités Organizadores, que en caso de no haber más de 5 barcos inscritos en la clase Sport Boat, estos se incorporen a la Clase indicada en su certificado que va en función a su TCF. Los barcos de clase 0 se unirán a los de clase 1 si no hay un mínimo de 4 barcos, y si entre estas dos clases no hay 5 barcos se unirán a la clase 2.

- Hacer una Clasificación por Clases o general, de las cuales se extraerá una **Clasificación Corinthian**, una **Clasificación para Clásicos** o y una de RI promoción.
- En caso de dar salidas por Clases, si los recorridos no son los mismos, no se podrá realizar una Clasificación General.
- Si se hacen salidas por Clases, que sean consecutivas y no haya más de 30 minutos entre la primera salida y la última.

Esto tiene por objeto no distorsionar, si ello fuera necesario, la posible Clasificación General Absoluta.

En caso de hacer clasificaciones generales conjuntas entre las Clases establecidas, se hará teniendo en cuenta la puntuación obtenida individualmente por cada barco en su Clase.

Existen diversos sistemas que tienen en cuenta la existencia de distinto número de barcos en cada Clase y la celebración de distinto número de pruebas, por lo que se recomienda contactar previamente con la Autoridad de la

zona o la RANC para definir el sistema que mejor se ajuste a la flota de cada Club.

En caso de empate se aplicará el sistema de la Regla A8 del RRV y si aún persistiera el empate ganará el barco con más barcos en su Clase. Adición a la regla A8 del RRV.

En caso que un armador compita en la misma regata en varios sistemas, se mantendrá el grupo mayor para hacer la clasificación

202.1.2 División RI Clásico

- No llevar publicidad.
- Barco de serie anterior al año 1982
- RPP < 110
- Llevar enrollador de genova o mosquetones en las velas de proa
- No se permite Tuff luff o similar en velas de proa.
- Llevar mayor y velas de proa de poliéster no laminado (Dacron)
- No se permiten barcos con habitabilidad vacíos.

202.1.3 División Corinthian:

Se considera que son barcos de división Corinthian aquellos barcos que cumplan con la Reglamentación 22 ISAF (WORLD SAILING).

202.1.4 División Promoción:

Podrán competir en la división Promoción aquellos barcos, en los que así venga definido en su Certificado y los barcos RI Clásicos.

Se considerará barco de la División Promoción a los barcos que cumplan con las siguientes especificaciones:

Los barcos con **rating RI Promoción** deberán de cumplir con los siguientes requisitos:

- No llevar publicidad
- No llevar palo de carbono en barcos de serie posterior al año 2000
- Los barcos con certificado RI estándar (sin ninguna medición)

- RPP menor de 106 en aquellos barcos que tengan alguna vela medida
- Lleven enrollador de génova o mosquetones en las velas de proa.
- Lleven mayor o velas de proa de poliéster no laminado (Dacron)
- Cumplir con habitabilidad como mínimo.

Si un barco no cumple con alguna de estas características y quiere participar en esta división deberá solicitarlo por escrito al comité técnico de la RANC quien podrá autorizarlo atendiendo a las características del barco y tripulación. Así mismo un barco que cumpla con las características de este tipo de barcos, pero no con el espíritu de la división, el comité técnico de la RANC podrá excluir el barco en esta división.

203. BANDERAS DE DIVISIÓN Y BANDERAS DE CLASE

Las banderas de Clase son las siguientes:

CLASE	BANDERA
0	"W" del CIS
1	"T" del CIS
2	"K" del CIS
3	"Q" del CIS
4	"U" del CIS
Sport Boat	"E" del CIS

Las embarcaciones deberán llevar izada en su backstay la bandera de Clase correspondiente.

En regatas locales que no hay mucha flota se recomienda hacer 2 o tres clases como máximo, agrupando las clases 0-1-2, la clase 3-sport boat y la clase 4.

204 SISTEMA DE CLASIFICACIÓN Y COMPENSACIÓN RI

La elección del viento a aplicar para el sistema de compensación RI será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

Se recomienda la aplicación de los siguientes sistemas para la Clasificación de las embarcaciones:

En los barloventos sotaventos se utilizará el Tiempo sobre Tiempo (TCF_M).

En regatas costeras o largas (>40 millas) donde hay periodos de encalmadas intercalados con periodos de viento debido a los cambios de día y noche se recomienda la utilización del viento medio SPM, pero si en la regata no hay encalmadas prolongadas se recomienda la utilización del TCF_M.

Un criterio objetivo para aplicar el SPM es cuando la velocidad media para realizar el recorrido es menor de 3 nudos de velocidad.

La elección del sistema de compensación será responsabilidad del Comité de Regatas y su decisión no será objeto de protesta o solicitud de reparación.

La elección del sistema a aplicar para el cálculo de una clasificación, se debe basar en los datos meteorológicos que se tengan sobre el campo de regatas y en la toma de datos del recorrido de la prueba. Las millas de los distintos tramos del recorrido realizado se tomarán redondeando a dos decimales por exceso o defecto según el caso.

Hay otros dos factores en el certificado RI el TCF_up (ceñida) y el TCF_dw (popa), Estos factores se podrán utilizar en regatas costeras donde aproximadamente el 90% de recorrido sea con vientos de ceñida (viento real durante todo el recorrido con un ángulo $< 60^\circ$ respecto al rumbo directo salida o desmarque /llegada) o con vientos portantes (viento real durante todo el recorrido con un ángulo $> 60^\circ$ respecto al rumbo directo salida o desmarque/llegada), en caso de duda se aplicara uno los sistemas anteriores.

En barloventos y sotaventos o recorridos costeros con tramos también se puede aplicar el TCF_up y el TCF_dw, para ello hay que calcular el TCF de la regata para cada barco y este se calcula multiplicando el TCF_up * el porcentaje de millas de ceñida del recorrido (ángulo menor de 60 grados) y sumándole el TCF_dw * el porcentaje de millas de portante (ángulo superior o igual a 60 grados). $TCF_r = TCF_{up} * (\%up) + TCF_{dw} * (\%dw)$ (opción de prueba para el año 2016 a utilizar por comités expertos con medios)

Se recomienda no dar ninguna salida para los grupos RI 1, 2 y 3 con un viento medio de intensidad inferior a 5 nudos en recorridos "Barlovento-Sotavento", "Triángulos", y/o recorridos inferiores a 10 millas o superior a 25 nudos.

204.1 Los sistemas de compensación aplicables en la clasificación de las pruebas son los siguientes:

Tiempo sobre Distancia: para el que se utiliza el SPM.

Tiempo sobre Tiempo: para el que se define el TCF, que se obtiene de dividir 648 entre el valor del SPM, $TCF = 648/SPM$

El tiempo compensado será el resultante de redondear al segundo el tiempo obtenido por la fórmula, redondeando 0,5 al entero superior

209.1.1 **Tiempo sobre Distancia:**

Siendo: SPM (Segundos por milla) - Tiempo sobre distancia

El tiempo compensado se obtiene con la fórmula:

$$TC = TI - SPM \cdot M$$

Siendo:

TC = Tiempo compensado TI = Tiempo invertido M = Longitud del recorrido en millas

204.1.2 **Tiempo sobre Tiempo:**

TCF (Factor Multiplicador de Tiempo) - Tiempo sobre tiempo:

Aplicando el TCF se tiene:

$$TC = TI \cdot TCF$$

Siendo:

TC = Tiempo compensado TI = Tiempo invertido

205 TIEMPO LÍMITE

El tiempo límite de un barco en una regata determinada es el tiempo máximo que puede invertir en esa regata. Si un barco no finaliza una regata dentro de su tiempo límite será clasificado como 'no terminó' (DNF).

Hay dos opciones:

OPCIÓN 1 (recomendada y por defecto):

$$TL = (K + SPM) * M$$

TL: Tiempo Límite

K: Factor constante 800

M: Longitud del recorrido en Millas

OPCIÓN 2: Se calcula para cada barco en función del SPM que figura en el certificado de medición, aplicado de la siguiente forma:

$$TM = SPM * K$$

$$TL = TM * M$$

TM: Tiempo por Milla

TL: Tiempo Límite

K: Factor constante 2

M: Longitud del recorrido en Millas

A menos que las Instrucciones de Regata dispongan otra cosa, a fin de controlar el tiempo límite de una prueba, el valor del factor K se puede variar.

R
A
N
C

REAL
ASOCIACIÓN
NACIONAL DE
CRUCEROS

CAPITULO III

MEDICIONES Y CERTIFICADOS

301 CERTIFICADOS DE MEDICION

El certificado de medición es un documento que contiene las medidas de la embarcación y los resultados del cálculo, con los cuales se calcula su clasificación en las regatas.

Es emitido por la Autoridad Administradora y tiene validez para el año en que se ha expedido, caducando en la fecha que figura en el documento, por lo que se debe solicitar su renovación a comienzos de cada año.

La **Autoridad Administradora** es la RANC (Oficina de Rating On Line) o las entidades que designe esta.

Un barco solo puede tener un certificado válido de medición, ya que cada certificado invalida automáticamente el certificado anterior.

Es obligatorio llevar a bordo en regatas una copia del certificado válido de medición y, cuando corresponda, del certificado de habitabilidad.

302 GESTION DE LOS CERTIFICADOS DE MEDICIÓN

Los certificados de medición se solicitarán directamente a la Autoridad Administradora.

Los documentos a remitir son los siguientes:

- El impreso de solicitud de certificado, debidamente cumplimentado en todos sus apartados. Los modelos de solicitud están a disposición en las páginas WEB.
- Formulario de Habitabilidad
- Hoja de medidas del Medidor
- Copia de la transferencia bancaria o en su defecto número de tarjeta de crédito incluida en la solicitud.

Una vez procesados y verificados los datos se emitirá el certificado y se remitirán por email.

303 CERTIFICADOS RI, están descritos en el reglamento RI

303.1 IMPORTE DE EMISION DE CERTIFICADOS RI.

Durante el año 2017, la emisión de certificados de medición

Emisión Certificados	1er. Certificado Año	2º Certificado y modificaciones
Precio por metro	6,00 €	3,00 €
Certificados Urgentes	25,00 €	Para emisión en < 8 h

En los certificados de tripulación reducida y/o sin espi, como segundo certificado, el coste será de 3€ metro LOA.

Los certificados para un solo Trofeo - SIN MEDICIONES tendrán el coste de 25 euros.

Los certificados para un solo Trofeo- IMPORTANDO DATOS DE OTROS SISTEMAS o MEDICIONES- tendrán un coste de 35€

Las modificaciones solo del número de tripulantes tendrán un coste de 5 €

Los certificados solicitados después del 1 de octubre del año en vigor tendrán una reducción del 50%, si se paga la tarifa completa, para el año siguiente serán gratuitos.

Certificados de urgencia: Cuando la solicitud de un certificado tenga entrada en la Oficina On Line de Rating con una antelación menor de 8 horas a la fecha en que se precise, dicha solicitud se tramitará como urgente. (Ver Tabla anterior)

304 NORMAS DE MEDICIÓN RI

- (a) Se dispondrá, durante el transcurso de la regata, de unos dinamómetros calibrados.
- (b) Durante el transcurso de la regata, se efectuarán controles diarios de medición, como mínimo, a uno o dos barcos de cada

Clase. La elección de estos barcos la realizará el Medidor Principal en conjunción con el Comité de Regata, aplicando los siguientes criterios:

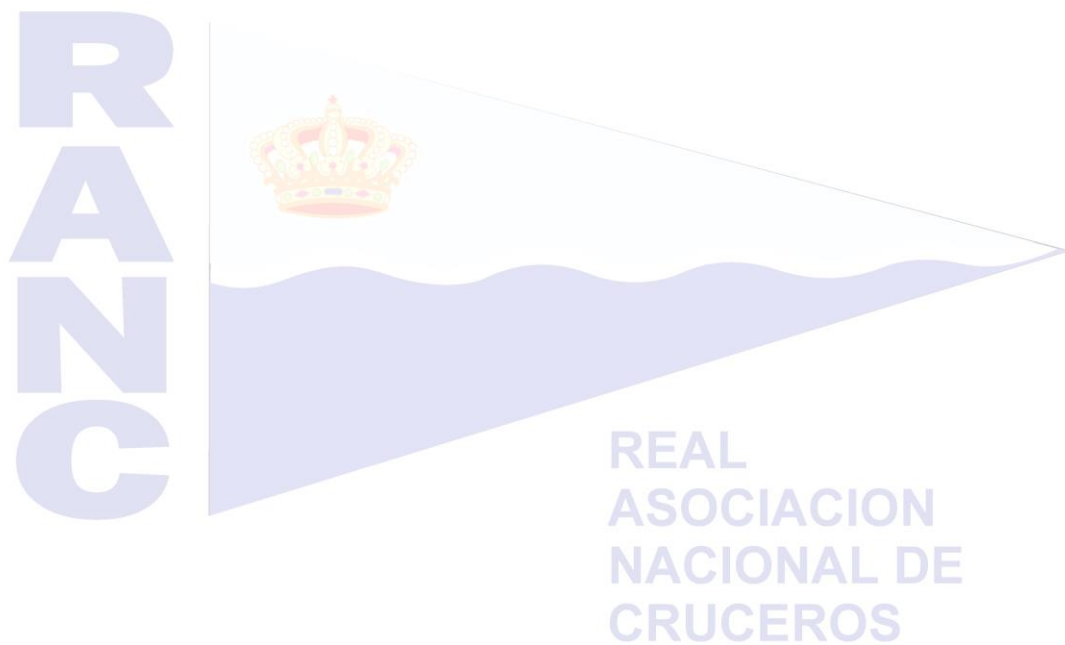
- El primer clasificado del día en cada Clase, o
- Aquellos barcos clasificados en los primeros puestos que no hayan sido controlados en regatas anteriores recientes, o
- Aquellos barcos de reciente botadura o que hayan sido medidos en una sola ocasión para la obtención del certificado.

El Comité Técnico RI podrá seleccionar barcos para que el Comité de Medición proceda a efectuar controles sobre los mismos, con el objeto de que los controles no resulten repetitivos para un mismo barco en regatas sucesivas y próximas entre sí, o por encontrar anomalías en el rating de un barco y, de forma, que los controles de medición abarquen a la mayor cantidad posible de barcos.

(c) Se efectuarán todas las comprobaciones de medición que se consideren oportunas entre las siguientes:

- En la línea de llegada (sin previo aviso en el TOA.)
 - Control de la tripulación.
 - Comprobación de inventario de velas con los sellos de medición
 - Comprobación de la hoja de seguridad y elementos pesados declarados por el armador.
 - El medidor podrá precintar cualquier elemento del barco que considere oportuno, para luego su revisión en tierra que será avisado en el TOA.
- En la zona de medición (previa convocatoria en el TOA):
 - Medidas del génova, Spinnaker y de la mayor.
 - Aparejo: I, ISP, J, SPL, TPS, E y P. Se tomará, en principio, el BAS como bueno y en caso de discrepancia se comprobará éste.
 - Lanzamientos
 - Pesaje del barco si se dispone de grúa o Travelift.

Si por razones meteorológicas no se puede realizar la medición, ésta se aplazará para la primera ocasión posible, pero siempre antes de la salida de la última prueba; después de este tiempo se anulará este control.



CAPITULO IV

NORMATIVA PARA LAS COPAS Y CAMPEONATOS RANC

NORMATIVA PARA LOS PREMIOS DE LA COPA RANC POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

- 1) Las copas RANC solo podrán ser organizadas por clubes asociados a la RANC.
- 2) Los clubes la solicitaran a la RANC mediante un mail o carta firmada por el presidente del club o su representante.
- 3) La RANC antes del 31 de diciembre designara los clubes organizadores de las copas RANC por comunidades autonómicas.
- 4) La RANC colaborara en la organización de la regata, con personal técnico de la RANC, donde los gastos de desplazamiento y dietas van a cargo de la RANC y los de manutención y alojamiento por el club organizador.
- 5) La copa RANC serán 2 trofeos un trofeo al primero de la general y un trofeo al club ganador. Podrá haber otros premios.
- 6) Para el trofeo al primero de la general se hará si todos los barcos hacen el mismo recorrido por tiempo compensado entre todos los barcos, en caso de que no hagan el mismo recorrido, se tomaran los puntos de cada barco en su clase, siempre y cuando el mínimo de barcos en esa clase sea de 6 barcos salidos para poder puntuar. Se sumarán los puntos de cada barco en cada clase, y en caso de empate será aplicará el trofeo a la clase más numerosa, y si persiste el empate se hará este según el apéndice A8 del RRV.
- 7) Para el trofeo al mejor club se decidirá la fórmula más apropiada según las inscripciones y se notificará en el TOA 2horas antes de la primera prueba. El club que menos puntos saque será el ganador del trofeo.
- 8) Estas normas se pueden adaptar según la lista de inscritos, previa consulta con la RANC.