

INSTRUCCIONES GENERALES PARA REGATAS DE FORMULA

ESTAS INSTRUCCIONES DE REGATA CORRESPONDEN A TODAS LAS REGATAS DE LAS FORMULAS "ORC INTERNACIONAL", "ORC CLUB", "ORC SPORTBOAT" - "PHRF", "VELEROS CLÁSICOS Y VINTAGE" Y CLASES QUE SE AGREGAN A ALGUNAS DE LAS REGATAS DE FORMULA ORGANIZADAS POR EL YACHT CLUB ARGENTINO EN EL AÑO 2017 A LAS MISMAS SE ADICIONARA EN CADA CASO LAS PLANILLAS DE INSCRIPTOS, HANDICAPS Y AVISOS MODIFICATORIOS. EL PRESENTE PROGRAMA SERA CONSIDERADO AVISO DE REGATA DE CONFORMIDAD CON LA REGLA 89.2 Y EL APENDICE J

1. REGLAS:

1.1.Las Regatas se correrán bajo las "Reglas", tal como se definen en el Reglamento de Regatas a Vela de la World Sailing 2017-2020 (RRV).

1.2.Las Reglas Especiales World Sailing para Regatas de Crucero (OSR) y las prescripciones especiales del Yacht Club Argentino en su carácter de Autoridad Nacional ORC de la Argentina. Las "Categorías" por las que se correrá cada regata están establecidas en el Programa de Regatas.

1.3.Regla Fundamental 4 del RRV Decisión de Regatear: La responsabilidad por la decisión de un barco de participar en una regata o de continuar regateando, es exclusiva del barco.

1.4.Derecho de Paso: Entre la puesta y la salida del sol, regirá el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972 (RIPA) y las enmiendas de Noviembre de 1981, reemplazando a las Reglas de Derecho de Paso de la Parte II del RRV. Cuando la partida de una regata sea en horario nocturno, regirá el Reglamento de Regatas a Vela por diez minutos luego de la partida o como lo indique las instrucciones particulares.

1.5.Se modifica la Regla 55 del RRV agregando la siguiente frase: "Se permite desechar al agua las bandas elásticas o de lana cuando se prepara una vela para su izado o cuando se está izando".

2. PUBLICIDAD:

2.1.Las presentes regatas se correrán de acuerdo a las Reglas de las Clases participantes y a la Regulación 20 de la World Sailing.

2.2.Los competidores exhibirán en la proa de los yates los calcos de los auspiciantes de la regata, de acuerdo a la Regulación World Sailing 20.4, que establece que la Autoridad Organizadora podrá exigir la exhibición de publicidad del auspiciante del evento en cada banda de la proa. También podrá hacer colocar banderas de los auspiciantes en el estay de popa mientras estén en regata y en el estay de proa mientras permanezcan fondeados en Puerto, antes y después de las regatas.

3. ELEGIBILIDAD E INSCRIPCIÓN:

3.1.Los barcos cumplirán con los requisitos de inscripción establecidos por el Yacht Club Argentino, en las Informaciones Generales para los Timoneles, del presente Programa e Instrucciones de Regata.

3.2.La CR se reserva el derecho de inclusión en una u otra Fórmula y de medir nuevamente barcos y/o inspeccionarlos cuando lo crea conveniente.

4. AVISOS A LOS COMPETIDORES:

Toda comunicación oficial se dará a conocer en el Tablero Oficial de Avisos del Club en Dársena Norte o en el Puerto correspondiente, hasta dos horas antes de la partida.

5. AUTORIDAD ORGANIZADORA: Yacht Club Argentino (y Clubes coorganizadores, ver Instrucciones Particulares).

6. CAMBIO EN LAS INSTRUCCIONES DE REGATA:

Todo cambio en las Instrucciones de regata se publicará antes de las dos horas antes de la partida de la regata programada para ese día, excepto que cualquier cambio en el programa de regatas se publicará antes de las 20 horas del día anterior al que tenga efecto.

7. SEÑALES EN TIERRA:

7.1.La CR desplegará señales visuales en el Palo Militar del Club en Dársena Norte, en Mar del Plata, o en el Mástil de Señales de Partida o llegada de la CR en tierra, según corresponda

7.2.Cuando se despliegue la bandera de inteligencia en tierra, se reemplaza en Señales de Regata, Bandera de Inteligencia, un minuto por no menos de 60 minutos.

8. PROGRAMA:

Las fechas de cada regata se han establecido en la Parte I de este Programa de Regatas.

9. CLASES Y SERIES:

9.1.Fórmula "ORC Internacional": Se dividirá en 2 Series A y B. Habrá una Clasificación General.

9.2.Fórmula "ORC Club": Se dividirá en 3 o 4 Series A, B y C (y D en caso de 4). Habrá una Clasificación General.

9.3. Fórmula "ORC Sportboat": Se dividirá en dos Series Crucero y Regata. No habrá Clasificación General

9.4. Fórmula "PHRF": Se dividirá en 3 Series. A, B y C. No habrá Clasificación General.

9.5."Veleros Clásicos" y "Vintage": Correrán separados en dos series y no habrá clasificación general.

9.6. No se permitirá la participación simultánea en más de una Fórmula.

9.7.En las Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club" no podrán participar barcos con eslora menor a los 26 pies.

9.8.En la Fórmula "ORC Sportboat" podrán participar barcos con eslora entre los 20 y 27 pies.

9.9.Tripulaciones en Dobles: utilizará la Fórmula "ORC Club" y las divisiones de Series que se determinen.

10. DIAS Y HORAS DE PARTIDA:

Los horarios de partida de las regatas figuran en el Programa de Regatas. El horario de partida de la primera de las Series será indicado en la nómina de yates inscriptos. El orden de las Series podrá ser alterado hasta los 10 minutos previos del horario mencionado.

11. BANDERAS DE CLASE:

Salvo que las Instrucciones Particulares lo indiquen de otra manera, las Banderas de Clase serán las siguientes:

11.1. Fórmula "ORC Internacional"

Serie A - Numeral 1 - Código Internacional de Señales

Serie B - Numeral 2 - Código Internacional de Señales

11.2. Fórmula "ORC Club"

Serie A – Numeral 3 - Código Internacional de Señales.

Serie B – Numeral 4 - Código Internacional de Señales.

Serie C – Numeral 5 - Código Internacional de Señales.

11.3. Fórmula "ORC Sportboat"

Numeral 6 – Código Internacional de Señales

11.4. Fórmula "PHRF"

Serie A – Numeral 7 - Código Internacional de Señales.

Serie B – Numeral 8 - Código Internacional de Señales.

Serie C – Numeral 9 - Código Internacional de Señales.

11.5. "Veleros Clásicos" y "Vintage" – Bandera de Clase

11.6. "Tripulación en Dobles" – Bandera "D" – Código Internacional de Señales.

12. RECORRIDOS:

12.1. En las Regatas Crucero y de Marcas Fijas los recorridos se han establecido en la Parte I de este Programa de Regatas. Las posiciones geográficas mencionadas en los recorridos se dan al sólo efecto de facilitar su localización en las cartas correspondientes. Las coordenadas se han tomado del Libro de Faros y Señales. La CR no se responsabilizará por errores en las coordenadas geográficas referidas, sea cual fuere su origen.

12.2. Recorridos Barlovento - Sotavento: Los barcos completarán 4 piernas. Orden de virada de las marcas: Partida-B-S-B-llegada. Las marcas se dejarán por babor. La CR podrá fondear una boya de despeje fondeada aproximadamente a 100 o 150 metros de la boya de Barlovento y hacia babor con relación al rumbo sotavento – barlovento, que se dejará por la misma banda que a la marca de barlovento. El ala es marca, pero el recorrido entre la boya de barlovento y ésta no se considerará como una pierna. Antes de la partida la CR intentará dar el rumbo aproximado a barlovento.

Los Veleros Clásicos, salvo que se especifique de otra manera en las Instrucciones Particulares de algún Campeonato, sólo correrán el primer Barlovento – Sotavento programado para el día.

La Comisión de Regata podrá fondear un "portón" en sotavento, lo que será anunciado por VHF canal 78A (USA) antes de la partida. El "portón" estará formado por dos boyas fondeadas aproximadamente a 100 metros entre ellas y alineadas en forma perpendicular al viento. En este caso los barcos navegarán entre las marcas del "portón", desde la dirección de la marca anterior, y rodearán cualquiera de sus marcas.

En caso de cambio de recorrido en sotavento, y habiendo anunciado la CR la utilización del "portón", se podrá fondear una sola boya en reemplazo del "portón", la que deberá ser dejada por babor.

(a) Cambio de la cantidad de piernas del recorrido: La CR a su criterio, antes de la partida, podrá cambiar la cantidad de piernas del recorrido establecida en el punto anterior para cada Clase. Esto será indicado izando la Bandera "E" del CIS, por VHF Canal 78A (USA) y se publicará en una pizarra de la embarcación de CR la cantidad de piernas a navegar, en más o en menos, para cada Fórmula. De ser necesario y de acuerdo al cambio realizado, la línea de llegada podrá ser fondeada utilizando la boya de Barlovento del recorrido para todas las Clases o alguna de ellas. En este último caso podrá haber dos líneas de llegada una en Barlovento y otra en Sotavento.

(b) Cambio de Recorrido en los Barlovento – Sotavento: De acuerdo a la Regla RRV 33 con la siguiente modificación en los puntos 33 (a) (1) y (2): "de ser posible se apoyará con sonidos repetidos y se tratará asimismo de: indicar el nuevo rumbo compás a la marca reemplazante o mostrar una bandera o una placa triangular verde para un cambio a estribor o una bandera o placa rectangular roja para un cambio a babor. Todos los barcos deberán pasar entre la boya del recorrido y la embarcación o boya que enarbole la letra C del CIS".

(c) Zona de Regata para los Barlovento – Sotavento: La CR fondeará los recorridos en la zona de la intersección de los Canales Emilio Mitre y de Acceso Norte al Puerto de Buenos Aires. En caso de falta de profundidad lo hará en la zona comprendida entre los Canales Sur, de Acceso al Puerto de Buenos Aires y la Toma de Agua de Bernal.

12.3. La CR a su criterio podrá alterar el programa de regatas de un Campeonato y dar partida a cualquier regata del mismo en función de las condiciones meteorológicas u otro motivo, incluso utilizar como recorrido alternativo un marcas fijas de los publicados en este programa. Esto podrá ser anunciado por Tablero Oficial de Avisos o bien por VHF canal 78A (USA) antes de la partida. Se podrá largar hasta 3 regatas Barlovento – Sotavento por día.

13. MARCAS: Ver Programa e Instrucciones Particulares de Regata.

14. VIENTO LIMITE:

14.1. Recorridos Marcas Fijas y Barlovento – Sotavento: No se largará una regata si los registros de viento son menores a 5 nudos o mayores a 25 nudos. Para la Fórmula Veleros Clásicos el viento límite será de 22 nudos.

14.2. Campeonato Argentino ORC: El límite de viento establecido en 14.1 se aplicará a todas las regatas de este Campeonato.

14.3. La CR resolverá la largada de la regata con la señal de atención de la primera Serie. Cualquier variación posterior en la intensidad de viento no se tendrá en cuenta para las siguientes largadas programadas de esa regata.

15. SISTEMA DE PARTIDA:

Las regatas se largarán usando el Sistema de la regla 26 RRV, con la siguiente modificación: cinco minutos antes de la señal de atención de la primera regata de la serie se izará bandera Naranja, con una señal fónica. Las sucesivas Clases o Series se largarán a intervalos de CINCO minutos, de acuerdo a los horarios de partida que se indiquen en la nómina de yates inscriptos. En caso que por cualquier motivo se interrumpiese el procedimiento de partida antes de la llamada de atención de la primera Clase, el nuevo procedimiento se iniciará con la señal de "Pre Atención" (Bandera Naranja).

La señal de atención de cada clase o serie sucesiva se dará junto con la señal de partida de la Clase precedente.

Señal	Bandera y señal acústica	Acción	Minutos faltantes
Pre-Atención - 1ra. Regata	Bandera "Naranja"; 1 sonido	Izar	10
De atención	Bandera de la Clase; 1 sonido	Izar	5
Preparatoria	P, I, Z, Z con I, o "Negra"; 1 sonido	Izar	4
De un minuto	Bandera preparatoria; 1 sonido largo	Arriar	1
De partida	Bandera de Clase; 1 sonido	Arriar	0

Además de lo dispuesto en la regla 29.1 RRV (Llamada Individual), la CR intentará llamar a aquellos barcos pasados mediante alta voz o por radio en Canal 78A (USA) de VHF. La omisión o error de esta acción no será causal de Pedido de Reparación

16. LINEA DE PARTIDA:

16.1. Frente a Dársena Norte: Estará fondeada en las proximidades del Km. 5 (Veril Sur) del Canal Sur de Acceso al Puerto de Buenos Aires.

16.2. En proximidades Canal E. Mitre: La zona de largada estará ubicada en proximidades de la posición Lat. 34° 33,600' S – Long. 058° 19,560' W.

16.3. Regatas Crucero: El detalle de las Líneas de Partida en los Puertos de recalada de cada regata se han establecido en el Programa de Regatas.

16.4. Recorridos Barlovento – Sotavento: Estará fondeada aproximadamente a 100 metros a sotavento de la boya de sotavento del recorrido. En caso de necesidad, la línea de partida podrá ser establecida utilizando la boya de sotavento del recorrido.

16.5. La línea de partida estará determinada entre el mástil de la embarcación de la CR que enarbolará bandera Naranja y una boya inflable u otra embarcación de CR que enarbole también bandera Naranja.

16.6. La CR podrá fondear una boya en las cercanías de la embarcación que será considerada como límite únicamente. Las embarcaciones no podrán partir entre dicha boya límite y la lancha de la CR.

16.7. En caso de falta de agua, la CR podrá trasladar la partida a una zona de mayor profundidad e indicará su posición geográfica por VHF Canal 78A (USA).

16.8. Los yates cuya señal de atención no ha sido desplegada se mantendrán apartados del área de partida y de todos los yates cuya señal de atención ha sido dada.

16.9. Ningún yate partirá después de transcurridos 30 minutos desde su señal de partida para las regatas crucero, o 15 minutos para los recorridos de marcas fijas y barlovento – sotavento. Su partida no será válida, y se lo tendrá como no partido. En las regatas oceánicas este período podrá extenderse según lo indiquen las Instrucciones Particulares. Esto modifica A 4 RRV.

17. UTILIZACIÓN DE MOTOR O REMOLQUE ANTES DE LA PARTIDA:

De acuerdo a lo permitido en RRV 42.3 (i) se podrá hacer uso del motor en la siguiente circunstancia: Un barco que no llegue a tiempo a la línea de partida y haga uso del motor o de un remolque para llegar al área de partida después de su señal preparatoria, informará de esto a la Comisión de Protestas mediante un escrito de su representante antes del vencimiento del plazo de protestas. La CP lo protestará de acuerdo a RRV 60.3 (a) y lo llamará a una audiencia. De acuerdo a los hechos comprobados y a la ventaja obtenida, la CP impondrá una penalidad no menor a la suma de 10 minutos a su tiempo real de regata. En caso de que no se presente el escrito en el plazo requerido y ante una protesta referida a ese incidente en cuya audiencia se compruebe el encendido del motor, el barco será descalificado y esa regata no será descartada por considerarse una infracción a RRV 2. El plazo para protestar por parte de la CP en este último caso se podrá extender hasta 24 hs del plazo original. Esta IR modifica RRV 61.3 y RRV 64.1.

18. UTILIZACION DEL MOTOR DURANTE LA REGATA:

De acuerdo a lo permitido en RRV 42.3 (i) se podrá hacer uso del motor en la siguiente circunstancia: Un barco que haga uso del motor durante la regata estrictamente por temas de seguridad no cubiertos por RRV 42.3 (g), y/o para cumplir con el preámbulo de la Parte 2 del RRV, le informará de esto a la Comisión de Protestas mediante un escrito de su representante, antes del vencimiento del plazo de protestas. La CP lo protestará de acuerdo a RRV 60.3 (a) y lo llamará a una audiencia. De acuerdo a los hechos comprobados y en el caso de que el barco haya obtenido una ventaja significativa, la CP impondrá una penalidad de tiempo que se agregará a su tiempo real de regata. En caso de que no se presente el escrito en el plazo requerido y ante una protesta referida a ese incidente en cuya audiencia se compruebe el encendido del motor, el barco será descalificado y esa regata no será descartada por considerarse una infracción a RRV 2. El plazo para protestar por parte de la CP en este último caso se podrá extender hasta 24 hs del plazo original. Esta IR modifica RRV 61.3 y RRV 64.1.

19. LINEAS DE LLEGADA:

19.1. En Dársena Norte: Estará determinada por una franja blanca pintada en el muro de la extremidad del Espigón Norte de la salida de Dársena Norte y el Mástil de la CR que enarbolará bandera Naranja, en la sede del Yacht Club Argentino.

19.2. Km. 5 (Veril Sur) del Canal Sur de Acceso al Puerto de Buenos Aires: Estará determinada por una boya inflable y el mástil de la embarcación de la CR que enarbolará bandera Naranja, fondeada al través de la misma.

19.3. Regatas Crucero: El detalle de las líneas de llegada en los Puertos de recalada de cada regata se han establecido en el Programa de Regatas.

19.4. Recorridos Barlovento – Sotavento: Estará determinada por una boya inflable fondeada a aproximadamente 100 metros a sotavento de la boya de sotavento del recorrido y el mástil de la embarcación de la CR con bandera Naranja, en la última pierna,

la boya de sotavento del recorrido no será considerada marca. En caso de necesidad, la línea de llegada podrá ser establecida utilizando la boya de sotavento del recorrido. En caso que la CR hubiese cambiado la cantidad de piernas del recorrido para una o todas las Series, podrá establecer la línea de llegada o una segunda línea de llegada utilizando la boya de barlovento del recorrido.

19.5. Llegadas nocturnas o con mala visibilidad: En caso de que los yates crucen la línea de llegada en horas de la noche o con mala visibilidad es obligatorio iluminar el número de vela e informar a la CR 2 millas antes de su llegada y al cruzar la línea de llegada, por Canal 78A (USA) de VHF, para ser identificados. Además los yates tomarán su hora de llegada y la informarán en la Declaración de Cumplimiento.

19.6. La CR podrá fondear una boya en las cercanías de la embarcación que será considerada como límite únicamente. Las embarcaciones no podrán llegar entre dicha boya límite y la lancha de la CR.

20. DISTANCIAS:

Las distancias aproximadas de cada regata han sido establecidas en el Programa de Regatas.

21. LIMITE DE TIEMPO:

Modificando la Regla 35 del RRV se establecen los siguientes límites de tiempo:

21.1. Regatas Crucero: No habrá límite de tiempo, salvo en las regatas por etapas en que el límite será una hora antes de la partida de la siguiente etapa, y en los casos donde se indique un límite en el Programa e Instrucciones Particulares de regata.

21.2. Recorridos Barlovento – Sotavento:

(a) Límite de tiempo para la primera pierna, bordeada a barlovento: Será de 45 minutos desde la señal de partida. Si ningún barco completa la pierna en ese lapso, el Oficial de Regata anulará la regata.

(b) Límite de tiempo para la regata: Los barcos deberán completar el recorrido dentro de las 3 horas 30 minutos a contar del horario de partida de su serie. Los barcos que no lleguen dentro de este límite de tiempo serán considerados DNF (no llegado). Si ningún yate llega dentro del tiempo límite, el Oficial de Regata anulará la regata.

21.3. Recorridos de Marcas Fijas frente a Dársena Norte: Se cumplirá 15 minutos antes del horario de la puesta del sol. Los barcos que no lleguen dentro de ese límite de tiempo serán considerados DNF (no llegado). Si ningún yate llega dentro del tiempo límite, el Oficial de Regata anulará la regata.

21.4. Recorrido Larga Distancia Campeonato Argentino O.R.C.: No habrá límite de tiempo.

22. PROTESTAS:

22.1. Salvo que las Instrucciones Particulares de Regata dispongan otra cosa, las protestas se presentarán por escrito en los formularios oficiales en la Oficina de Vela y Motor del Yacht Club Argentino en Dársena Norte dentro de los siguientes plazos:

(a) Regatas Crucero: hasta el martes siguiente a la regata, o el primer día hábil posterior si fuera feriado, antes de las 12.00 horas.

(b) Recorridos Barlovento – Sotavento: hasta dos horas después de haber cruzado la línea de llegada de la última regata del día.

(c) Recorridos de Marcas Fijas: hasta dos horas después de haber cruzado la línea de llegada.

(d) Regatas Oceánicas y Semana Mar de Solís: se regirá de acuerdo a las Instrucciones Particulares de las mismas.

22.2. Las protestas presentadas serán anunciadas en el Tablero Oficial de Avisos hasta 30 minutos de vencido el plazo de presentación de protestas. En el caso de protestas presentadas por la CP o por la CR, dicha publicación será válida como notificación en tiempo y forma a los barcos protestados. Esto modifica RRV 61.1 (b).

22.3. La audiencia de la Comisión de Protestas se llevará a cabo en la sede de Dársena Norte del Yacht Club Argentino según el tipo de regata:

(a) Regatas Crucero: el miércoles siguiente a la regata o el primer día hábil posterior si fuera feriado, a las 18.00 horas.

(b) Recorridos Barlovento – Sotavento o Fijos: una vez finalizado el plazo de presentación de protestas.

(c) Regatas Oceánicas y Semana Mar de Solís: según Instrucciones Particulares.

22.4. El Recorrido Larga Distancia del Campeonato Argentino O.R.C será considerado como “Regata Crucero” y serán de aplicación los puntos 22.1 a) y 22.3 a).

22.5. La Autoridad Organizadora podrá nombrar observadores en las regatas y los mismos estarán facultados para dar opiniones sobre incidentes cuando se les requiera. Podrán ser integrantes del Jurado y darán su testimonio (R.R.V. 63.6). La embarcación en la que naveguen enarbolará una bandera Blanca con una “J” ó “CR”.

22.6. Los Jurados o las Comisiones de Protestas podrán asignar penalidades de puntaje, recargos de tiempo, puntos o puestos a su criterio, en el caso de infracciones al Preámbulo de la Parte 2 del RRV, a las reglas de Clase o a la regla 42. Esto modifica RRV 64.1.

22.7. Si la Comisión de Regatas ve que una embarcación en regata ha infringido el Reglamento para Prevenir los Abordajes (RIPA) y/o el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), podrá protestar a dicha embarcación por infracción al Preámbulo de la parte 2 del RRV. De confirmarse la infracción, la CP impondrá una penalidad no menor a una 1 hora de tiempo, que se agregará a su tiempo real de regata. Esto modifica RRV 64.1

23. SISTEMA DE DESCUENTOS:

23.1. Fórmulas “ORC Internacional” - “ORC Club” – “ORC Sportboat”: el tipo de Circuito e intensidad de viento se establecerán al finalizar cada regata. Además la CR, en caso de considerarlo necesario y a su criterio, podrá establecer distintos tipos de circuitos e intensidades de viento para cada Serie y para la Clasificación General de cada regata. El método adoptado para dar puntaje en una regata, así como los vientos elegidos y las distancias de los recorridos no serán motivo de protesta o de pedido de reparación.

23.2. Fórmula “PHRF”: Se aplicará el sistema de tiempo sobre tiempo.

23.3. Fórmula “Veleros Clásicos” y “Vintage”: Se aplicará el sistema de tiempo sobre distancia.

24. DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO:

Esta exigencia será sólo para las regatas oceánicas y el plazo y lugar de presentación regirá de acuerdo a las Instrucciones

Particulares de las mismas. Para que los yates sean clasificados, los timoneles deberán presentar indefectiblemente la Declaración de Cumplimiento.

25. DECISIÓN DE REGATEAR Y RESPONSABILIDAD

Será exclusiva responsabilidad de los participantes la decisión de partir o continuar en regata. Todos los participantes en estas regatas admiten con su sola participación, que compite voluntariamente y bajo su propio y exclusivo riesgo, teniendo pleno conocimiento que la competencia puede ser peligrosa, por lo que libera de toda responsabilidad, directa o indirecta y con tanta amplitud como lo permita la ley, a los organizadores, coorganizadores, autoridades, oficiales y jueces, y/o agentes y/o empleados de los organizadores y coorganizadores y/o prestadores de servicios, en forma onerosa o gratuita, por cualquier daño, erogación, lesión o pérdida de la vida y/o de los bienes que pudiera sufrir y renuncian a cualquier tipo de acción, demanda o reclamo ante los tribunales ordinarios de Justicia ordinaria, por que aceptan someterlas al arbitraje. Esta limitación de responsabilidad abarca los hechos que ocurran antes, durante, entre o después de la competencia y actividades conexas, incluyendo la atención y traslado en caso de una emergencia médica.

26. ASISTENCIA MEDICA:

En caso de asistencia médica de urgencia y no encontrándose en el momento pariente cercano que asuma la responsabilidad, el participante autoriza al organizador de la competencia a disponer las medidas de urgencia que decida el equipo médico contratado para la competencia y, a ese efecto consignará en el formulario de inscripción su cobertura médica e indicará adónde desea ser trasladado para su atención.

27. ARBITRAJE:

Las decisiones finales y acciones tomadas por los organizadores, relativas a cualquier controversia de índole patrimonial o de cualquier otra naturaleza, que exceda el marco decisorio establecido por el Reglamento de Regatas a Vela de la WS, pero que tenga origen directo o indirecto en la competencia o en hechos o actos vinculados a la misma, que puedan involucrar a los participantes con los organizadores o con otros participantes, o a cualquiera de los mencionados entre sí, en forma conjunta o indistinta, no serán recurribles ante los tribunales de la Justicia Nacional, Provincial ni Municipal. Solamente podrán ser sometidas, por cualquiera de las partes involucradas, al arbitraje del Tribunal Arbitral de Derecho Deportivo, el que establecerá las normas de procedimiento y cuyo laudo será vinculante, definitivo e inapelable.

28. MENORES:

Para el caso de tripulantes menores de 18 años, se deberá presentar el consentimiento de los titulares de la patria potestad para su participación y aceptación de las Reglas, siendo responsabilidad del propietario del yate o de su representante informar la participación de los menores y acompañar a la inscripción la conformidad de los responsables legales. Se tomará como válido el trámite realizado ante la FAY, si figura en el listado publicado en su web.

29. BARCO QUE ABANDONA O NO PARTE:

Todo yate inscripto que no parta en una o todas las etapas de una regata o que abandone, deberá comunicarlo lo más pronto posible al Oficial de Regata o en la Oficina de Vela y Motor, en Dársena Norte, Mar del Plata o San Fernando, o a la Comisión de Regata en el puerto de recalada de la regata.

30. SEGURIDAD – CHALECOS SALVAVIDAS:

30.1. Modificando el preámbulo de la Parte 4, cuando en la lancha de CR se encuentre izada la bandera “Y” del CIS, todos los participantes deberán usar elementos de flotación personal.

30.2. Se recomienda fuertemente al propietario o timonel de la embarcación exigir el uso de chalecos salvavidas para toda su tripulación en las regatas de crucero o larga distancia, cuando las condiciones meteorológicas así lo aconsejan y/o en horas nocturnas.

31. INSPECCIONES Y PENALIDADES:

31.1. La CR podrá inspeccionar, a su criterio, a los yates participantes sobre cualquier aspecto, elementos de seguridad, medición, peso de tripulación, etc. antes de la partida o al finalizar cada una de las regatas.

31.2. Los barcos deberán estar a disposición de la CR para inspeccionarlos. La lista de los barcos a inspeccionar podrá ser anunciada en el Tablero Oficial de Avisos o al cruzar la línea de llegada en cada regata.

31.3. Cuando en una inspección la CR encuentre defectos respecto del equipamiento, de la medición o de los certificados que debe llevar el yate, podrá autorizarlo a correr de acuerdo con la Regla 78.2, sin perjuicio del derecho del yate a pedir una audiencia de acuerdo a la Sección B de la Parte 5 del RRV.

31.4. La CR, a su criterio, podrá aplicar un sistema de Penalizaciones Alternativas por infracciones detectadas por las inspecciones que se realicen. El listado de penalizaciones que se aplicarán de acuerdo a la gravedad de la falta, se publicarán en la parte final de este Programa de Regatas. Esto modifica el Apéndice A5.

31.5. Los puestos penalizados se aplicarán en la Clasificación General y en la Serie. El puntaje penalizado de un barco no superará los puntos correspondientes a DSQ. Los demás yates no modificarán sus puestos ni puntajes.

32. PROFUNDIDAD EN LA ZONA DE REGATAS:

Se comunica a los participantes que debido a la progresiva reducción de la profundidad en las zonas donde se realizan las regatas organizadas por el Club, la CR procurará tomar las medidas necesarias para evitar que el fenómeno indicado cause inconvenientes a los yates, pero en caso que esto suceda no se concederá ningún tipo de reparación, ni compensación a los participantes afectados. Esto modifica la Regla 62 RRV.

33. LIMITE DE TRIPULANTES:

33.1. Fórmula "ORC Internacional" - "ORC Club" – "ORC Sportboat": El límite de tripulantes se establecerá de acuerdo al peso de la tripulación del certificado de medición correspondiente a cada yate.

33.2. Es obligatorio presentar una planilla de Declaración de Pesos de la Tripulación antes de partir o al finalizar la primera regata de un Campeonato.

33.3. Cambio de Tripulante: Se informará por escrito hasta una hora antes de la partida de la regata, declarando también el peso correspondiente.

33.4. Las Fórmulas "ORC Internacional" - "ORC Club" – "ORC Sportboat" permiten la posibilidad de que el propietario de cada yate declare hasta 48 horas antes de la primera Regata un peso de tripulación por él elegido, procesándose el Certificado de Medición con dicho valor.

34. COMUNICACIONES RADIALES Y TELEFONICAS:

Excepto en una emergencia, ningún barco efectuará transmisiones de radio mientras esté en regata ni recibirá comunicaciones de radio que no puedan recibir los otros barcos. Esta restricción también rige para los teléfonos móviles.

La CR operará por VHF canal 78A (USA) o lo que indiquen las Instrucciones de Regata particulares.

35. PARQUE CERRADO:

35.1. Cuando se determine que habrá "Parque Cerrado" sólo será para las Fórmulas "ORC Internacional", "ORC Club" y "ORC Sportboat" y se asignarán amarras a los barcos que participen en la prueba; no podrán abandonar la misma, salvo para correr, sin autorización expresa de la CR y hasta la publicación de la Clasificación Final. Además, no se permitirá realizar ningún tipo de limpieza de fondo o bandas desde la línea de flotación hasta la quilla, ni colocar, colgar, o disponer cualquier elemento alrededor del barco que impida o altere la libre circulación del agua y / o el paso de la luz solar en la línea de flotación o debajo de su nivel, ni sacar barcos a tierra, salvo por averías, donde la CR podrá autorizar movimientos por causas debidamente justificadas.

35.2. El "Parque Cerrado" se inicia con la llegada de los barcos participantes al fondeadero de Dársena Norte luego de finalizar la primera regata del Campeonato, incluso para aquellos que deseen correr en forma individual el siguiente fin de semana.

36. NOMINA DE INSCRIPTOS Y PLANILLAS DE HANDICAPS:

La nómina de yates inscriptos, planillas de handicaps y horarios de partida de cada serie se darán a conocer el día anterior a la partida de cada regata en la Oficina de Vela y Motor de Dársena Norte y serán publicadas en la web www.yca.org.ar junto con la información del Campeonato.

37. SISTEMA DE PUNTAJE, CLASIFICACION DE REGATAS Y CAMPEONATOS:

37.1. La Clasificación de cada regata se hará por tiempos corregidos y se asignarán puntos en base a los puestos obtenidos en la Clasificación General y en la Serie, según corresponda. Los barcos que corran en Clase serán clasificados por tiempo real.

37.2. En las regatas crucero, cada Etapa será considerada como una Regata.

38. PENALIZACIONES Y BONIFICACIONES DE TIEMPO:

Cuando se penalice a un barco con un tiempo de recargo, este será agregado al tiempo real y con este se calculará el tiempo corregido correspondiente, cuando se bonifique a un barco con tiempo, se procederá similarmente.

39. POSICIONADORES SATELITALES:

39.1. En las regatas a partir del 1º de Febrero de 2017 y de acuerdo a la Categoría de las Offshore Special Regulations de la World Sailing:

39.1.1. Categorías 1 y 2: será obligatorio la utilización de un posicionador satelital Delorme InReach.

39.1.2. Categoría 3: será obligatorio la utilización de un posicionador satelital.

39.1.3. Categoría 4 del tipo "Crucero": se recomienda especialmente la utilización de un posicionador satelital.

39.2. 48 horas antes de la partida los participantes deberán compartir a la AO el "link" para ingresar a los datos de seguimiento. La AO mostrará durante la regata los datos de los barcos participantes en la web: posicionadores.yca.org.ar

39.3 Los participantes deberán asegurar la provisión permanente de energía y el correcto funcionamiento del sistema, dando al menos una posición cada 30 minutos durante todo el transcurso de la prueba. Todo barco en el que se discontinúe la transmisión del posicionador podrá ser protestado por la CR. La desconexión del posicionador podrá ser motivo de penalización o descalificación del barco. Esto modifica la Regla 63.1 del RRV.

40. PREMIOS:

Ver informaciones generales para los Timoneles.

INFORMACIONES GENERALES PARA LOS TIMONELES

1. NORMAS GENERALES:

a) Inscripciones: Las inscripciones se recibirán en la Oficina de Vela y Motor del Yacht Club Argentino en Dársena Norte, hasta las 18.00 horas de dos días hábiles anteriores a la fecha de cada regata, salvo que se especifique otra cosa en los Avisos de Regata.

b) Disposiciones sobre premios: Adjudicación: El primer premio se adjudicará cuando haya tres o más inscriptos. Se adjudicará el segundo, tercero y cuarto premio, cuando se hayan inscripto 5, 9 y 12 barcos y de allí en adelante se otorgará un premio más cada 10 inscriptos. En una serie cuando corra 1 barco se le adjudicará un premio equivalente a un 2º puesto.

En la Clasificación General habrá solamente primer premio. Para el Campeonato Argentino se premiará al Campeón y Subcampeón de la Clasificación General en ORC Internacional y ORC Club. Además habrá primero, segundo y tercer premio en cada una de las series según la cantidad de inscriptos en las mismas.

c) Estímulo Regatas con Handicap:

Para socios propietarios de barcos se harán acreedores del régimen de estímulo si parten en la prueba para la cual se requieren los servicios.

Dichos servicios deberán solicitarse con un mínimo de 3 días de anticipación en la sede correspondiente, completando un formulario en el que se informa la regata en la que participará.

El estímulo consistirá en dar los servicios de varadero, travelift, pluma y eslingaje sin cargo para las regatas y/o campeonatos organizados por el Yacht Club Argentino, los campeonatos oficiales de "IRC" y "PHRF" y con un descuento del 50% para el resto de las regatas organizadas por Entidades Reconocidas. Los cargos por lavado de fondo estarán a cargo del socio. La vigencia del estímulo será válida desde 7 días antes de la regata. En el caso de la regata Buenos Aires – Mar del Plata la vigencia del estímulo se extenderá a 21 días y deberá efectivizarse dentro de los 30 días previos a la regata.

Para la Regata Buenos Aires – Rio de Janeiro la vigencia del estímulo se extenderá desde el 15 de diciembre hasta el día previsto para la partida de la regata. Para los propietarios de barcos que no sean socios del Club y que hayan comprometido su participación en esta regata, se les cobrará de acuerdo a lo previsto para los socios fuera de regata.

Los movimientos y servicios motivados por mediciones u otras inspecciones reglamentarias oficiales, se prestarán sin cargo en la fecha y por el tiempo previsto para las mismas.

Si se produjeran averías durante la regata y como consecuencia de ello fuere necesario utilizar alguno de los servicios precedentemente mencionados registrará el mismo estímulo hasta 7 días hábiles siguientes a la regata. Este servicio deberá

solicitarse por escrito, describiendo las averías y el mismo será autorizado por la Comisión de Yachting a Vela. Superado este término, si fuera necesario prolongar la vigencia del estímulo, se deberá contar con la aprobación previa de la Comisión de Yachting o de la Comisión de San Fernando o Dársena Norte.

Prioridad: Un día antes de la regata y el día de la misma, los socios participantes tendrán prioridad para la utilización de todos los servicios de varadero, travelift, pluma y eslingaje. Las horas extras estarán a cargo del socio que solicite el Servicio. La Comisión de San Fernando o Dársena Norte podrá eximir al Socio de pago de horas extras cuando se incurra en estas por fuerza mayor.

Si por cualquier motivo el barco no parte en la regata para la cual ha solicitado el estímulo, se facturará el 100% de los valores corrientes de los servicios utilizados.

2. MEDALLA "YACHT CLUB ARGENTINO"

Premio Especial para Regatas con Handicap.

Para el 2017 se disputará una MEDALLA "YACHT CLUB ARGENTINO" en las Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club". El premio se otorgará al barco que obtenga mayor puntaje en la Clasificación General de cada regata y en relación con la cantidad de barcos partidos. Será condición para ganar la Medalla, haber participado por lo menos en el 75 % de las Regatas programadas y corridas válidamente para la misma.

Se acumulará puntaje cuando partan por lo menos 3 barcos. De no ser así, igualmente las regatas serán consideradas válidas a los efectos del porcentaje mínimo exigido de participación en regatas y las mismas podrán ser descartadas. La Regata Buenos Aires - La Panela - Buenos Aires otorgará puntos a pesar de no cumplirse con el mínimo de 3 barcos partidos y no podrá ser descartada, salvo que el barco esté participando en la División de Tripulaciones en Dobles. En las regatas donde se establezca por Aviso de Regata particular límites de eslora para poder participar por razones de seguridad, las embarcaciones involucradas no acumularán puntaje en las mismas aunque embarcaciones de su misma serie puedan correr. Este hecho no será motivo de protesta o pedido de reparación.

Para determinar al ganador de esta Medalla se computarán las regatas del Circuito Atlántico Sur Rolex Cup, Buenos Aires - Rio de Janeiro, Buenos Aires – La Panela – Buenos Aires, los Campeonatos Verano, Metropolitano, Invierno, Primavera, Argentino y Clausura, Recorrido Media Distancia, la regata Buenos Aires – Punta del Este y Punta del Este – Buenos Aires.

Puntaje: El puntaje obtenido por cada barco surgirá de la aplicación de la Tabla que se transcribe en el Cuadro N° 1, tomándose en cuenta la cantidad de barcos partidos

en cada regata. Los valores obtenidos se multiplicarán por los siguientes factores:

Cruceros:

Mayores de 200 millas: Factor 4

Entre 100 y 200 millas: Factor 3

Entre 50 y 100 millas: Factor 2

Resto de las regatas crucero: Factor 1

Recorridos entre boyas: Factor 1.

Descartes: Se descartará el 25 % de las regatas programadas y corridas válidamente.

Si en el cálculo resultan valores con decimales los mismos serán computados redondeándose el resultado final a la unidad más próxima.

Los puntos correspondientes a las regatas que integran los Campeonatos se computarán individualmente. En las regatas crucero, cada etapa será considerada como una regata.

Empates: En caso de empate, se resolverá el mismo por la aplicación del puntaje obtenido en las restantes regatas del Programa de Regatas.

Será condición para obtener esta Medalla no haber sido descalificado por aplicación de las Reglas Fundamentales o la Regla 69 del R.R.V..

3. "MEDALLA DORADA"

Premio Especial para Regatas con Handicap.

Las Medallas Doradas se otorgarán en el año 2017 al ganador por puntos de cada Serie de la Fórmula "ORC Internacional", "ORC Club", "ORC Sportboat", "PHRF" y "Veleros Clásicos y Vintage" aplicándose el mismo sistema, puntaje y descarte que el utilizado para determinar al ganador de la Medalla Yacht Club Argentino, computándose para las Fórmulas "ORC Internacional" y "ORC Club" las regatas Buenos Aires – La Panela – Buenos Aires y de los Campeonatos Verano, Metropolitano, Invierno, Primavera, Argentino, Clausura y el Recorrido Media Distancia.

Para las Fórmulas "ORC Sportboat", "PHRF" y "Veleros Clásicos" computarán las regatas seleccionadas en el calendario de regatas publicado en la primer parte de este programa.

Se acumulará puntaje cuando en cada serie partan por lo menos 3 barcos. De no ser así, igualmente la regata será considerada válida a los efectos del porcentaje mínimo exigido de participación en regatas. La Regata Buenos Aires - La Panela - Buenos Aires otorgará puntos a pesar de no cumplirse con el mínimo de 3 barcos y no podrá ser descartada, salvo que el barco esté participando en la División de Tripulaciones en Dobles.

El puntaje asignado a cada regata surgirá de la aplicación de la tabla que se transcribe en el Cuadro N° 1. Los valores obtenidos se multiplicarán por los mismos factores que

para la Medalla Yacht Club Argentino.
Será condición para obtener esta Medalla

no haber sido descalificado por aplicación de las Reglas Fundamentales o la Regla 69 del R.R.V. Los tripulantes que hayan corrido el 70 % o más de las regatas que computan para el premio, recibirán una plaqueta recordatoria.

También se otorgará Medalla Dorada al ganador por puntos de cada serie de las regatas de Tripulaciones en Dobles. Computarán las regatas Buenos Aires – Río de Janeiro, Buenos Aires – La Panela – Buenos Aires, Triángulo del Plata y Regata Vuelta Gorriti. Se aplicará el sistema de puntaje utilizado en el Campeonato de Regatas de Tripulaciones en Dobles 2017 y no habrá descartes. Será condición para ganar la Medalla, haber participado por lo menos en el 75 % de las Regatas programadas y corridas válidamente para la misma.

Premio Especial para Regatas de Clases Internacionales y Nacionales

Al timonel y tripulantes de las Clases Internacionales y Nacionales que participen en las regatas anunciadas en este programa, que hubieren obtenido menor número de puntos, calculadas de acuerdo con el Sistema de Puntaje Bajo, se le otorgará una Medalla Dorada. Se computarán las de mejor puntaje en la cantidad obligatoria sobre la base de cada regata disputada en forma individual; de la misma forma se aplicará para los Torneos o Campeonatos. Será condición para que una Clase obtenga esta medalla, que se hayan programado por lo menos dos Campeonatos anuales, un mínimo de 16 regatas corridas y 5 participantes en cada Campeonato. Los premios a los tripulantes tendrán la misma exigencia que para el timonel en lo que se refiere al número de regatas corridas. Los timoneles serán responsables de registrar el nombre de los tripulantes en cada una de las regatas corridas.

Es condición para obtener el premio, haber participado en el 70% de las regatas programadas y corridas válidamente. En el caso de que el ganador de este Premio no hubiere podido participar en el 70% de las regatas corridas, por encontrarse en el exterior disputando premios internacionales de su Clase, se le adjudicará igualmente dicho premio.

Será condición para obtener esta medalla no haber sido descalificado por aplicación de las Reglas Fundamentales o la Regla 69 del R.R.V..

4. PREMIOS ESPECIALES PARA INTEGRANTES DEL CUERPO DE OFICIALES DE REGATA DEL YACHT CLUB ARGENTINO

Está integrado cada año por los socios del

Yacht Club Argentino que durante el mismo hayan largado por lo menos una regata. A los socios que hayan largado 15 ó más regatas en el año, se les otorgará una plaqueta dorada.

A los socios que hayan largado 10 ó 14 regatas en el año, se les otorgará una plaqueta plateada.

A los socios que hayan largado 5 a 9 regatas en el año, se les otorgará una plaqueta de bronce.

La cantidad de regatas se acumulará por fecha y número de regatas del día, sin tenerse en cuenta la cantidad de Clases o Series que partan en cada una de ellas.

Las regatas crucero computarán según el número de etapas y si fuesen distintas personas las que actúan según las etapas o largada y llegada se dividirá el puntaje de esa regata entre los Oficiales de Regata actuantes.

5. NORMAS PARA REGATAS CRUCERO

Los barcos de regatas oceánicas navegan a veces, inevitablemente, fuera de la vista unos de otros, y la persona a cargo del barco debe ser el único juez del "fair play". Cuando firme su declaración de cumplimiento, debe estar enteramente convencido que la regata ha sido corrida en completa obediencia de todas las Reglas e Instrucciones y en caso

de no estar seguro de ello, debe explicar en forma aceptable los alcances que confiere a esa declaración.

Será responsabilidad de cada propietario de barco, o en su defecto el patrón o timonel partir o seguir en regata.

La División de Series para el 2017 será anunciada oportunamente por boletín informativo.

La CR si lo considera necesario podrá modificar la cantidad de Series y la división, como así también determinar criterios especiales para las distintas Divisiones de la Fórmula "ORC Internacional". y "ORC Club", antes del Campeonato de Verano.

Normas de seguridad:

La seguridad de un barco y de su tripulación es de la única e ineludible responsabilidad del propietario quién debe hacer todo lo posible para asegurarse que su barco esté equipado correctamente, completamente amarinerado y tripulado por personas experimentadas que sean físicamente capaces de enfrentar el mal tiempo.

6. NORMAS PARA LAS REGATAS DE CLASES INTERNACIONALES

Se aplicaran los Reglamentos Internacionales de cada Clase y los especiales para la República Argentina aprobados por las Asociaciones de Clase.

7. TABLA DE PUNTAJE / CUADRO #1

PART	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
PTO	10	12	12	15	15	19	19	24	24	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
2		10	10	12	12	15	15	19	19	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
3			9	10	10	12	12	15	15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
4				9	9	10	10	12	12	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
5					8	9	9	10	10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
6						8	8	9	9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
7							7	8	8	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
8								7	7	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
9									5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
10										5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
11											5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
12												5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
13													5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
14														5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
15															5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16																5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
17																	5	6	7	8	9	10	11	12	13
18																		5	6	7	8	9	10	11	12
19																			5	6	7	8	9	10	11
20																				5	6	7	8	9	10
21																					5	6	7	8	9
22																						5	6	7	8
23																							5	6	7
24																								5	6
25																									5

REGLAS ESPECIALES WORLD SAILING PARA REGATAS DE CRUCERO (OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS)

© ORC LTD. 2002, ENMIENDAS 2003-2015 © WORLD SAILING LIMITED

Descripción General de las Reglas

Sección 1	Parte Fundamental y Definiciones
Sección 2	Aplicación y Requisitos Generales
Sección 3	Características Estructurales, Estabilidad, Equipamiento Fijo
Sección 4	Equipamiento Portátil y Suministros del Barco
Sección 5	Equipamiento Personal
Sección 6	Entrenamiento

Apéndices

Los Apéndices A, B, C y F son estándares mínimos; los D, E, G, H, J y K son de carácter consultivos.

A	Lastre móvil y variable
B	Para regatas en aguas internas
C	Para regatas de Dinghy en aguas internas
D	Guía ISO y otras normas
E	Código WS para la organización de Regatas Oceánicas
F	Planilla estándar de inspección
G	Entrenamiento
H	Entrenamiento médico
J	Hipotermia
K	Anclas de Mar

El Sub Comité de Reglas Especiales fue creado en 1967 por el recién formado Comité de Coordinación de Reglas de Crucero (Offshore Rule Co-ordinating Committee), que se convirtió luego en el Offshore Racing Council y ahora en el Offshore Racing Congress (ORC).

A medida que los horizontes de las regatas de crucero se extendían hacia las actividades de circunnavegación del mundo y los multicascos, también lo hacía el alcance de las Reglas Especiales, que ahora cubren las regatas en siete categorías: #0, #1, #2, #3, #4, Regatas Inshore y Regatas Inshore para Dinghy.

Las Reglas Especiales están en continua revisión y se re-publican cada dos años.

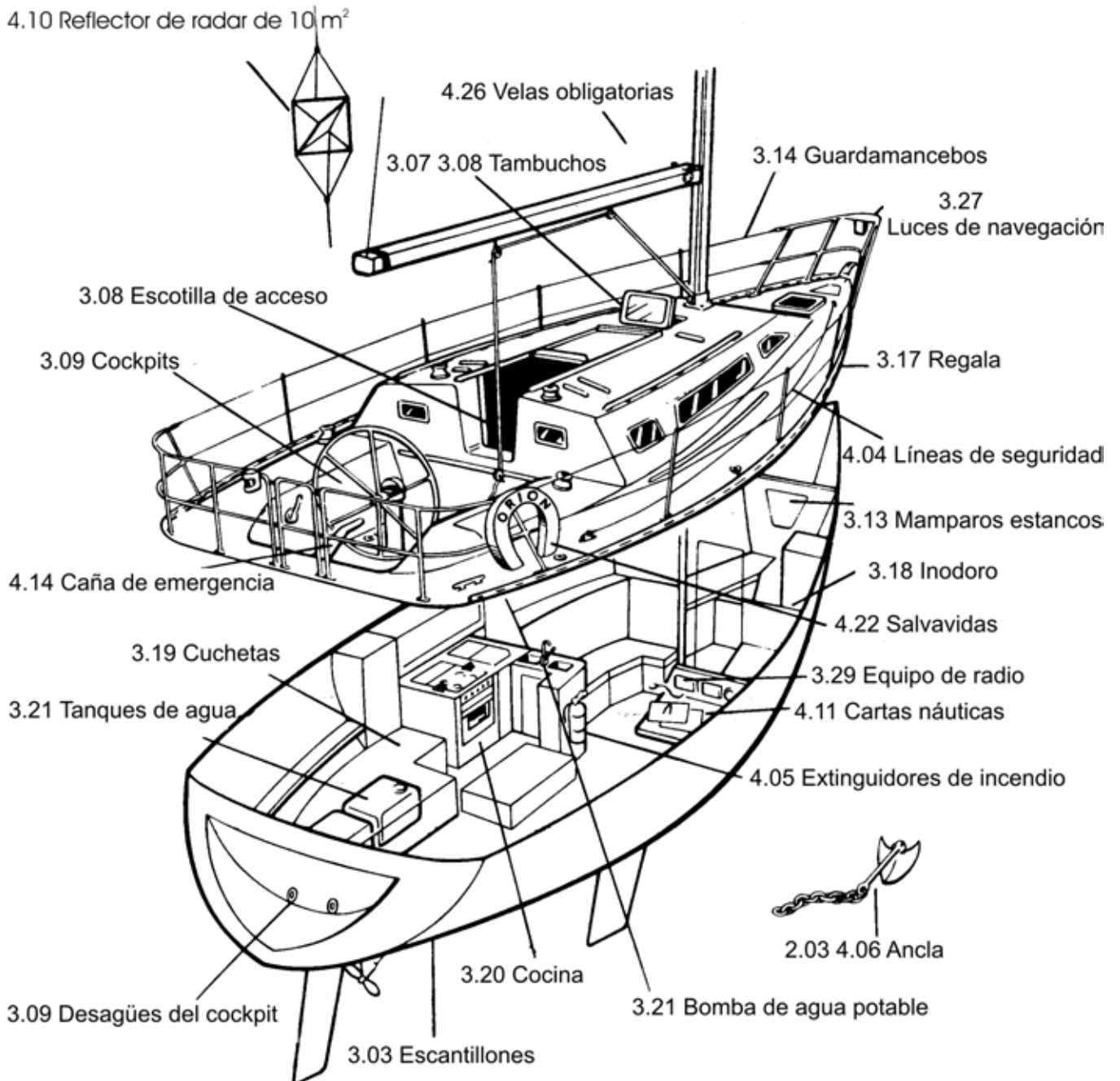
La publicación oficial, completa y actualizada de estas Reglas, como también sus interpretaciones, enmiendas y los archivos particulares para las distintas categorías y tipos de barco se pueden obtener en el sitio web de la World Sailing: www.sailing.org/documents/offshorespecialregs/index.php

Las interpretaciones oficiales de la World Sailing tendrán precedencia sobre estas Reglas Especiales y serán indexadas, numeradas, fechadas y publicadas en su sitio web.

Nota de la AO: es responsabilidad de la "Persona a Cargo" del barco cumplir y hacer cumplir estas Reglas, de acuerdo a la Categoría de la regata indicada en el "Programa e Instrucciones Particulares de Regata 2017".

REGLAS ESPECIALES PARA REGATAS DE CRUCERO

GUIA GRAFICA



REGLAS ESPECIALES PARA REGATAS DE CRUCERO

YATE: N° Vela:

LISTA DE COMPROBACIÓN DE SEGURIDAD PARA REGATAS DE CATEGORIA 4 - OSR 2017

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs
		SI	Rep.	NO	
S/N	Certificado de Medición completo válido para la Fórmula correspondiente.				
2.03.1	Todo equipo requerido en esta lista debe: funcionar correctamente, ser revisado y limpiado regularmente, ser rápidamente accesible y ser del tipo, medida y capacidad adecuada al tamaño y uso previsto del barco. Cuando no esté en uso será estibado en condiciones en las que se minimice su deterioro.				
2.03.2	Los elementos pesados deberán estar firmemente fijados o ser de instalación permanente.				
3.06.1	Los yates de mas de 8,50 m de eslora y/o botados después de 1994 inclusive tendrán dos salidas. Al menos una de ellas debe estar situada por delante del mástil principal.				
3.06.2	Los yates cuya primera botadura sea luego del 1/01/14 tendrán una escotilla que cumpla con los siguientes espacios mínimos de libre abertura: forma circular diámetro 450 mm; cualquier otra forma debe incluir dentro un círculo con diámetro de 380 mm y un área mínima de 0,18 m2.				
3.08	Accesos a cabina estancos bajo la línea de cinta. Los tableros de cierre estarán permanentemente unidos y serán capaces de ser cerrados firmemente e inmediatamente y permanecer así en un vuelco de 180°. Deberán poseer una fuerte rabiza accesible desde el interior y el exterior.				
3.09	Cockpit cerrados: No descargarán las bombas de sentina en el mismo.				
3.09.8	Cockpit: Los desagües serán como mínimo: para yates de menos de 8,50 m de LOA 2 de 25 mm de diámetro; para mayor eslora serán 4 de 20 mm de diámetro.				
3.10	Esclusas o válvulas en todas las aberturas del casco por debajo de LWL.				
3.12	La base del mástil deberá estar debidamente afirmada en la carlinga.				
3.14	Guardamancebos cuya desviación no exceda lo siguiente: 4 Kg. aplicado a un guardamancebo superior o único, a mitad de distancia de los soportes, no deberá desviarse más de 50 mm. Para el guardamancebo intermedio se aplicará lo mismo y no deberá desviarse más de 120 mm.				
3.14	Púlpito, balcones, candeleros y guardamancebos de instalación permanente y continuos. El púlpito no tendrá ninguna abertura de un tamaño tal que deje pasar una esfera de 36 cm de diámetro.				
3.14	Alturas de guardamancebo único con menos de 8,5 m de LOA: entre 45 y 56 cm, posterior a 1/92 con doble: abertura vertical no mayor a 38 cm. Más de 8,5 m de LOA: doble línea. Anterior a 1/93: el superior tendrá más de 60 cm y las aberturas no excederán los 56 cm. Posterior a 1/93: igual pero las aberturas no excederán los 38 cm. Para todos los dobles el inferior a más de 23 cm sobre cubierta.				
3.14.6	Guardamancebos de cable de acero inoxidable trenzado o cabo Dyneema o Spectra o su equivalente, sin recubrimiento. Cabo de unión max 100 mm, reemplazado anualmente. Diámetros mínimos: Cables / Cabos para LOA < 8.5 m. = 3 mm / 4 mm – LOA > 8.5 y < 13 = 4 mm / 5 mm – LOA > 13 m = 5 mm / 5 mm.				
3.18.2	Un inodoro de instalación permanente o balde fijo.				
3.19.2	Cuchetas de instalación permanente.				
3.22	Pasamanos adecuados instalados en la cabina.				
3.23	Una bomba de achique manual, que no descargue en el cockpit (salvo si es abierto) y que no esté conectada a los desagües del cockpit.				
3.23.1	Dos baldes de construcción sólida de más de 9 litros cada uno, con rabiza.				
3.24	Un compás magnético de funcionamiento independiente de cualquier provisión de corriente, instalación permanente y correctamente ajustado.				
3.27	Luces de navegación, altura no inferior al guardamancebo superior y lámparas de repuesto. Intensidad según LOA: menor a 12 m 10 w; mayor a o igual a 12 m 25 w.				
3.29.05	Un transceptor marino VHF de mano (Handy) estanco o en cobertura estanca.				

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs
		SI	Rep.	NO	
3.29.06	Además del VHF, un equipo de radio capaz de recibir boletines del tiempo. (Radio AM/FM). Puede ser el handy de 3.29.05 si posee otro VHF.				
4.01.1	Se deberá cumplir con RRV 77 y apéndice G referente al tamaño de números de vela. Eslora menor de 8,5 m. altura mínima 300 mm. Eslora mayor de 8,5 m. y menor de 11 m. altura mínima 375 mm. Eslora mayor de 11 m. altura mínima 450 mm.				
4.03	Tapones cónicos de madera blanda sujetos junto a pasacascos (Espiches).				
4.05.1	Una "Manta Corta Fuego" situada junto a cada aparato de cocción que pueda generar una llama.				
4.05.2	Dos extinguidores de incendio, fijados en lugares accesibles y diferentes del barco. De acuerdo a las OSR 2.03.1 los matafuegos deberán ser chequeados, limpiados y con su service realizado regularmente (carga válida certificada).				
4.06.1	Un ancla con cabo y cadena, adecuada para la embarcación, fácilmente accesible.				
4.07.1	Una linterna estanca con lámpara y pilas de repuesto.				
4.08	Botiquín de primeros auxilios y Manual de Emergencias Médicas.				
4.09	Un cuerno de niebla o bocina.				
4.10.1	Reflector de radar pasivo octaédrico con placas circulares con diámetro mínimo de 30 cm o un reflector con un RCS (radar cross section) mínimo de 2 m2 documentado.				
4.11.1	Cartas en papel de la zona a navegar, libro de faros y útiles de navegación.				
4.12	Plano de estiba de material durable y resistente al agua, exhibido en la cabina.				
4.13.2	Escandallo o sonda electrónica.				
4.16	Herramientas y repuestos. Cizalla o medio para cortar rápidamente la jarcia firme.				
4.22.1	Se llevará lo siguiente, al alcance del timonel y listo para su uso inmediato: un salvavidas circular con ancla de mar propia, luz de autoencendido y material reflectivo. Se recomienda que los colores del mismo sean los adecuados en los tonos del amarillo al rojo.				
4.22.5	Cabo resistente con diámetro no menor a 6 mm, de entre 15 y 25 m fácilmente alcanzable desde el cockpit.				
4.25	Un cuchillo fuerte, envainado, unido con una rabiza y accesible desde el cockpit.				
4.26	Ya sea rizos de mayor que reduzcan el gratil un 12.5% o un foque de mal tiempo con puntos de escota en la cubierta y sistema alternativo de sujeción al stay. Su área no será mayor que el 13,5% de la altura del triángulo de proa al cuadrado.				
5.01.1 y 4	Un chaleco salvavidas por tripulante con silbato, nombre de usuario o barco, material retro-reflectivo, 150 N de flotabilidad, correa entre las piernas, y manijas para levantar. Deberán ser revisados anualmente. Cantidad:				
6.04	La tripulación practicará la maniobra de "Hombre al agua", al menos una vez al año.				
6.05.3	Por lo menos un miembro de la tripulación deberá estar familiarizado con procedimientos de Primeros Auxilios, hipotermia, ahogamiento, resucitación cardiopulmonar y sistemas de comunicaciones de emergencia.				

Regla	Señales Pirotécnicas	1	2
4.23.1	2 Botes de humo anaranjado		
	Fecha Vencimiento Cumple		

El Sr. propietario/representante del yate
declara haber revisado todos los elementos de la presente lista y que se encuentran como en ella se indica

Firma: Fecha: de de 2017

YATE: N° Vela:

LISTA DE COMPROBACIÓN DE SEGURIDAD PARA REGATAS DE CATEGORIA 3 - OSR 2017

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs
		SI	Rep.	NO	
S/N	Certificado de Medición completo válido para la Fórmula correspondiente.				
2.03.1	Todo equipo requerido en esta lista debe: funcionar correctamente, ser revisado y limpiado regularmente, ser rápidamente accesible y ser del tipo, medida y capacidad adecuada al tamaño y uso previsto del barco. Cuando no esté en uso será estibado en condiciones en las que se minimice su deterioro.				
2.03.2	Los elementos pesados como: lastre deberán ser de instalación permanente.				
3.06.1	Los yates de mas de 8,50 m de eslora y/o botados después de 1994 inclusive tendrán dos salidas. Al menos una de ellas debe estar situada por delante del mástil principal.				
3.06.2	Los yates cuya primera botadura sea luego del 1/01/14 tendrán una escotilla que cumpla con los siguientes espacios mínimos de libre abertura: forma circular diámetro 450 mm; cualquier otra forma debe incluir dentro un círculo con diámetro de 380 mm y un área mínima de 0,18 m2.				
3.08	Accesos a cabina estancos bajo la línea de cinta. Los tableros de cierre estarán permanentemente unidos y serán capaces de ser cerrados firmemente e inmediatamente y permanecer así en un vuelco de 180°. Deberán poseer una fuerte rabiza accesible desde el interior y el exterior.				
3.09	Cockpit cerrados: No descargarán las bombas de sentina en el mismo.				
3.09.8	Cockpit: Los desagües serán como mínimo: para yates de menos de 8,50 m de LOA 2 de 25 mm de diámetro; para mayor eslora serán 4 de 20 mm de diámetro.				
3.10	Esclusas o válvulas en todas las aberturas del casco por debajo de LWL.				
3.12	La base del mástil deberá estar debidamente afirmada en la carlinga.				
3.14	Guardamancebos cuya desviación no exceda lo siguiente: 4 Kg. aplicado a un guardamancebo superior o único, a mitad de distancia de los soportes, no deberá desviarse más de 50 mm. Para el guardamancebo intermedio se aplicará lo mismo y no deberá desviarse más de 120 mm.				
3.14	Púlpito, balcones, candeleros y guardamancebos de instalación permanente y continuos. El púlpito no tendrá ninguna abertura de un tamaño tal que deje pasar una esfera de 36 cm de diámetro.				
3.14	Alturas de guardamancebo único con menos de 8,5 m de LOA: entre 45 y 56 cm, posterior a 1/92 con doble: abertura vertical no mayor a 38 cm. Más de 8,5 m de LOA: doble línea. Anterior a 1/93: el superior tendrá más de 60 cm y las aberturas no excederán los 56 cm. Posterior a 1/93: igual pero las aberturas no excederán los 38 cm. Para todos los dobles el inferior a más de 23 cm sobre cubierta.				
3.14.6	Guardamancebos de cable de acero inoxidable trenzado sin recubrimiento. Cabo de unión max 100 mm, reemplazado anualmente. Diámetros mínimos: para LOA < 8.5 m. = 3 mm – LOA > 8.5 y < 13 = 4 mm – LOA > 13 m = 5 mm.				
3.17	Regala o marchapié no menor de 25 mm alrededor de la cubierta a proa del palo.				
3.18.2	Un inodoro de instalación permanente o balde fijo.				
3.19.2	Cuchetas de instalación permanente.				
3.20.1	Cocina de instalación permanente y/o fijada para uso seguro navegando, con corte de combustible de acceso seguro.				
3.21.1	Todo barco tendrá bomba y tanque de agua de instalación permanente.				
3.21.3	Se llevará por lo menos 9 litros de agua para uso en emergencias en contenedores sellados a ese efecto.				
3.22	Pasamanos adecuados instalados en la cabina.				
3.23	Una bomba de achique manual de instalación permanente, que no descargue en el cockpit (salvo si es abierto), que no esté conectada a los desagües del cockpit, operable con todas las bancadas del cockpit, los tambuchos y las escotillas cerradas. En el caso de tener una palanca no fija deberá estar atada en proximidades de la bomba.				
3.23.1	Dos baldes de construcción sólida de más de 9 litros cada uno, con una rabiza de cabo resistente.				
3.24 a	Un compás magnético de funcionamiento independiente de cualquier provisión de corriente, con instalación permanente y correctamente ajustado.				
3.24 b	Otro compás magnético, además del requerido en 3.24 a, independiente de cualquier provisión de corriente y capaz de ser usado como compás de gobierno, pudiendo ser portátil o electrónico.				

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs
		SI	Rep.	NO	
3.25	Cada mástil deberá tener no menos de dos drizas capaces de izar una vela.				
3.27.1	Luces de navegación con altura no inferior a la cubierta.				
3.27.2	La potencia de las luces no deberá ser menor de 10 watt para barcos de hasta 12 metros de eslora y 25 watt para los mayores a 12 metros.				
3.27.3	Luces de navegación de emergencia, deberán ser de la misma potencia y con fuente de energía y/o cableado diferente que las principales.				
3.27.4	Se llevarán lámparas de repuesto apropiadas para 3.27.2				
3.28.1	Un motor de propulsión, interno de instalación permanente o un fuera de borda, ambos con tanques y sistema de combustible fijado. Se podrá solicitar una prueba de máquina a una velocidad mínima de: 1,8 x raíz cuadrada de la eslora en flotación en metros.				
3.28.3 a	Válvula de cierre en todos los tanques de combustible.				
3.28.3 b	Cantidad mínima de combustible para carga de baterías durante toda la regata y al menos navegar durante 8 horas a la velocidad mínima descrita en 3.28.1				
3.28.4 a	Si no posee arranque manual, deberá tener una batería de uso exclusivo para arranque del motor.				
3.28.4 b	Todas las baterías recargables a bordo deberán ser del tipo "selladas" (de GEL o AGM) para que su líquido electrolito no pueda salir o volcarse. Otro tipo de baterías instaladas a bordo hasta el 1/12 pueden continuar en uso hasta que finalice su vida útil.				
3.29.1	Un transceptor marino VHF fijo de 25 watt de potencia con antena al tope del mástil. Se recomienda la instalación de un sistema de recepción y transmisión AIS.				
3.29.1	Una antena de emergencia con cable y conector para el transceptor marino VHF fijo, cuando la principal esté sobre el mástil.				
3.29.02 c y d	Transceptores VHF instalados después del 31/12/2015 tendrán Llamada Selectiva Digital (DSC) y serán programados con un MMSI asignado para el barco. Serán conectados a un GPS y deberán ser capaces de realizar una llamada de alerta de socorro, enviando y recibiendo un informe de posición DSC a otra estación DSC.				
3.29.05	Un transceptor marino VHF de mano (Handy) estanco o en cobertura estanca. Se recomienda que posea Llamada Selectiva Digital (DSC) y GPS incorporado.				
3.29.06	Además del VHF, un equipo de radio capaz de recibir boletines del tiempo. (Radio AM/ FM). Puede ser el handy de 3.29.05 si posee otro VHF.				
3.29.08	Sistema de Posicionamiento Electrónico (GPS).				
4.01.1	Se deberá cumplir con RRV 77 y apéndice G referente al tamaño de números de vela. Eslora menor de 8,5 m altura mínima 300 mm Eslora mayor de 8,5 m y menor de 11 m altura mínima 375 mm Eslora mayor de 11 m altura mínima 450 mm				
4.01.2	Se deben exhibir el número y letras del mismo tamaño de los llevados en la vela mayor, por métodos alternativos cuando no se halle establecida ninguna de las velas numeradas. (Cenefa)				
4.03	Tapones cónicos de madera blanda sujetos junto a pasacascos (Espiches).				
4.04	Líneas de vida a ambas bandas. Pueden ser: cable de acero inoxidable sin recubrimiento con diámetro de 5 mm como mínimo (1 x 19), cabo de alto módulo de resistencia (Ej: Dyneema/Spectra) o correas de resistencia equivalente.				
4.05.1	Una "Manta Corta Fuego" situada junto a cada aparato de cocción que pueda generar una llama.				
4.05.2	Dos extinguidores de incendio de por lo menos 2 kg. cada uno, con polvo seco o equivalente, fijados en lugares accesibles y diferentes del barco. De acuerdo a las OSR 2.03.1 los matafuegos deberán ser chequeados, limpiados y con su service realizado regularmente (carga válida certificada).				
4.06	Para LOA mayor a 8.50 m dos anclas con cabo y cadena. Con LOA menor de 8,50 m solo una. Deben estar listas para su uso inmediato.				
4.07	Dos linternas estancas con lámparas y pilas de repuesto, al menos una de alta intensidad y capaz de ser utilizada de noche para buscar personas en el agua o prevenir colisiones.				
4.08	Botiquín de primeros auxilios y Manual de Emergencias Médicas.				
4.09	Se llevará un cuerno de niebla o bocina.				
4.10.1	Reflector de radar pasivo octaédrico con placas circulares con diámetro mínimo de 30 cm o un reflector con un RCS (radar cross section) mínimo de 2 m2 documentado.				
4.11	Cartas en papel de la zona a navegar, libro de faros y útiles de navegación.				
4.12	Plano de estiba de material durable y resistente al agua, exhibido en la cabina.				
4.13.1	Corredera o aparato de medir distancias recorridas				

Regla	Elemento a revisar	Cumple			Obs
		SI	Rep.	NO	
4.13.2	Escandallo o sonda electrónica.				
4.15.1	Caña de emergencia adaptable a la mecha del timón si la principal no es de metal o si el barco posee timón de rueda.				
4.15.2	Método alternativo de gobernar el yate si falla el timón. Se podrá solicitar una prueba del método.				
4.16	Herramientas y repuestos. Cizalla o medio para cortar rápidamente la jarcia firme.				
4.17	El nombre del barco será escrito con marcador indeleble en diversos elementos flotantes (salvavidas, colchonetas, bolsos de abandono, tapas de madera, etc)				
4.22.1	Se llevará lo siguiente, al alcance del timonel y listo para su uso inmediato: un salvavidas circular con ancla de mar propia, luz de autoencendido y material reflectivo. Se recomienda que los colores del mismo sean los adecuados en los tonos del amarillo al rojo.				
4.22.5	Se llevará un cabo resistente con un diámetro no menor a 6 mm de entre 15 y 25 m fácilmente alcanzable desde el cockpit.				
4.22.6	Se llevará a bordo un "Lifesling" (sistema de rescate de hombre al agua).				
4.25	Un cuchillo fuerte, envainado unido con una rabiza y accesible desde el cockpit.				
4.26	Una vela mayor de capa capaz de ser cazada independiente de la botavara, sin battens, con número de vela y de color altamente visible (o con al menos el 50% de su superficie de color visible), velas posteriores al 1/14 serán de materiales de color visible. La superficie para velas desde 1/12 no será mayor al 17,5 % del grátil por el pujamen de la vela mayor del barco. O pueden ser rizos de mayor que reduzcan el grátil a por lo menos el 40%.				
4.26	Un foque de mal tiempo con puntos de escota en la cubierta y sistema alternativo de sujeción al stay. Su área no será mayor que el 13,5% de la altura del triángulo de proa al cuadrado.				
5.01.1 y 4	Un chaleco salvavidas por tripulante con silbato, nombre de usuario o barco, material retro-reflectivo, 150 N de flotabilidad, correa entre las piernas, manijas para levantar y luz Código SOLAS LSA 2.2.3. Deberán ser revisados anualmente. Cantidad:				
5.02	Arnés de seguridad con linga de hasta 2 m de largo y mosquetón, para cada tripulante. No se permiten arneses o lingas confeccionadas antes de 01/2001.				
6.04	La tripulación practicará la maniobra de "Hombre al agua", al menos una vez al año.				
6.05.3	Por lo menos un miembro de la tripulación deberá estar familiarizado con procedimientos de Primeros Auxilios, hipotermia, ahogamiento, resucitación cardiopulmonar y sistemas de comunicaciones de emergencia.				

Regla	Señales Pirotécnicas	1	2	3	4
4.23.1	4 Bengalas de mano rojas Fecha Vencimiento	Cumple			
	2 Botes de humo anaranjado Fecha Vencimiento	Cumple		X	X
				X	X

Regla	Balsa Salvavidas (si corresponde)	Cumple			Obs
		SI	Rep.	NO	
4.20	Deberá estar estibada sobre la cubierta o en el cockpit, en los barcos anteriores a 6/01 pueden estar estibadas bajo cubierta si su peso no excede los 40 Kg.				
4.20	Cada balsa será capaz de ser trasladada a las líneas de vida o lanzada al mar en menos de 15 segundos. Las balsas de más de 40 Kg. de peso deberán estar estibadas de manera que puedan ser arrastradas o deslizadas al mar sin mayor levantamiento.				
Marca: _____ Modelo: _____ Capacidad: _____					
Fecha fabricación: / / _____ Ultimo service: / / _____					
		Cumple: _____			

El Sr. propietario/representante del yate declara haber revisado todos los elementos de la presente lista y que se encuentran como en ella se indica

Firma: Fecha: de de 2017

SISTEMA DE MEDICION INTERNACIONAL

ORC INTERNACIONAL Y ORC CLUB

El ORC Internacional y el ORC Club es un sistema de medición y cálculo de parámetros, velocidades y handicaps para barcos de regata, administrado a nivel mundial por el Offshore Racing Congress (ORC) y en nuestro país por el Yacht Club Argentino.

Su complejidad es mucho mayor que la de cualquiera de las fórmulas creadas en el pasado e incluso en la actualidad. Esa complejidad se basa en hacer predicciones de velocidad de cada barco para distintos ángulos e intensidades de viento y permitiendo la utilización de handicaps múltiples así como en base a estas predicciones establecer métodos de valor fijo mas reales.

Se asegura así una mayor equidad en los resultados, evitando favorecer o perjudicar a determinados tipos de barcos ("calmeros", "ceñidores", "livianos", "pesados", etc.).

Un elaborado Programa de Predicción de Velocidades constituye el núcleo central del sistema, y es el que en definitiva calcula los handicaps de cada barco, conforme con los valores particulares de sus parámetros de performance tales como eslora, manga, calado, estabilidad, tipo de quillote, superficies vélicas en ceñida, francos y popa, superficie mojada, desplazamiento real, configuración del aparejo, peso de mástil, peso de velas, inercia, etc.

Dicho programa requiere, a su vez, la medición previa en tierra de aproximadamente unos 1200 puntos del casco. De ese modo se puede definir perfectamente su geometría y formas, lo cual es crucial para conocer la performance potencial del barco, y tomar en cuenta cualquier anomalía en la forma del casco, así como también las características particulares del quillote y del timón.

Este sistema de medición fue concebido con el objetivo de otorgar handicaps en la forma más equitativa y científica posible. Gracias al accionar del Comité Técnico Internacional del ORC que sesiona permanentemente y mantiene un contacto fluido con las Autoridades Nacionales que otorgan certificados, se detecta y corrige rápidamente cualquier anomalía que busque explotar algún posible punto débil de la Fórmula, ya sea en el diseño, construcción o equipamiento de su flota.

Con la misma finalidad, y complementado las reglas de medición, el ORC produce las Special Regulations, en las que establece los standards mínimos de equipamiento interior de todo barco, incluyendo por ejemplo mamparos, cuquetas, armarios, volúmenes y espesores requeridos, alturas dentro de cabina, dimensiones del cóckpit, etc. los cuales a su vez intervienen también en el cálculo de velocidades.

Cada barco medido oficialmente recibe un certificado en el cual es posible encontrar una gran cantidad de información tal como: medidas de velas, aparejo, datos de hélice, y cálculos efectuados por el programa, entre ellos la estabilidad, el desplazamiento, calado real, etc.

En el mismo certificado también se encuentra una tabla con las predicciones de velocidad para distintas direcciones e intensidades de viento, expresadas en segundos por milla.

El mayor potencial del sistema se aprovecha cuando los resultados de regata se calculan por el método de handicaps múltiples, no obstante lo cual el mismo tiene la suficiente flexibilidad como para permitir la opción de hacer una sencilla clasificación por valor único, para lo cual provee el GPH (General Purpose Handicap) o por sistemas de performance simplificados como Offshore Single Number e Inshore Single Number.

De este modo se logra facilitar el procedimiento de cálculo de resultados, a la CR que así lo desee.

ORC es mucho más que una simple fórmula, es todo un sistema, complejo pero flexible, que le asegura a su barco el handicap más justo.

Si desea conocer la performance de su barco y correr con la flota más competitiva no tiene más que solicitar su medición.

PROCEDIMIENTO PARA REALIZAR UNA MEDICION ORC INTERNACIONAL Y ORC CLUB

1) Para medir o remedir un barco

Contactese con la Oficina de Vela y Motor del Yacht Club Argentino por teléfono al 4314 0505 (Interno 111), de Lunes a Viernes de 15 a 19 horas, por fax o e-mail (yca@yca.org.ar o pgutierrez@yca.org.ar), solicitando la medición, aclarando el tipo y modelo de embarcación y si estuvo anteriormente medida, así lo contactaremos con los Medidores para establecer el día y hora de la medición.

Nota: para poder realizar la medición solicitada es necesario que el barco esté preparado tal como le será indicado luego del pedido de medición.

2) Para medir una vela

Todas las velas que Ud. lleve a bordo deben estar medidas y selladas por medidores autorizados por el YCA. Para medir una vela puede contactarse con el Medidor Jefe o con los Medidores autorizados en las diferentes velerías quienes deberán entregarle un Certificado de Medición de la vela.

Si la vela medida es una Mayor, Mesana, un Genoa de LP máximo, Spinnaker o Asimétrico de ancho medio y largo máximo, entonces Ud. deberá pasar el certificado de medición de la vela a la Oficina de Vela y Motor para que su rating sea reprocesado. En el caso de que se trate de un Genoa menor, Foque o Spinnaker de menor superficie que el máximo declarado, no es necesario enviar el certificado de la vela, ya que no afecta el rating del barco.

3) Para modificar el peso de la tripulación

Ud. puede modificar el peso de la tripulación sin limitaciones durante el año, salvo las que establezcan las instrucciones de regata particulares de cada evento. Para ello envíe una notificación escrita a la Oficina de Vela y Motor del YCA con un mínimo de 48 hs. de anticipación a la próxima regata, indicando el nuevo peso de la tripulación declarado para su barco. Este peso será utilizado para procesar un nuevo certificado de medición. Si Ud. no declara peso de tripulación se utilizará para procesar el certificado el último utilizado por el barco, o sino hubiesen corrido aún el peso default del barco.

4) Para inscribirse en una regata de ORC

Para poder inscribirse en cualquier regata su barco deberá tener un Certificado de Medición válido o en proceso de emisión. Dicho certificado debe estar firmado por el Medidor Jefe y por el propietario o su representante para que sea válido y debe encontrarse a bordo en todo momento durante las regatas, salvo en el caso que dicho Certificado este en proceso de emisión.

5) Cambio de propietario

Cuando el barco cambia de propietario su Certificado de Medición deja de ser válido y debe emitirse uno nuevo, el cual deberá ser firmado por el nuevo propietario o su representante. En este caso se realizará la inspección de pesos y equipos declarados en el certificado y dependiendo de ello se remedirá nuevamente la flotación y estabilidad del barco.

6) Vencimiento de la prueba de estabilidad y flotación

Los certificados de medición que cuenten con una prueba de estabilidad de más de tres años de antigüedad dejarán de tener validez hasta que una nueva prueba de estabilidad y flotación sea realizada y el consiguiente certificado de rating sea emitido.

OBTENCION DE UN CERTIFICADO DE MEDICION

ORC INTERNACIONAL

Al comienzo de la temporada de regatas se establecerán los límites de series mínimos y máximos.

ORC Club

Una vez cumplido el paso 1, usted podrá hacerse de un certificado ORC Club llenando el formulario de aplicación que se le enviará por mail o contactándose con la Oficina de Vela, o también con el Medidor si usted quiere que se le midan algunos parámetros.

Como se sabe este certificado está basado en un número mínimo de mediciones, que son:

Tipo de hélice e instalación, FFM, FAM, IG, ISP, SPS, J, SPL, LPG, FSP, SMW, SL, SF, BAS, P, E, BAL, BD, MDT1, MDL1, TL. No será permitido la medición del peso del mástil ni la medición de estabilidad.

Los barcos menores de 26 pies de eslora participaran en la Categoría ORC SPORTBOAT

ORC SPORTBOAT

- Se establecerá para barcos de 20 a 27 pies de eslora
- Esta categoría no podrá participar en el Circuito Rolex, Regatas Oceánicas, Panela, Buceo y nocturnas.
- Los barcos podrán participar en Regatas Crucero que no excedan la línea entre La Plata y Puerto Sauce.
- Dentro de esta categoría habrá dos clases, Regata y Crucero.

1) DECLARACION DE ELEMENTOS PESADOS

Solo para barcos con certificado ORC.

Señale con una x aquellos elementos con los que cuente su barco, de acuerdo con la descripción que se adjunta.

Se define la zona central del barco como aquella situada entre el 30% y el 65% de la LOA desde la proa.

PESO DEL ANCLA + CADENA		
POSICIÓN LONGITUDINAL DEL ANCLA + CADENA (distancia desde la proa al centro del grupo formado por ambos elementos)		
Nota: el Ancla será tenida en cuenta sólo si está situada en el 30%LOA delantero, en un compartimento accesible desde la cubierta mientras el barco está en regata, y no si la misma se lleva dentro de la cabina del barco		

ELEMENTOS PESADOS SITUADOS FUERA DE LA ZONA CENTRAL	SI?
Molinete para el Ancla (sólo se contará si su peso es mayor de 15 kg. y si el ancla y la cadena se encuentran siempre en su posición de uso).	
Generador Eléctrico (sólo se contará si su peso es mayor de 50 kg.).	
Aire Acondicionado/Calentador de agua/Desalinizador (sólo se contarán si su peso respectivo es mayor de 25, 25 y 12 Kg.). El valor unitario será de 0.00025, contando como máximo 2 de estos aparatos.	
Balsa salvavidas en cubierta (se contará sólo si se encuentra en posición en TODAS las regatas)	
Enrollador de genoa (se contará sólo si se utiliza en regata con un solo Genoa y el mástil no ha sido pesado)	
Hélice de proa (sólo se contará si su peso es mayor de 15 kg.).	
Antena de radar en popa o en el mástil (en este último caso, sólo si el mástil no ha sido pesado).	
Enrollador de Mayor (se contará sólo si el mástil no ha sido pesado)	

304 Responsabilidades del propietario/representante durante las regatas.

304.1 El propietario o su representante serán responsables de:

- a) Preparación del barco para la medición de acuerdo con el IMS
- b) La declaración de los datos requeridos por el medidor
- c) Velar por el cumplimiento de todos los datos de medición impresos en el certificado. La conformidad con el certificado se definirá de la siguiente manera:
 - i) Todos los valores medidos, declarados o registrados estarán lo más cerca posible a los del certificado. Las diferencias se permiten sólo si los valores incluidos en el certificado dan un rating peor (es decir, inferior GPH).
 - ii) El área de la vela deberá ser menor o igual que la impresa en el certificado. El inventario de velas incluirá la mayor vela de proa establecida en el estay de proa, todas las velas de proa volantes y todas las velas de proa con $LPG > 110\%$ de J que tengan battens.
- d) El uso de la embarcación y equipo como lo prescribe el RRV, la Regla IMS y el sistema de rating ORC.

El propietario o su representante deberán firmar en el certificado: "Certifico que entiendo mis responsabilidades bajo las Reglas y Reglamentos ORC".

304.2 Un certificado será automáticamente invalidado por un cambio de propiedad. El nuevo propietario puede solicitar un nuevo certificado con una simple declaración que no se han realizado cambios por lo que un nuevo certificado puede ser emitido sin la necesidad de cualquier medición. Por el contrario el nuevo propietario tiene todo el derecho a que su barco sea medido nuevamente.

304.3 Cualquier cambio de los datos de medición requiere una nueva medición y una emisión de un nuevo certificado. Tal cambio puede ser:

- a) Cambios de lastre en cantidad o ubicación o configuración.
- b) Cambio de tanques, fijos o portátiles, de tamaño o ubicación.
- c) Cualquier cambio en el motor y/o en la instalación hélice.
- d) La adición, eliminación o cambio de ubicación de la maniobra o equipo, o la alteración estructural del casco que afecten al trimado o flotación de la embarcación.
- e) Movimiento de cualquier marca de medición utilizada en la medición del área vélica, o cualquier cambio en los mástiles, ubicación del mástil o posición del estay de proa.
- f) Cualquier cambio en el tamaño, en la forma o recortar velas de área máxima.
- g) Cambios en la forma del casco del barco y/o en apéndices.
- h) Cambios en los mástiles o en el aparejo, incluyendo elementos del aparejo identificados para ser ajustables en regata.
- i) Cambios en las otras medidas de casco tal cual especifica la Regla ORC 304.
- j) Cualquier otra modificación de los datos en el certificado que afecten el rating.

La publicación completa y actualizada de estas Reglas las encontrará en la página oficial del ORC: www.orc.org

VELAS PERMITIDAS A BORDO

1. Un barco mientras corra no deberá llevar a bordo mas velas de cada tipo de las cantidades especificadas a continuación:

ORC "CDL"	Más de 17.01	17 - 11.61	11.6 - 9.71	Menos de 9.71
Mayor	1	1	1	1
Vela de Proa	8	7	6	5
Spinnakers	4	4	3	3
Staysail de Mesana	1	1	1	1
Mesana	1	1	1	1

- Spinnakers incluye: Simetricos, Asimetricos yCodigo 0.
- Las especificaciones de Tormentín, Mayor de Capa y Foque de viento duro son las que establecen las ORC Special Regulations Governing Offshore Racing , párrafos 4.26.4(b) , (c) (f) y (g).

PARA LA FORMULA ORC CLUB

Los coeficientes de levantamiento aerodinámicos de los cálculos VPP son acreditados en los ángulos upwind (AWA <50) para cada uno de lo siguientes items:

- a) Si esta declarado el Enrollador de Genoa usada en asociación con una unica Genoa, (con un LPG > 110 % J)
- b) Si todos los foques/genoas y la vela mayor son hechos de poliester tejido

INSPECCIONES DE MEDICION

- Antes, durante y después de las regatas, los barcos participantes estarán sujetos a cualquier inspección de medición o de seguridad.
- Los medidores podrán realizar controles de seguridad y medición en el agua a cualquiera de los barcos participantes una vez que hayan cruzado la línea de llegada, avisándoles y debiendo los barcos quedar a disposición de los medidores en las inmediaciones de ésta.
- El Medidor convocará a través del Tablero Oficial de Avisos a los barcos que deberán pasar el control de medición en tierra. Antes de finalizar el plazo de presentación de protestas, los propietarios o sus representantes se pondrán en contacto con el Medidor, 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. La incomparecencia ante el Medidor o la no presentación a medición del barco o del equipamiento designado será penalizada con la descalificación del barco en las pruebas del día.
- Diariamente se insertará en el Tablero Oficial de Avisos la relación de los controles de medición y seguridad efectuados.
- El propietario o la persona identificada en la inscripción como responsable de un barco es el único responsable de garantizar que las medidas, lastre y elementos del barco que determinan su certificado de medición coinciden y están en la posición que figura en dicho certificado (regla 78.1 RRV).

NORMAS DE MEDICIÓN

No se permitirá la realización de pruebas de francobordos y escora dentro de las 48 horas anteriores a la hora de partida de la primera regata programada. A estos efectos, los datos de esta medición tendrán registro de entrada en el YCA antes de la hora señalada. Excepcionalmente, el YCA podrá ampliar este plazo para barcos de nueva construcción y que soliciten por primera vez el certificado cuando sin ninguna culpa por parte del propietario se hubiera producido un error en la medición o resultara imposible realizar la medición del casco dentro de aquel plazo por circunstancias imprevistas y ajenas a su voluntad. En este supuesto, la CR podrá ampliar la hora límite para la inscripción de este barco.

INSTRUCCIONES PARA LOS CHEQUEOS DE MEDICIÓN

(a) El YCA dispondrá, durante el transcurso de la regata, de una balanza oficial, y de los medios necesarios para el recálculo de un certificado ORC

(b) Durante el transcurso de la regata, se podrán efectuar controles diarios de medición. La elección de estos barcos se hará a criterio de la CR.

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

- En la línea de llegada sin previo aviso en el Tablero Oficial de Avisos:
 - Control de la tripulación.
 - Comprobación de inventario de velas con los sellos.
 - Comprobación del equipo de seguridad y elementos pesados declarados por el propietario.
 - Comprobación de la 2ª hoja del Certificado de Medición.
 - El medidor podrá precintar cualquier elemento del barco que considere oportuno, para luego su revisión en tierra que será avisado en el Tablero Oficial de Avisos.
- En la zona de medición, previa convocatoria en el Tablero Oficial de Avisos.
 - Medidas del genoa, spinnaker y de la mayor.
 - Aparejo: IG, ISP, J, SPL, E y P. Se tomará, en principio, el BAS como bueno y en caso de discrepancia se comprobará éste.
 - Peso de la tripulación.
 - Francobordos: Comprobación de la 2ª hoja y francobordos.
 - Prueba de estabilidad: Si por razones meteorológicas no se puede realizar la prueba, 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.

ATENCIÓN: A PARTIR DEL AÑO 2001 NO SE ADMITE LA INSCRIPCIÓN EN REGATAS DE BARCOS CUYAS PRUEBAS DE ESTABILIDAD TENGAN UNA ANTIGUEDAD SUPERIOR A TRES AÑOS.

Para las mediciones es obligatoria la presencia de dos tripulantes como mínimo que prepararán el barco para medición y Propietario o representante del barco. Todas las medidas, cuando se estén realizando, tendrán doble lectura: medidor y propietario o representante.

PROTESTAS DE MEDICION

Las protestas sobre medición serán tramitadas siguiendo lo establecido en el RRV, prescripciones de la Autoridad Nacional, el punto 305 del Reglamento de Medición O.R.C. y las Instrucciones de Regata.

PROTESTAS POR EL RATING

Las protestas administrativas de rating se regularán según lo establecido en el punto 305 del Reglamento de Medición O.R.C. y, cuando se originen como consecuencia de una protesta durante una regata, no afectarán a los resultados de esa regata.

PENALIDADES ALTERNATIVAS POR INFRACCIONES DETECTADAS POR INSPECCIONES

Cuando se prevea una penalización de puntuación, de acuerdo a lo establecido en el punto 31 de las Instrucciones de Regata, ésta se atribuirá conforme a la regla 44.3 (c) RRV sumando 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.

El barco penalizado por medición no podrá participar de nuevo en las restantes regatas, siendo clasificado 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.

INFRACCIONES DE MEDICION

(a) Si en un control de medición se hallan las siguientes desviaciones, se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

	No Penaliz.	10-30% 1 a 3 puestos	30-50% 3 a 6 puestos	DSQ
Suma de Francobordos (mm)	≤ 5	$> 5 \text{ y } < 20$	$\Rightarrow 20 \text{ y } < 40$	≥ 40
RMC (%)	≤ 2	$> 2 \text{ y } < 4$	$\Rightarrow 4 \text{ y } < 10$	≥ 10
Cambio de Trim (mm)	≤ 10	$> 10 \text{ y } < 40$	$\Rightarrow 40 \text{ y } < 70$	≥ 70
P, E y SPL (%) (**)	≤ 0.1	$> 0.1 \text{ y } < 2$	$\Rightarrow 2 \text{ y } < 4$	≥ 4
Spinnaker (SL-SMW) (%) (1) (**)	≤ 0.7	$> 0.7 \text{ y } < 2$	$\Rightarrow 2 \text{ y } < 4$	≥ 4
LPG Genoa y Anchos de Mayor (%) (**) Valores $\leq 4.75 \text{ m.}$ Valores $> 4.75 \text{ m.}$	$\leq (0.2+5 \text{ mm})$ ≤ 0.2	$> (0.2+5 \text{ mm}) \text{ y } < 2$ $> 0.2 \text{ y } < 2$	$\Rightarrow 2 \text{ y } < 4$ $\Rightarrow 2 \text{ y } < 4$	≥ 4 ≥ 4
HB de Mayor (%) (**)	≤ 5	$> 5 \text{ y } < 20$	$\Rightarrow 20 \text{ y } < 40$	≥ 40
JR de Genoa (%) (**)	≤ 8	$> 8 \text{ y } < 15$	$\Rightarrow 15 \text{ y } < 30$	≥ 30
JL de Genoa (%) (**)	≤ 0.5	$> 0.5 \text{ y } < 1$	$\Rightarrow 1 \text{ y } < 3$	≥ 3
IG, ISP y J (%) (**)	≤ 0.2	$> 0.2 \text{ y } < 2$	$\Rightarrow 2 \text{ y } < 4$	≥ 4
Peso de Mayor (%)	≤ 5	$> 5 \text{ y } < 10$	$\Rightarrow 10 \text{ y } < 20$	≥ 20
Peso de tripulación (%) (**)	0	$> 0 \text{ y } < 3$	$\Rightarrow 3 \text{ y } < 6$	≥ 6

(**) Elementos que deben ser corregidos para poder seguir corriendo, estén o no penalizados.

* Las cifras y porcentajes señalados en esta columna constituyen el límite a las desviaciones sobre tolerancias a 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 estos valores, no será penalizado, pero no participará de nuevo hasta que haya corregido la desviación, excepto si la Comisión de Protestas decide que no ha habido oportunidad ó posibilidad razonable para hacerlo

En caso de encontrarse varias desviaciones, las penalizaciones serán acumulativas y, de sobrepasar la suma el 50%, el barco será penalizado con la descalificación (DSQ).

Movimiento de anclas y/o cadena y/o caja de herramientas:	Mayor a 2 metros de su sitio de medición	50%
	Entre 2 m. y 0.5 m de su sitio de medición:	10 – 30 % 1 a 3 puestos
Movimiento del equipo de seguridad (chalecos, bengalas, arneses, botiquín):		10 – 30 %
y/o elementos pesados (baterías, cajas de herramientas, tanques, etc.):		1 a 3 puestos
Discrepancias en la declaración del propietario o responsable de los elementos de “Descripción del barco” (pisos de crucetas, cantidad de burdas, tipo de construcción y/o materiales del caso, etc)		10 – 30 % 1 a 3 puestos
Faltas o movimientos de “lastre interno” (plomo, hierro, etc) o falta fijación:		DSQ
Llevar exceso de peso superfluo no acorde al tipo de regata (Regla IMS 313)		10 – 30 % 1 a 3 puestos

% variación GPH	% según el número de inscriptos de su serie	mínimo de puestos
Mayor que 0.25%	50	6
Menor o igual que 0.25%	20 (Modificación a la Regla 2 (a) del Apéndice 5 del Reglamento ORC)	3
Menor o igual que 0.5%	No se penalizará	0

OTRAS INFRACCIONES:

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

INFRACCIÓN	% mínimo s/número de inscriptos en su serie	Mínimo de puestos
OCS en pruebas >50 millas	50%	5
OCS en pruebas <= 50 millas	DSQ	
Instrucciones de Regata	20%	3
Omisión de la Declaración en la llegada o Declaración Cumplimiento de las Reglas	10%	1
Instrucciones de Regata (infracciones menores)	Aviso (o 10%)	0 (o 1)

INFRACCIONES A LAS REGLAS ESPECIALES WS PARA REGATAS DE CRUCERO 2017.

Penalizaciones por faltas en los elementos de seguridad según la categoría de la regata. Se aplicarán las siguientes penalizaciones, porcentajes y número mínimo de puestos:

Regla	ELEMENTO A CONTROLAR	10-50% 1 A 6 puestos	DSQ
2.03.2	Lastre y equipo pesado firmemente trincados contra vuelco de 180°.	X	
3.14	Guardamancebos - Guardamancebos tensos (con 4 Kg. en medio, flecha < de 50 mm en el superior y < de 120 mm en el intermedio). - Cabo sintético tirante de long menor a 100 mm.	X X	
3.17	Apoyapies no menor de 25 mm. alrededor de la cubierta a proa del palo.	X	
3.18.2	Inodoro instalado con seguridad.	X	
3.19.2	Cuchetas instaladas con seguridad.	X	
3.20.1	Cocina (si corresponde) instalada antivuelco para uso seguro navegando.	X	
3.21	Uno o más depósitos de agua de emergencia con capacidad mínima de 9 litros	X	
3.23 b)	1 o 2 bombas de achique manuales		X
3.23.1	2 baldes solidos de capacidad no menor de 9 litros, con rabiza	X	
3.24	1 compás marino, instalado adecuadamente Segundo compás (fijo, portátil o electrónico)	X	X
3.27	Probar las luces de navegación. Bombillas de repuesto (25 W)	X	
3.27.3	Luces de navegaciones de emergencia, fuentes 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	
3.29.02 a)	Radio transceptor marino. VHF, mínimo de 25 W		X
3.29.02 b)	Antenas de tope de palo y emergencia	X	
3.29.02 e)	Además del VHF, un receptor de radio capaz de recibir partes meteorológicos (Radio AM/FM)	X	
3.29.02 d)	Un equipo automático para obtener la posición cuando se exija su uso (GPS)	X	
4.01.1	Letras y números de vela, tamaño de los de la mayor, en costados y cenefa desplegable.		X
4.03	Espiches cónicos de madera blanda sujetos junto a las aberturas	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

Regla	ELEMENTO A CONTROLAR	10-50% 1 A 6 puestos	DSQ
4.05	Dos o más extinguidores cargados y revisados	X (1)	X (2)
4.06	Una o 2 anclas, trincadas contra vuelco de 180°: - No llevar - Solo una en barcos >=8.5 m. de LOA	X	X
4.07	2 Linternas resistentes al agua, una con capacidad de señales y de alta intensidad, 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	
4.11	Cartas (no solo electrónicas), listas de faros y equipo de navegación	X	
4.12	Gráfico debidamente protegido con la posición de los elementos de seguridad (Plano de estiba)	X	
4.13	Escandallo o sonda electrónica	X	
4.14	Corredera o aparato de medir distancias recorridas	X	
4.15.1 (a)	Caña de emergencia adaptable a la mecha del timón, si la principal no es de metal		X
4.15.1 (b)	Método alternativo para gobernar el yate si falla el timón	X	
4.16	Herramientas y repuestos. Cizalla o medio para cortar la jarcia firme	X	
4.17	Nombre del yate en equipo flotante diverso (chalecos y salvavidas circulares, etc)	X	
4.18	Material reflectante en aros, balsas, arneses y chalecos salvavidas	X	
4.20	Balsa(s) salvavidas. Estiba y tiempo de sacada (ver regla). Capacidad. Cuando se exija su uso		X
4.20	Certificado de verificación de la balsa salvavidas, Cuando se exija su uso		X
4.22	Salvavidas con nombre del barco, reflectante, silbato, luz de autoencendido, ancla de capa y baliza de asta al alcance del timonel y listo para su uso inmediato		X
4.23	4 BENGALAS ROJAS DE MANO - Ninguna - Falta alguna o alguna caducada (<50%)	X	X
4.23	2 BALIZAS DE HUMO NARANJA - Ninguna - Falta alguna o alguna caducada (<50%)	X	X
4.24	Guía de cabos de al menos 15 m. fácilmente accesible desde el cockpit		X
4.26	Mayor de capa (ver regla) o rizo en la mayor que disminuya a 12.5% el grátil.		X
4.26	Foque de tormenta o tormentín (ver regla). Sistema alternativo de envergado		X
5.01.1 y 4	Chaleco salvavidas por tripulante con silbato, nombre del barco, correa entre piernas, luz de autoencendido y material reflectante - NO llevar o faltan mas del 30% -Faltan algunos (<30%)	X	X
5.02.1	Arnés con cabo de seguridad por tripulante - No llevar - Falten algunos (<30%)	X	X
S/N	Certificado de medición de la Formula, completo	X	

CLASIFICACIONES EN ORC

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

Los sistemas de compensación susceptibles de ser utilizados en la clasificación de las regatas son los siguientes:

A.- Recorrido Compuesto: este es el que se recomienda utilizar. Se calcula a partir de las distancias y los rumbos de viento real de cada tramo de la prueba, y se aplicará con los siguientes criterios:

El recorrido compuesto se puede utilizar con viento fijo cuando la intensidad del viento (TWS) sea regular para la flota en general, o implícito cuando la intensidad de viento sea muy variable.

Cuando la intensidad real de viento sea parecida al viento implícito del que ha ganado la regata, se puede utilizar éste como viento fijo para toda la flota. En caso contrario, si los datos reales tomados por la CR son fiables, se pueden tomar éstos como intensidad de viento fijo.

Si la intensidad de viento ha sido variable y/o menor a 10 nudos de viento, se podrá utilizar el viento implícito para la clasificación.

En los recorridos barlovento/sotavento se medirán, como máximo cada 5 minutos, la intensidad y dirección del viento en la boya de barlovento y en la de sotavento, y, de ser posible, en la mitad del tramo. Esta información se le irá pasando a la CR para decidir los parámetros a aplicar en la regata.

B.- Sistemas Simplificados:

Desde el año 2002 se han simplificado los sistemas de compensación de tiempo, eliminando los recorridos predeterminados y sustituyéndolos por dos opciones, que se explican a continuación:

INSHORE SINGLE NUMBER (ISN): Número fijo para regatas al viento, y que corresponde al ILC.

OFFSHORE SINGLE NUMBER (OSN): Número fijo para regatas costeras, que corresponde al GPH.

En este apartado se definen tres posibilidades de compensación:

- **Tiempo sobre Distancia**, (ToD), el coeficiente de asignación de tiempo sobre un barco no cambia con la velocidad del viento, pero cambiará con la duración del curso.

- **Tiempo sobre Tiempo**, (ToT), la asignación de tiempo aumentará progresivamente a través de la duración de la regata. No es necesario medir el largo del recorrido.

- **Triple Number**, el número triple provee a cada barco de un set de tres coeficientes (ToT): Low Range, Medium Range y High Range. El Comité de Regatas deberá informar previo a la largada que rango de viento va a utilizar.

La recomendación es utilizar los sistemas simplificados en aquellas ocasiones en que no sea fiable la aplicación del Recorrido Compuesto, bien sea porque las condiciones de viento reinantes (roles, encalmadas...) no permiten obtener datos adecuados, o bien porque no se disponga de los medios mínimos necesarios para realizar mediciones de viento con la exactitud requerida (caso de regatas locales o de club).

CALENDARIO DE REGATAS Y NAVEGACIÓN YACHTING A MOTOR 2017

El sistema de puntaje del Campeonato, los distintos recorridos, las líneas de partida y de llegada serán establecidas en las instrucciones particulares. Habrá un descarte.

1. Naval Motor Nordelta

Sábado 29 de Abril

2. Sede Isla Zárate YCA

Sábado 27 de Mayo

3. Bajos del Paraná

Sábado 23 de Septiembre

4. Isla Martín García o Yacht Club Carmelo (ROU)

Sábado 18 de Noviembre

5. Sede Dársena Norte YCA

Sábado 16 de Diciembre

Entrega de premios anual y agasajo al finalizar la regata

ESTÍMULO DE REGATAS YACHTING A MOTOR

Habrá un “estimulo” a la participación de los Socios del Club en las regatas de regularidad a motor para el año 2017 consistente en otorgar sin cargo para el año 2018 dos movimientos de subida y bajada en el travelift de San Fernando y dos estadías en varadero de 3 días cada una, para aquellos barcos que participen en al menos un 70% de las regatas y/o caravanas del calendario anual.

CAMPEONATO DE REGATAS DE REGULARIDAD REGLAMENTO DE REGATAS DE REGULARIDAD 2017

INTRODUCCION:

El Campeonato Anual de Regatas de Regularidad organizado por el Yacht Club Argentino para Capitanes de Lanchas, Semirrígidos, Veleros, Motoveleros y/o Yates a motor, constará de al menos tres (3) pruebas, en las que podrán participar los socios del Yacht Club Argentino y sus invitados. Al finalizar cada temporada, se consagrará Campeón aquel Capitán que haya obtenido la mayor cantidad de puntos a su favor.

Se entiende que un Capitán y su embarcación cumple con la “regularidad” cuando se mantenga en permanente movimiento de traslación respecto del agua sobre la cual flota y durante un recorrido establecido a tal efecto por la Comisión de Regatas para una prueba, navegando a una velocidad constante, de modo tal que, en cualquier momento y sobre cualquier tramo del recorrido, la Comisión de Regata pueda determinar y verificar que se desplaza respecto del fondo, a la velocidad declarada.

Como principio básico, el único instrumental permitido para su utilización durante la prueba será: GPS (sin ninguna vinculación y/o interconexión a otros elementos de navegación como PC, Notebook, Tablet, celular, etc.), reloj o cronómetro, Tacómetro, Compás, Corredora, Ecosonda y Pínula.

No está permitida la utilización de sistemas automáticos de regulación de velocidad de la embarcación.

A los efectos de las mediciones de tiempo, regirá la hora “Oficial Argentina”.

El Campeonato será anual y se regirá por las siguientes reglas y condiciones:

INSCRIPCIONES:

Art. 1º: Las inscripciones se recibirán hasta el día previo a cada regata, en cualesquiera de las sedes del Yacht Club Argentino de Dársena Norte (hasta las 18.00 hs.) o de San Fernando (hasta las 17.00 hs).

Por cada regata se deberá abonar al Yacht Club Argentino el importe que así se establezca como derecho de inscripción. La Comisión de Regatas a Motor del Yacht Club Argentino podrá denegar la inscripción de algún candidato, siendo su decisión inapelable.

PARTICIPANTES:

Art. 2º: Serán considerados como participantes todos aquellos Capitanes que cumplan con los requisitos de inscripción establecidos en el presente reglamento.

REUNION DE CAPITANES:

Art. 3º: Antes de cada regata se celebrará una Reunión de Capitanes, como mínimo, una (1) hora antes de la hora fijada para la largada de la primera embarcación, donde será obligatoria la presencia de los Capitanes participantes. El Capitán que no haya estado presente en la reunión no podrá participar en la prueba.

Art. 4º: En la Reunión de Capitanes estará presente algún miembro de la "Comisión de Regatas de Yachting a Motor" a efectos de verificar la asistencia de los Capitanes inscriptos o sus representantes, quienes deberán confirmar el nombre y características de la embarcación con la que participará, la declaración de la o las velocidades a las que navegará durante la prueba y el número de total de sus tripulantes. Se informará a los participantes de todo cambio o modificación en las "Instrucciones de Regata". Dichos cambios constarán en planillas que serán entregadas a los "participantes" formando, a partir de ese momento, parte de las instrucciones de Regata.

La hora de partida de cada embarcación será informada por escrito en la reunión previa a la partida de cada prueba.

RESPONSABILIDAD DEL CAPITAN:

Art. 5º: Será responsabilidad de cada Capitán la existencia abordo de los elementos de supervivencia, seguridad y condiciones de navegabilidad de su embarcación y la debida documentación habilitante.

Las tripulaciones deberán estar integradas, como mínimo, por un Capitán y un tripulante. Durante el transcurso de las pruebas, los Capitanes deberán respetar todas las reglas nacionales e internacionales para prevenir colisiones en el mar y navegación en canales y ríos interiores, de acuerdo al Digesto Marítimo y Fluvial de la República Argentina y demás reglamentaciones nacionales o internacionales vigentes.

Art. 6º: Cada embarcación deberá llevar el número que le haya sido asignado, en un lugar visible a cada banda y lo más a proa que fuese posible.

La visibilidad de los mismos debe mantenerse durante todo el recorrido y en el caso de que uno o varios controles no pudieran identificarlo, podrá sufrir una penalización.

Al finalizar cada prueba, los Capitanes deberán devolver al Yacht Club Argentino, los números identificatorios que les hubieran sido entregados.

Así mismo, a la llegada se deberá hacer entrega de la "hoja de ruta", debidamente firmadas y completadas.

Art. 7º: Las embarcaciones participantes deberán cruzar las líneas imaginarias de largada y de llegada navegando en un rumbo perpendicular a las mismas y deberán mantener ese rumbo y su velocidad, desde aproximadamente 100 metros antes de esas líneas. La zona 200 metros alrededor de la línea de largada deberá estar libre de embarcaciones participantes 5 minutos antes de la primera largada y hasta que largue el último participante. Solo podrá entrar en la zona de largada la embarcación que esté en proceso de partida/largada.

El paso por los diferentes controles también deberá efectuarse navegando en un rumbo aproximadamente perpendicular a los mismos.

Art. 8º: Si por causas o razones de fuerza mayor o para evitar accidentes o abordajes, el Capitán debiese adoptar decisiones que pudiesen implicar la comisión de alguna infracción al presente Reglamento, las mismas deberán ser consignadas detalladamente en la correspondiente "hoja de ruta", para su evaluación.

El criterio que al respecto adopte el Oficial de Regata, será inapelable.

RECORRIDOS:

Art. 9º: Cada prueba abarcará el trayecto que elija la Comisión de Regatas comprendido entre la línea de largada y la de llegada preestablecidas.

Por razones de seguridad, navegabilidad, meteorología u otro concepto, la C. de R. podrá hacer disputar la prueba modificando o acortando el recorrido original o reemplazándolo por el "recorrido de tormenta". Dichas modificaciones deberán ser detalladas por el Oficial de Regata en la reunión de Capitanes previa a la partida.

En todos los casos el Oficial de Regata podrá modificar la hora de partida según lo considere aconsejable. La regata así disputada contará, a todos los efectos, con los mismos premios y puntaje que la originalmente prevista.

Art. 10º: La Comisión de Regatas podrá establecer:

- a) Un único tramo de "Regularidad" a navegarse a una velocidad declarada.
- b) Diferentes tramos de "Regularidad", a navegarse cada uno de ellos, a una velocidad declarada diferente.
- c) Diferentes tramos de "Regularidad" a navegarse a velocidades iguales.
- d) Tramos de enlace a navegarse a velocidad libre.
- e) Tramos neutralizados a navegarse a velocidad impuesta.
- f) Combinaciones aleatorias entre las diferentes condiciones.
- g) Cualquier otra modalidad que se considere conveniente.

Las posiciones geográficas (waypoints) mencionadas en estas instrucciones de regata se darán al sólo efecto de facilitar la localización de las marcas en las cartas correspondientes. La autoridad organizadora no se responsabiliza

por errores en las coordenadas referidas, sea cual sea su origen; dichos errores, de existir, no se aceptarán como fundamento en pedidos de reparación (protestas), o sea que ante una diferencia se deberá virar la marca y no el waypoint

MEDICION DE LOS RECORRIDOS:

Art. 11º: La medición obtenida por la Comisión de Regatas se reputa válida.

FISCALIZACION:

Art. 12º: La Comisión de Regatas podrá disponer distintas alternativas de control, ya sea por el sistema de autocontroles o controles secretos.

PUNTAJE:

Art. 13º: El puntaje será determinado por la suma de los segundos de diferencia que se acumule entre la hora de paso ideal calculada por la Comisión de Regatas y la hora de paso real por los distintos puntos de control.

Cada segundo de diferencia, sea a favor o en contra, tomado en cada uno de los puntos de control, equivaldrá a UN (1) punto en contra.

Art. 14º: Para obtener el puntaje correspondiente, las embarcaciones deberán cumplir con la totalidad del recorrido previsto, es decir, el comprendido entre el punto de largada y el de llegada.

Art. 15º: En caso de empate, se deberá considerar ganador, a aquel Capitán que: 1º) haya obtenido la menor diferencia horaria con respecto a la "hora ideal" en el punto de largada; 2º) haya obtenido la menor diferencia horaria con respecto a la "hora ideal de paso", en el punto de llegada; 3º) haya obtenido menor diferencia en la "hora de paso", en cualquier puesto de "control horario"; 4º) si se mantuviese el empate, ambos obtendrán el mismo puesto y la misma cantidad de puntos en esa regata. El participante clasificado luego de los empatados, obtendrá los puntos que correspondan a la ubicación considerada a continuación de la anterior.

Art. 16º: Será considerado como ganador de la prueba, el Capitán que acumule menor puntos en contra y así sucesivamente los demás puestos corresponderán a los Capitanes con mayores cantidades de puntos en contra.

En cada prueba habrá sólo una clasificación general.

Art. 17º: Una vez determinada la clasificación general y para la sumatoria del Campeonato, se empleará el Puntaje del Reglamento de la "Unión Internationale Motonautique", (Art. 318), conforme al siguiente detalle de puntos:

1º) 400.-	6º) 95.-	11º) 22.-	16º) 5.-
2º) 300.-	7º) 71.-	12º) 17.-	17º) 4.-
3º) 225.-	8º) 53.-	13º) 13.-	18º) 3.-
4º) 169.-	9º) 40.-	14º) 9.-	19º) 2.-
5º) 127.-	10º) 30.-	15º) 7.-	20º) o más, 1.

Los puntos serán asignados al Capitán de cada embarcación participante.

Los Capitanes podrán cambiar de embarcación entre regata y regata, sumando para sí, los puntos obtenidos con cada una de ellas.

PENALIZACIONES:

Art. 18º: Las infracciones al presente reglamento o a las "Instrucciones de Regata" de cada prueba, podrán ser penalizadas con hasta 500 puntos en contra, los que se adicionarán a los acumulados por el infractor.

Cualquier tipo de ayuda externa implicará la DESCALIFICACIÓN del que la haya recibido.

Art. 19º: La Comisión de Regatas y/o el Oficial de Regata será la autoridad de evaluación y aplicación de las sanciones derivadas de infracciones cometidas durante el transcurso de cada regata e incorporarán los puntos de penalización resultantes al cómputo de puntos de los Capitanes involucrados para posibilitar su clasificación.

Art. 20º: Las personas designadas por la "Comisión de Regatas" para verificar los diferentes "controles", podrán informar sobre la comisión de infracciones o faltas al presente Reglamento y/o instrucciones de regata, para que la Comisión de Regatas y/o el Oficial de Regata resuelvan sobre la aplicación de las sanciones que corresponda, según lo previsto en los Artículos precedentes.

PROTESTAS:

Art. 21º: Sólo serán aceptadas "protestas" entre participantes y el que quisiese formular alguna, deberá cruzar la línea de llegada exhibiendo la bandera letra "B" del Código Internacional de Señales.

Art. 22º: Las protestas deberán ser presentadas por el protestante por escrito y dentro del término máximo de una hora a partir de su arribo al punto final de la prueba o una hora a partir de la llegada a ese punto de la Comisión de Regatas o el Oficial de Regata, lo que ocurra después, quienes decidirán si la protesta es aceptada o desestimada.

Art. 23º: El costo del derecho de protesta será de PESOS QUINIENTOS (\$500).

Art. 24º: Si la protesta es aceptada, la clasificación de la prueba quedará en suspenso hasta que se reúna el "Comité

de Jueces” y emita su laudo.

Art. 25º: el “Comité de Jueces” designado el efecto por la Comisión de Regatas, estará integrado por al menos tres miembros, debiéndose designar a uno de ellos como Presidente. El Oficial de Regata no podrá integrar el Comité de Jueces.

Art. 26º: Cualquier protesta puede ser retirada por el protestante antes de su tratamiento. En estos casos el protestante perderá lo abonado como derecho de protesta.

Art.27º: Las decisiones del “Comité de Jueces” serán tomadas por simple mayoría de votos. En caso de un empate, se votará nuevamente y el Presidente tendrá doble voto.

Art. 28º: Las decisiones adoptadas por el “Comité de Jueces” serán notificadas a las partes por escrito.

Art. 29º: Si una protesta es aceptada y tratada por el “Comité de Jueces”, lo abonado como derecho de protesta le será devuelto al protestante.

Art. 30º: Toda parte involucrada en una protesta tendrá el derecho de ser oída ante el “Comité de Jueces”.

Art. 31º: “La Comisión de Regatas” notificará a las partes de una protesta, el lugar y la hora en la que se celebrará la audiencia.

Art. 32º: Si cualquiera de las partes que ha sido informada sobre la realización de la audiencia no se presentase a ella sin dar una razón aceptable, el juzgamiento podrá ser realizado en su ausencia.

Art. 33º: Las partes podrán llevar testigos a la audiencia.

Art. 34º: Las decisiones adoptadas por el “Comité de Jueces” serán inapelables.

PREMIOS:

Art. 35º: Se otorgarán premios al menos para los tres mejores clasificados de cada prueba y del Campeonato Anual.

CAMPEONATO:

Art. 36º: Para la determinación de la Clasificación General del Campeonato cada Capitán descartará el peor puntaje obtenido en una de las regatas.