

REGLAMENTO TÉCNICO Y COMPETICIONES DE CRUCEROS

2025-2028

Ver.2026

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA



Aprobado por Comisión Delegada RFEV 11/11/2025

INDICE

	<i>PAGINAS</i>
REGLAS - DEFINICIONES	
1.- DEFINICIONES	6
CAPITULO I. NORMATIVA PARA LA SOLICITUD Y ORGANIZACION DE REGATAS.	
2.- REGATA OFICIALES	8
3 - SOLICITUD Y ADJUDICACION	8
4 - COMITES TECNICOS EN REGATAS OFICIALES	9
5 - PUBLICIDAD	9
6 - ELEGIBILIDAD	10
7 - REGATAS INTERNACIONALES	10
8 - CONDICIONES DE LAS REGATAS OFICIALES	11
9 - CAMPEONATOS INTERNACIONALES, CAMPEONATOS Y COPAS DE ESPAÑA	12
10 - REGLAMENTO DE CAMPEONATOS Y COPAS DE ESPAÑA	13
11 - CLASES MONOTIPOS	20
CAPITULO II. GESTION EN REGATAS.	
100 - GESTION DE REGATAS	22
101 - RELACION DE BARCOS INSCRITOS	22
102 - INSPECCIONES DE MEDICION	23
103 - PROTESTAS DE MEDICION	23
104- PROTESTAS ADMINISTRATIVAS	23
105 - PENALIZACIONES	23
106 - PETICION DE REPARACION	24
107 - PUNTUACION	24
108 - NOMBRE DEL BARCO	24
109 - LETRA DE NACIONALIDAD Y NUMEROS DE VELA	25
110 - BANDERAS INDETERMINADAS DE CLASE	25
111 - DECLARACION DE RECORRIDO	25
112 - USO DEL MOTOR	26
113 - COMUNICACIONES	26
114 - PILOTOS AUTOMATICOS	26
115 - INFRACCION A LAS OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS DE LA WS (OSR)	26
116 - MODIFICACIONES AL REGLAMENTO TECNICO	26
CAPITULO III. REGATAS BAJO SISTEMAS DE RATING RECONOCIDO POR WS	
SISTEMA ORC	
200.- SISTEMA ORC	27
201.- CLASES	27
202.- BANDERAS DE CLASE	28
203 - INFRACCIONES DE MEDICION	28
204.- COMPENSACION Y CLASIFICACIONES EN EL SISTEMA ORC	29
205.- TIEMPO LIMITE	31
206.- NORMAS DE MEDICION	31
207 SISTEMA IRC	32
208 SISTEMA RI	32
209 SISTEMA JCH (Jauge Classique Handicap)	32

CAPITULO IV. MEDICIONES Y CERTIFICADOS

301.- CERTIFICADOS DE MEDICIÓN	32
302.- GESTION DE LOS CERTIFICADOS DE MEDICION	32
303.- CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA ORC	32
304.- LIBRE	
305.- CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA IRC	35
306.- LIBRE	
307.- GESTION DE LAS MEDICIONES	37
308 – MEDIDORES DE CRUCERO	38

CAPITULO V: REGATAS DE BARCOS DE EPOCA Y CLASICOS

401.- PREAMBULO	39
402.- BARCOS DE EPOCA	39
403.- BARCOS CLÁSICOS	39
404.- CONFORMIDAD	40
405.- RECORRIDOS	40
406.- CERTIFICADOS CIM	40
407.- COPA DE ESPAÑA BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA	40
408.- REGLAS PARA INCLUIR UNA REGATA PUNTUABLE PARA LA COPA DE ESPAÑA	41

ANEXO I. DISPOSICIONES GENERALES COMITÉ TÉCNICO.

42

ANEXO II. PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICIÓN – APARTADO 1.

43

ANEXO III. PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICION – APARTADO 2.

44

ANEXO IV. DECLARACION DE EXONERACION Y RESPONSABILIDAD.

46

ANEXO V. PUBLICIDAD.

47

SIMBOLOS Y ABREVIATURAS EMPLEADAS

*	<i>Signo de multiplicación.</i>
^	<i>Signo de potenciación.</i>
IRC	<i>International Rule Club</i>
CIS	<i>Código Internacional de Señales.</i>
CIM	<i>Comité Internacional de la Méditerranée</i>
CSM	<i>Compensación Segundos por Milla.</i>
CSV	<i>Fichero para Clasificaciones, contiene los últimos certificados RI emitidos</i>
GPH	<i>Propuesta General (General Purpose Handicap)</i>
ILC	<i>Rating fijo internacional (International Level Class).</i>
IMS	<i>Sistema de Medición Internacional (International Measurement System).</i>
WS	<i>Federación Internacional de Vela (World Sailing).</i>
LOA	<i>Eslora total (Length Overall).</i>
ORC	<i>Offshore Racing Congress / Denominación de las Clases bajo el sistema IMS</i>
PCS	<i>Clasificación por Curva de Rendimiento (Performance Curve Scoring).</i>
RANC	<i>Real Asociación Nacional de Cruceros.</i>
RFEV	<i>Real Federación Española de Vela.</i>
RMS	<i>Fichero para clasificaciones, contiene los últimos certificados ORC emitidos</i>
RRV	<i>Reglamento de Regatas a Vela de la WS.</i>
TCF	<i>Factor Corrector de Tiempo (Time Correction Factor)</i>
TMF	<i>Factor Multiplicador de Tiempo (Time Modifying Factor)</i>
RI	<i>Rating Internacional</i>
RIPERSO:	<i>Contiene los últimos certificados validos de los sistemas RI, en formato CSV y Excel</i>
CIMPERSO:	<i>Contiene los últimos certificados validos de los sistemas CIM, en formato CSV y Excel</i>
IRCPERSO:	<i>Contiene los últimos certificados validos de los sistemas IRC, en formato CSV y Excel</i>
SPM	<i>Factor corrector de tiempo sobre distancia en RI</i>
BSF	<i>Factor corrector de tiempo sobre distancia</i>
APM	<i>Factor corrector de tiempo sobre distancia en CIM</i>

****Los párrafos que en su borde derecho tienen "||", son actualizaciones aprobadas por el Comité Nacional de Cruceros***.

INTRODUCCIÓN

El Reglamento Técnico y Competiciones de Cruceros (RTC) recoge las normas y recomendaciones de la Real Federación Española de Vela establecidas para la organización y desarrollo de regatas de barcos de crucero.

Las normas contenidas en el presente Reglamento modifican alguna de las normas contenidas en las Reglas y Reglamento de los Sistema de compensación de rating reconocido por está autoridad nacional y Reglamento de Seguridad de la WORLD SAILING, en consecuencia, cuando haya una contradicción entre las normas contenidas en el Reglamento con alguna de las Normas referidas, prevalecerán las primeras sobre estas segundas.

En la presente edición se mantiene la misma estructura de organización de regatas de cruceros que se ha llevado estos años anteriores, intentando mejorar aquellas deficiencias encontradas y bajo cualquier de los sistemas de hándicap que se utilizan en España y los cuales son reconocidos por la RFEV.

Siendo el objetivo fundamental del Reglamento el constituir una obra lo más práctica posible y que sirva fielmente a las necesidades que se plantean en el mundo del crucero, desde estas líneas se hace un llamamiento a la colaboración de todos los interesados, a fin de que planteen cuantas sugerencias estimen adecuadas para alcanzar tales fines.

Es intención de esta Real Federación Española de Vela, el mantener el espíritu y contenido de este Reglamento durante las legislaturas, cada cuatro años.

DEFINICIONES

- 1.1 **Calendario Oficial** es el publicado por la RFEV donde constan todas las regatas oficiales que son las aprobadas por la Asamblea General de la RFEV con las modificaciones aprobadas por la Comisión delegada.
- 1.2 **Disciplina o Modalidad**: Tipos de competición que pueden efectuarse por barcos (Ver: Flota, por Equipos, Match Racing; Altura, etc.)
- 1.3 **Prueba**: Cada una de las unidades de competición de una regata.
- 1.4 **Grupos**: Conjunto de barcos que son agrupados según rating
- 1.5 **Regata** (evento): competición en la que participan una o varias clases y se compone de una o varias pruebas.
- 1.6 **Regata abierta y regata cerrada**: Aquella en la que se permite la participación de tripulantes que no tengan la residencia legal en España es una regata abierta. En caso contrario, es cerrada.
- 1.7 **Regata limitada**: Aquella en la que el derecho a participar está condicionado por algún sistema previo de selección o por alguna regla especial de elegibilidad.
- 1.8 **Regata de selección**: Aquella cuyo resultado se utiliza para clasificar a un barco para participar en otra regata.
- 1.9 **Regatas Internacionales**: aquellas aprobadas por el CSD y la RFEV, las que tengan una participación 3 países como mínimo y además cumplan:
 - Esté organizada como resultado de un acuerdo con flotas o entidades deportivas de varios países.
 - Esté programada por la WS u organismo reconocido por esta, que se celebre, tenga salida o llegada en España.
 - Forme parte de un circuito y/o series de carácter internacional.
- 1.10 **Clase**: Conjunto de embarcaciones cuyo diseño, construcción, características, están regulados en unas Reglas de Clase.
- 1.11 **Reglas de Clase y/o Sistema de hándicap**: son aquellas que vienen determinadas en un reglamento propio y que deben especificar:
 - El Barco y su utilización, certificación y administración.
 - La tripulación.
 - El equipo personal y su utilización.
 - Los cambios al Reglamento de Regatas a Vela, efectuados tal como permite la Regla 86.1(c) y 87 del RRV.
- 1.12 **Reglas de Habitabilidad**: son las que define en los reglamentos de clase y/o de hándicap si un barco cumple como regata o crucero.
- 1.13 **Barco inscrito**: es aquel cuya inscripción ha sido confirmada por la organización una vez cumplidos todos los trámites previos.
- 1.14 **La posición de un barco en cada prueba** será la de su orden de llegada, una vez compensado su tiempo, y aplicadas las penalizaciones en tiempo corregido, si las hubiera, excepto los barcos que se retiren (RET) y los que sean descalificados (DSQ), que no tendrán posición asignada.
- 1.15 **La puntuación de un barco** será la que corresponda de acuerdo con el sistema de puntuación aplicado a su posición en la prueba, aplicadas las reparaciones concedidas si las hubiera.
- 1.16 **Box Rule**: regula la actividad de la Vela Profesional dentro de un sistema de medición a tiempo real (Box Rule).
- 1.17 **Proam**: regula la actividad de los barcos dentro de un sistema de Hándicap (ORC, IRC, CIM, RI) reconocido por la RFEV.
- 1.18 **Monotipo**: regula la actividad de los barcos a tiempo real reconocidos por la RFEV.
- 1.19 **Amateur**: regula la actividad de los barcos dentro de un sistema de Hándicap (ORC, IRC, CIM, RI) para barcos cuya tripulación de crucero AMATEUR, sean reconocido por la RFEV.

- 1.20 **Corinthian:** regulan dentro de una regata a los tripulantes de los barcos que cumplen como PROFESIONAL o AMATEUR.
- 1.21 **Altura:** regula la actividad de los barcos dentro de un sistema de Hándicap con pruebas que se navegan con un mínimo de millas (ORC, IRC, CIM, RI) para barcos de crucero en las modalidades siguientes:
- **ALTURA TRIPULACION COMPLETA**
 - **A TRES:** regula la actividad de los barcos dentro de un sistema. de Hándicap (ORC, IRC, RI) que navegan con un peso de tripulación de entre 120 a 300 kg. Y que naveguen a tres tripulantes
 - **SOLITARIOS:** regula la actividad de los barcos dentro de un sistema. de Hándicap (ORC, IRC, RI) que navegan con un único tripulante.
 - **A DOS:** regula la actividad de los barcos dentro de un sistema de Hándicap (ORC, IRC, RI) que navegan con dos tripulantes.
 - **TRIPULACIONES MIXTA:** formado por tripulantes de ambos géneros
- 1.22 **Tripulación Mixta:** Son aquellas formadas por tripulantes de diferentes géneros. En el caso de tripulaciones completas, en barcos de clase crucero que compitan bajo un sistema de rating, habrá una patrona y al menos deberá haber un número mínimo de tripulantes del 30% de distinto género.
En las regatas de monotipos se exige que al menos el 40% de la tripulación sea de distinto género.
- * para los porcentajes se cogerá el número entero del porcentaje de la tripulación.

CAPITULO I

NORMATIVAS PARA LA SOLICITUD Y ORGANIZACIÓN DE REGATAS

2 REGATAS OFICIALES

- 2.1 Son regatas oficiales, como mínimo:
- (a) Las Copas y Campeonatos de España.
 - (b) Las Copas del Rey, Copa de la Reina, o cualquier evento que incluya nombres de instituciones o personas del Estado.
 - (c) Los Campeonatos del Mundo y de Europa que se celebren en España.
 - (d) Los Campeonatos Ibéricos.
 - (e) Las Regatas Internacionales que se celebren en España.
 - (f) Circuitos Nacionales.
 - (g) Las regatas que usen la expresión Liga, Copa, Torneo, Trofeo, Campeonato o similar referidas a un ámbito superior al de una Federación Autonómica.
- 2.2 La **organización de las regatas** del apartado 2.1 corresponde en todo caso a la RFEV, quien podrá efectuarla directamente, conjuntamente, en colaboración o delegando a la Federación Autonómica o Club Náutico/Marítimo afiliados a la RFEV.

3 SOLICITUD Y ADJUDICACIÓN

- 3.1 Para poder solicitar una Regata Oficial de carácter nacional, los organizadores deberán estar al corriente con sus obligaciones con la RFEV y estar de alta al menos desde el año anterior a efectuar la solicitud. Su propuesta deberá efectuarse antes del **5 de septiembre** del año anterior a su celebración, dicha solicitud se realizará completando el formulario online a través de la plataforma ubicada en la web de la RFEV, compromiso de organización de regatas oficiales conforme al modelo RFEV y el aval de la Federación Autonómica correspondiente, además del aval, si es requerido, del secretario nacional de la clase indicando que cumple con los requisitos para la celebración del Campeonato.

3.2 Copas y Campeonatos de España.

En el caso de que hubiera varias solicitudes para un mismo evento, el Comité, actuará de acuerdo con los siguientes criterios:

- 1) Se tendrá en cuenta el orden de preferencia del Comité de Cruceros de la RFEV.
- 2) Se tendrá en cuenta a la Federación Autonómica sede del evento.

En caso de incumplimiento de este reglamento, la RFEV se reserva el derecho de retirar la categoría de Campeonato de España o Copa de España a dicha prueba y, además perderá la posibilidad de solicitar dicha categoría al año siguiente.

4 COMITES TECNICOS EN REGATAS OFICIALES

4.1 En las Regatas Oficiales PARTICIPARÁN los siguientes comités técnicos:

4.1.1 REGATAS INTERNACIONALES CON JURADO INTERNACIONAL:

En un Jurado Internacional, además de tres jueces extranjeros, participarán al menos dos jueces RFEV, uno será de nivel A.

Al menos un Oficial de nivel A español nombrado por la RFEV. Puede actuar también un oficial extranjero si es autorizado por la RFEV.

Al menos un Medidor español nombrado por la RFEV, Puede actuar también un medidor extranjero si es autorizado por la RFEV.

4.1.2 REGATAS INTERNACIONALES SIN JURADO INTERNACIONAL:

El Comité de protestas estará formado al menos por tres jueces españoles, dos de los cuales serán españoles de Nivel A y el presidente será juez internacional. En caso de comités de protestas donde participen jueces extranjeros el número de españoles se puede reducir a dos.

Al menos un Oficial español de nivel A nombrado por la RFEV, puede actuar también un oficial extranjero si es autorizado por la RFEV.

Un Medidor español nombrado por la RFEV, puede actuar también un medidor extranjero si es autorizado por la RFEV.

4.1.3 Para Copas y Campeonatos de España de Monotipos, así como para la final del Campeonato de España de Cruceros: Un Comité de Protestas de al menos 3 miembros de dos Comunidades Autonómicas, la mayoría serán jueces nacionales y el presidente será Juez Nacional de nivel A, un Oficial Nacional nivel A y un Medidor de cruceros RFEV.

4.1.4 Para otras Copas y Campeonatos de España: Puede haber juez único siempre que sea de Nivel A y un juez en prácticas, un Oficial de Regatas y un Comité Técnico cuando sea apropiado.

4.2 Nombramientos y gastos en Regatas Oficiales.

a) Los Oficiales, Jueces, Árbitros y Medidores serán nombrados una vez recibidas las sugerencias del Comité Organizador, como mínimo 20 días antes de la celebración del evento, en caso contrario serán nombrados directamente por el Comité Técnico de Jueces de la RFEV.

b) Los gastos de derechos de arbitrajes, desplazamiento, alojamiento y manutención durante los días de viaje y de presencia en la sede de la regata de todos los Técnicos nombrados por la RFEV correrán por cuenta del Club o Autoridad Organizadora los gastos. Los derechos de arbitraje durante los días de presencia en la sede serán de 100,00 euros brutos día de regata, 50.00€ brutos por día de desplazamiento y 0,26 euros/km. Para aquellos jueces que no emitan factura se les aplicará una retención del 15% de IRPF. Los derechos de arbitraje son las establecidas para 2025.

Para el 2026 y sucesivos, estos derechos de arbitraje se actualizarán anualmente de acuerdo con el IPC interanual publicado por el Instituto nacional de Estadísticas.

c) La RFEV podrá nombrar un **delegado Técnico Federativo** responsable de velar por el adecuado cumplimiento de la normativa vigente. Este delegado será el máximo responsable de todas las decisiones en las que estén implicadas cuestiones de trascendencia para la política deportiva y federativa.

5 PUBLICIDAD

La RFEV establece que las Regatas Oficiales deberán cumplir con lo dispuesto en la Reglamentación 20 de la WS, las Prescripciones de la RFEV a esta regulación y el anexo V de este reglamento.

6 ELEGIBILIDAD

6.1 La RFEV establece las siguientes **Reglas de Elegibilidad**:

- 6.1.1 Para participar en cualquier regata que se celebre en España, **un competidor de nacionalidad española o residencia legal en España o que navegue en un barco que represente a un club español**, deberá estar en posesión de la licencia federativa habilitada por la RFEV del año en curso, y cumplir con otras **Reglas Especiales de Elegibilidad** según lo dispuesto en el apartado siguiente.

Además, solo podrán clasificar para el Campeonato de España, barcos cuyo Armador tenga nacionalidad española o sea residente español (con tarjeta de residencia) y cumpla con la normativa detallada en el apartado 10 de este RTC. Y tanto el Armador como los tripulantes deberán tener Licencia en vigor por la Real Federación Española de Vela a través de sus Federaciones Autonómicas, de fecha anterior a la celebración de la/s Regata/s Clasificatoria/s en la/s que participen

- 6.1.2 Las autoridades organizadoras pueden establecer **Reglas Especiales de Elegibilidad**, previa la autorización expresa de la RFEV.
- 6.1.3 La Elegibilidad de la RFEV se suspenderá en los casos y forma señalados el código de elegibilidad de la WS.

Así mismo, y además de lo establecido en el código de elegibilidad de la WS, se entiende que un evento prohibido es un evento que:

- a) es designado como Copa del Rey, Copa de la Reina, Princesa de Asturias, Infantas de España, Copa o Campeonato de España, Copa o Campeonato de Autonomías o expresión similar que tenga carácter estatal o Internacional, ya sea en la denominación del evento o de alguna otra manera, y que no ha sido autorizado por la RFEV; o
- b) es designado como Copa o Campeonato de una Federación o Comunidad Autónoma, ya sea en la denominación del evento o de alguna otra manera, y que no ha sido autorizado por la Federación correspondiente.

- 6.2 Los expedientes de suspensión de elegibilidad serán instruidos a través del Comité de Disciplina. Los expedientes, en los que se dará audiencia al interesado, serán tramitados sumariamente.
- 6.3 Un participante suspendido de elegibilidad podrá apelar la decisión ante la Junta Directiva de la RFEV, en el plazo de dos días a contar desde la notificación de aquella. El recurso no suspenderá la eficacia de la decisión recurrida. Contra la decisión de la Junta Directiva no cabe recurso federativo alguno.
- 6.4 La Junta Directiva de la RFEV puede restituir la elegibilidad de la RFEV a un deportista que solicite una rehabilitación aduciendo circunstancias sustanciales que hayan cambiado y que justifiquen la rehabilitación, siempre que haya cumplido al menos un tercio del período de suspensión o tres años de suspensión.
- 6.5 Solo aquellos clubes dado de alta y al corriente de sus obligaciones con la RFEV pueden participar en competiciones oficiales de esta Federación. Aquellos barcos que representen a Clubes no afiliados aparecerán como pertenecientes a la Federación Autonómica por la que tiene la licencia.

7 REGATAS INTERNACIONALES (Campeonatos del Mundo, Continentales y otros eventos)

- 7.1 Además de cumplir con el apartado 3.1, los Campeonatos del Mundo, Continentales y otros eventos internacionales, celebrados en España se solicitarán **antes del 1 de enero del año anterior** a su celebración, sin perjuicio de los requisitos, que, al efecto, establezcan las correspondientes Clases o Sistemas de Medición reconocido por la WS.
- 7.2 Otros eventos internacionales diferentes a los anteriores se solicitarán en el plazo establecido en el apartado 3.1 de este Reglamento.

7.3 Los pasos para seguir hasta la materialización de un evento Internacional dentro del territorio estatal son:

- a) Coordinar con todas las instituciones bajo las directrices de la RFEV la intención de solicitar un Campeonato.
 - b) Crear un Comité de candidatura previo a cualquier acción que comprometa con la WS. **En este Comité se deberá integrar el Consejo Superior de Deportes, la RFEV, el Club, la Federación Autonómica correspondiente y las Instituciones Autonómicas, Provinciales y Locales implicadas.**
 - c) Una vez obtenida la autorización previa de la regata por el CSD se creará un Comité Organizador de acuerdo con lo estipulado en el punto 8.3 del presente reglamento.
- 7.4 Las Clubes que soliciten organizar una de las regatas señaladas en los puntos anteriores, deberán acompañar esta solicitud con la siguiente documentación:
1. Solicitud del Club organizador según formato RFEV incluyendo compromiso de cumplir con las infraestructuras acordes con la participación estimada.
 2. Aval de la Federación Autonómica correspondiente.
 3. Presupuesto equilibrado de Ingresos y gastos, así como un dossier informativo de la Candidatura donde se reflejen la previsión de necesidades contempladas, y acreditación de los compromisos asumidos por las Instituciones de acuerdo con el presupuesto estimado de ingresos y gastos.
 4. La RFEV podrá solicitar la obtención de un informe técnico favorable.
- 7.5 La Real Federación Española de Vela podrá solicitar el cobro de unos derechos para desarrollar las labores atribuidas por la Ley del Deporte en función del tipo de competición de acuerdo con el siguiente nivel de Campeonato:
- a) Pruebas Profesionales de Crucero Offshore y Monotipos de carácter internacional con desgravación fiscal especial.
 - b) Pruebas Profesionales de Crucero Offshore y Monotipos de carácter internacional
 - c) Pruebas No Profesionales de Cruceros Offshore y Monotipos de carácter internacional

Para cada una de las categorías establecidas, la Junta Directiva de la RFEV establecerá las condiciones económicas exigibles.

8 CONDICIONES DE LAS REGATAS OFICIALES

- 8.1 Los Clubes que organicen regatas oficiales deberán tener, como mínimo, una póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra eventos deportivos acorde a la legislación vigente (Real Decreto 62/2008). Estas cantidades deberán ser actualizadas de acuerdo con lo establecido en la Ley de Presupuestos del Estado.
- 8.2 Dentro de los veinte días siguientes a la terminación de la regata, la entidad organizadora enviará un informe a la RFEV en el que figurará un informe detallado del desarrollo de la regata, **las clasificaciones**, así como un listado de inscritos que incluyan todos los participantes en las regatas de monotipos.
- 8.3 **Regatas y Campeonatos Internacionales**
La celebración en España de eventos de carácter internacional exige la autorización previa de la Real Federación Española de Vela y del Consejo Superior de Deportes (CSD), previo informe no vinculante

de la Federación Autonómica y del Comité de Cruceros de la RFEV sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos más adelante señalados. Ningún Organizador podrá firmar acuerdos internacionales relativos a la organización de una competición internacional sin la aprobación previa y expresa de la RFEV y CSD. Se creará un comité organizador que estará representada la RFEV, el CSD, la Federación Autonómica y en su caso todas las entidades que intervengan en la organización a título principal, así como el secretario nacional afectado. El club se compromete a no permitir la participación de ningún barco que represente a Gibraltar o Kosovo siguiendo las directrices del CSD en aplicación del R.D. 2075/1982, de 9 de julio, sobre actividades y representaciones deportivas internacionales.

8.4 **Copas del Rey, Copa de la Reina, Princesa de Asturias, Infantas de España, Copas y Campeonatos de España**

Las Copas del Rey, Copa de la Reina, Princesa de Asturias, Infantas de España o eventos con nombres que incluyan instituciones o nombres del Estado, Copas y Campeonatos de España son regatas oficiales de ámbito estatal.

La RFEV puede establecer, en función de su interés deportivo, otros Campeonatos de España, como pueden ser: Match Racing, por Equipos, etc....

9 CAMPEONATOS INTERNACIONALES, CAMPEONATOS Y COPAS DE ESPAÑA

9.1 REGLAS

9.1.1 Las regatas se regirán por las *Reglas* aplicables de las siguientes:

- Las Reglas, tal y como se definen en el RRV de la World Sailing.
- El Reglamento Técnico de Cruceros y sus anexos
- El Reglamento de Seguridad World Sailing Training (Special Regulations- Sección 6), y al menos cumplirá con la categoría 3 del reglamento de las OSR, en eventos offshore.
- El Reglamento de la fórmula de medición a aplicar.
- Reglas Especiales para regatas de Alta Mar de la Categoría a la que se refiera en el Anuncio de Regatas de cada una de las pruebas.

9.1.2 Resto de regatas y Regatas de Interés

- En las demás regatas se utilizarán, como mínimo, los reglamentos señalados en el apartado anterior de acuerdo con las características del sistema o sistemas de medición empleados en cada zona.
- Se utilizará uno de los Sistemas de Medición reconocidos por la RFEV: **ORC, IRC, RI o CIM**.

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

9.2 ANUNCIOS E INSTRUCCIONES DE REGATA.

9.2.1 Los Anuncios e Instrucciones de Regata de las Copas y Campeonatos de España deberán seguir el modelo oficial publicado en www.rfev.es, y ser enviados para su aprobación a la RFEV por lo menos con dos meses de antelación del comienzo de la competición. Para regatas Internacionales, con tres meses de antelación.

9.2.2 Los Anuncios e Instrucciones de Regata de los Campeonatos del Mundo, Continentales, Regionales, Copa del Rey, Copa de la Reina, Princesa de Asturias, Infantas de España, así como del resto de Regatas Internacionales, se redactarán, como mínimo, en inglés y castellano, y, salvo aprobación expresa por la

RFEV, en caso de discrepancia prevalecerá el texto en inglés.

- 9.2.3 Los Anuncios e Instrucciones de Regata de las regatas de ámbito estatal se redactarán como mínimo en castellano y prevalecerá sobre cualquier otro.

En las regatas internacionales que se celebren en España, podrán tener la excepción, bajo la **autorización expresa de la RFEV** declarar, en el Anuncio de Regata y las Instrucciones de Regata que las Prescripciones de la RFEV no son de aplicación.

10 REGLAMENTO DE CAMPEONATOS Y COPAS DE ESPAÑA DE CRUCEROS

10.1 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CRUCERO

10.1.1 REGATAS CLASIFICATORIAS

1. El Campeonato de España de Crucero es una regata formada por los ganadores de los eventos clasificatorios DESIGNADAS POR LAS FEDERACIONES AUTONOMICAS, las cuales, deberán navegarse en formato de regatas de crucero bajo un sistema de rating reconocido en España.
2. El Campeonato de España será una regata donde participará el/los ganadores/es del sistema clasificatorio autonómico. Para que un evento sea CLASIFICATORIA para el Campeonato debe de cumplir con las normativas de este Reglamento Técnico y las normas adoptadas por el Comité Nacional de Cruceros. Las cuales, se publicarán en la WEB de la RFEV. En caso de discrepancia entre este reglamento y la normativa específica para el campeonato prevalecerá esta última.
3. Las Federaciones de Aguas Interiores (Aragón-Castilla La Mancha-Castilla León-Extremadura-Madrid-Navarra) podrán realizar sus regatas clasificatorias de forma conjunta, así como Ceuta y Melilla a fin de cumplir con el apartado 9 de esta normativa.
4. Solo podrán participar barcos con Certificado: ORC, RI, IRC.
5. Los recorridos en los eventos puntuables clasificatoria será potestad de la Entidad Organizadora, pero al menos debe haber dos barloventos/sotavento programado.
6. El formato y las reglas que regirán en el Campeonato de España se decidirán en el Anuncio de Regata.
7. Los eventos Clasificatorios para el Campeonato de España pueden ser abiertos, en cuanto a la participación de Armadores extranjeros. Ahora bien, estos no se podrán clasificar para el Campeonato de España, a no ser que cumplan:
 - a) Barcos cuyo Timonel tenga residencia legal en España (con tarjeta de residencia) y al menos el 80% de su tripulación deben ser también de nacionalidad española o con residencia legal. Y tanto el Timonel como los tripulantes con residencia legal en España deberán tener Licencia en vigor por la Real Federación Española de Vela expedida por la Federación Autonómica a la que representan, de fecha anterior a la celebración de la primera regata clasificatoria. (Se recuerda que un deportista no puede tener licencia por dos FFAA).
 - b) En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, CDL, TCC, SPM, Clase y División en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones del evento por zona marítimas (véase también la regla 111 RTC).

- c) La normativa de clasificación autonómica y/o el anuncio de regatas de los eventos clasificatorios serán enviadas al área de competiciones de la RFEV previa a la celebración del primer evento.
8. Al finalizar cada evento clasificatorio, las FFAA enviará a la RFEV una relación de inscritos donde figure: Timonel, nombre y apellidos de todos los miembros de la tripulación, DNI de cada tripulante, nombre del barco y número de vela. Y la clasificación de cada uno de los dos grupos establecidos de acuerdo con el apartado 10.1.2.3 de esta normativa.
9. El sistema clasificatorio autonómico estará compuesto de al menos tres eventos que se haya navegado bajo un mismo sistema de compensación reconocido por la RFEV. (ORC-IRC-RI). Previa autorización de la RFEV, aquellas comunidades autónomas que lo requieran, debido a la distancia entre clubes que organizan dichas regatas, podrán acogerse a la modalidad de hacer al menos dos regatas clasificatorias por zonas y seguida de una final donde participaran un mínimo de 4 barcos clasificados de cada zona para seleccionar a los equipos que representaran a esa comunidad en el campeonato de España.
10. En cada evento clasificatorio deberá programarse al menos 2 pruebas de recorrido barlovento-sotavento debiendo haber al menos en dos de las regatas clasificatorias, 8 barcos salido en el grupo para que dicha regata sea válida para ese grupo. En el caso que no se cumpla el número mínimo de eventos clasificatorios aquí establecido debido a no cubrir el mínimo de inscritos en una regata, se tomarán los otros dos eventos para designar a los representantes en el Campeonato de España siempre que cumplan con el resto de los requisitos establecidos.
11. Puntuarán el binomio timonel-tripulación que hayan participado en tres o más eventos del sistema clasificatorio autonómico con el mismo barco y al menos dos de los tripulantes deberán ser los mismos con los que participó en el primer evento clasificatorio, debiendo figurar en el listado de inscritos. En caso, de que no se cumpla con lo anterior (no haya un timonel navegando con el mismo barco y con dos miembros de la tripulación en tres eventos) puntuará únicamente el evento con mayor número de barcos salidos. El timonel, deberá tener residencia legal en España, así como al menos el 80% de la tripulación (redondeando al entero superior).
12. Los eventos clasificatorios deberán celebrarse entre el 1 de enero y el 15 de septiembre del año de celebración del Campeonato de España.
13. La interpretación de esta normativa corresponde al Comité Técnico de Cruceros, cualquier cambio estará sujeto al análisis y decisiones tomadas de dichos cambios.

10.1.2 REGLAS DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA.

- 1) En el campeonato de España participaran los ganadores del Sistema Clasificatorio Autonómico, habiéndose de cumplir con lo siguiente:
- a. Aquellas autonómicas que tengan dos plazas harán las clasificatorias en dos grupos A y B, cuyos cortes estarán definidos en el anuncio de regatas. El vencedor de cada grupo al acabar el sistema clasificatorio será el que participe en el Campeonato de España
 - b. En Campeonato de España participarán un máximo de 18 equipos, la asignación de plazas a cada territorial se hará de la siguiente manera:
 - c. Las FFAA tendrán derecho a una plaza como mínimo siempre y cuando cumplan con las siguientes condiciones:
 - i. Mínimo de pruebas programadas de 3 eventos.
 - ii. Mínimo de barcos salidos con certificado de rating 2026 de 8 barcos por grupo

- iii. Las regatas se han de organizar en clubes de las FFAA, y el timonel, así como la tripulación deben de tener licencia por la FFAA que representan.
- iv. SI una FFAA no cumple con estos requisitos, podrán unirse a otras que no cumplan a efectos de cumplir con estos requisitos.
- v. Antes del 31 de diciembre se comunicará a la RFEV los eventos clasificatorios, así como si hay alguna agrupación de FFAA para cumplir con los requisitos exigidos. Aquellas FFAA que no lo comuniquen sus eventos clasificatorios antes del tiempo límite, no tendrán plazas para el campeonato.
- d. Se contabilizará el número total de Barcos con Certificados emitidos por la RFEV el año anterior al Campeonato (ORC + RI + IRC) para otorgar una segunda plaza. El número máximo de plazas para una FFAA es 2, las cuales, corresponderán al vencedor de cada uno de los dos grupos A y B. El reparto de plazas se hará de forma proporcional de mayor a menor, hasta cumplir las 18 plazas, en caso de no llegar a este número la RFEV podrá otorgar una plaza más a la FFAA ganadora del año anterior.
- e. Aquellas federaciones con dos plazas asignadas que dejen una sin cubrir, verán reducidas sus plazas en la siguiente temporada a una.
- f. El número de barcos con certificados contabilizados para el reparto de plazas 2026 es el siguiente:

Número de barcos con certificado 2025. Al cierre del 31 de octubre.

FFAA	Nº ORC	Nº RI	Nº IRC	Total
Valencia	260	11		271
Catalana	250			250
Baleares	223	8		231
Andalucía	166	1		167
Galicia	136			136
Murcia	93	2		95
Canarias	75			75
Madrileña	13	15		28
Asturiana	1		25	26
Cántabra	5		17	22
Euskadi	0		22	22
Castilla la Mancha	11			11
Ceuta y Melilla	8			8

- g. De acuerdo con el apartado anterior, las siguientes FFAA tienen 2 plazas para 2026 siempre que cumplan con los criterios aquí establecidos: (VER ANEXO I)
 - 2 plazas: ANDALUCÍA-BALEARES-C. VALENCIANA-GALICIA-MURCIA
- 2) Podrá participar en el Campeonato de España la tripulación vencedora (mismo timonel y al menos dos tripulantes que participaron en el primer evento clasificatorio) en cada uno de los dos grupos establecidos en el sistema clasificatorio autonómico siempre que hayan participado en al menos tres de los eventos clasificatorios con el mismo barco (excepto en lo establecido en el apartado 10.1.1.9).

- 3) Los grupos se establecerán de acuerdo con la tabla de abajo. Solo puntuarán aquellos barcos con certificados de medición válidos para 2024 (ORC-RI-IRC). No se establecerán clasificaciones en tiempo real.

Grupo A	<p>Formado por los barcos de las Clases 1 y 2 de acuerdo con el RTC para ORC y reglas de organización de campeonatos para RI.</p> <p>Clase 1 para IRC de acuerdo con las prescripciones</p>
Grupo B	<p>Formado por los barcos de las Clases 3, 4 y 5 de acuerdo con el RTC para ORC y reglas de organización de campeonatos para RI.</p> <p>Clase 2 y 3 para IRC de acuerdo con las prescripciones.</p>

*Esta agrupación podrá ser modificada previa autorización de la RFEV atendiendo a las características de la flota a petición de la federación autonómica en cuyo caso aparecerá en el anuncio de regatas. Aquellas federaciones que tengan una plaza tendrán que hacer una clasificación única de los barcos que participen y en el caso que al final se les asignen dos plazas, irán los dos primeros barcos clasificados de la general.

- 4) Los tripulantes participantes del campeonato de España saldrán de la composición de la tripulación que haya ganado en su autonomía. Si el ganador/es del sistema clasificatorio autonómico desiste en participar en el Campeonato de España, correrá turno para el segundo clasificado, y así sucesivamente. Todos los miembros de la tripulación del barco que participe en el Campeonato de España deberán tener la licencia federativa expedida por la federación autonómica del barco al que representa, desde la primera regata clasificatoria en la que ha navegado. A efectos de participar en el Campeonato de España de Cruceros, no se admitirá la participación de tripulantes que han cambiado su licencia federativa después de haber empezado su sistema clasificatorio.

10.2 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ALTURA

10.2.1 ORGANIZACION

El Campeonato de España de altura podrá ser un solo evento o regatas puntuables de eventos a nivel nacional y que estarán definido y publicado en el calendario de la RFEV.

Debe cumplir con las reglas según se define en el punto 9.1 de este reglamento y sobre todo con las descritas a continuación:

- El Reglamento de Seguridad WORLD SAILING TRAINING (S.R.- Sección 6) (cuando sea exigible)
- El Reglamento de la fórmula de medición ORC, IRC, RI.
- Reglas Especiales para regatas de Alta Mar de la Categoría a la que se refiera en el Anuncio de Regatas de cada una de las pruebas.
- Recorrido superior a 80 millas y al menos se debe garantizar una noche de navegación nocturna. Se incluye aquellas regatas por etapas que la suma de todas ellas cumpla con las millas.
- Una sola prueba tendrá validez dentro de cada evento para puntuar en el Campeonato de España de altura.
- La RFEV aprobará el Anuncio e Instrucciones de Regata, requisito sin el cual, dichas pruebas no serán válidas.
- Una regata no contará para el Campeonato de España de Altura si no han salido al menos 10 barcos.

10.2.2 CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

Para la Clasificación puntuará el binomio barco/armador, es decir, aquellos barcos que participen con el armador que figura en la inscripción. En caso de duda, el Comité Nacional de Cruceros de la RFEV se reserva el derecho de decidir sobre esta cuestión.

La puntuación del Campeonato de España de Altura vendrá determinada por el orden definido por la clasificación GENERAL a la conclusión de la prueba que conforma y saldrá el ganador del Campeonato de España.

- *NO HAY GANADOR DE CAMPEONATO DE ESPAÑA POR CLASES.*
- A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de Puntuación Baja del RRV.

10.3 COPA DE ESPAÑA

10.3.1 ORGANIZACION

La Copa de España de Cruceros será por FFAA, las FFAA de aguas interiores se agruparán en una sola Copa de España. Las Copas de España estarán publicadas en el Calendario Oficial de la RFEV. Así mismo, se publicarán en la WEB de la RFEV. Las regatas que conformen las Copas de España deben de cumplir con las reglas del RTC.

Podrán participar barcos con Certificado ORC, IRC, RI, en las regatas puntuables para la Copa de España de Cruceros. El circuito se tiene que correr en el mismo sistema en las regatas puntuables.

Los recorridos programados para las Copas de España de Cruceros será potestad de la Entidad Organizadora.

Las Copas de España son regatas abiertas donde pueden participar tanto barcos extranjeros como de fuera de la comunidad. Ahora bien, a efectos de la clasificación de la Copa de España de esa autonomía/zona solo clasificarán los que cumplan los siguientes requisitos:

- Barcos cuyo Armador tenga residencia legal en la autonomía o zona correspondiente a lugar de celebración y al menos el 50% de su tripulación debe residir también en dicha comunidad o zona. Y tanto el Armador como los tripulantes deberán tener Licencia en vigor por la Real Federación Española de Vela emitidas a través de la Federación Autonómica(s),
- En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, CDL, TCC, SPM, Clase y División en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador, relación de tripulantes y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones del evento por zona (véase también la regla 111 RTC).
- Puntuará el binomio barco - armador, es decir, aquellos barcos que participen con el Armador que figura en la inscripción.

10.3.2 CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

- a) La copa de España de ORC se navegará en cada una de las clases establecidas. Para que una regata puntúe para la Copa de España deberá haber al menos 5 barcos salidos en alguna de las pruebas en dicha clase, de lo contrario, dicha regata no puntuará en dicha clase para la Copa de España. Se establecerá una clasificación independiente por clases siempre que en una regata hayan salido al menos 5 barcos.

- b) La puntuación de cada regata vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general de cada clase, a la conclusión de todas las pruebas que conforman cada regata puntuable por autonomías.
- c) Siempre que en una clase hayan salido más de tres tripulaciones mixtas se publicará una clasificación general de esas clases.

A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de puntuación baja considerándose como nº de inscritos, los barcos reflejados en la Clasificación General definitiva de cada una de las regatas puntuables que conforman la Copa de España por zonas. Los barcos DNS, DSQ, DNC, DNF, NSC y RET recibirán la puntuación de los barcos inscritos más 1 punto. - Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.

10.4 COPA DE ESPAÑA DE TRIPULACION REDUCIDA (Solitario, a dos y a tres y Mixtas)

10.4.1 ORGANIZACION

La Copa de España de Tripulación Reducida, podrá estar formado por un circuito de regatas nacionales puntuables, que serán aprobadas y publicadas en el Calendario Oficial de la RFEV. Así mismo, se publicarán en la WEB de la RFEV.

Se navega bajo el sistema ORC, IRC, RI. En la inscripción deberá aparecer el nombre del barco, nº de vela, Grupo en el que se inscribe, tipo de barco, junto al nombre del armador y del patrocinador, siendo este nombre el que aparecerá en todas las clasificaciones.

- Su recorrido no será inferior a 70 Millas.
- Cada evento será solo una prueba. NO hay clasificaciones por clases.
- Se usará el sistema de clasificación según describe la regla 204 del RTC.
- Es de aplicación las categorías de seguridad de las special regulations.

10.4.2 CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

Para que las pruebas que componen el calendario sean válidas para cada división, deberán figurar como barcos salidos al menos 6 barcos en cada división.

10.4.2.1 La puntuación de cada regata de las clasificatorias vendrá determinada por el orden definido por la clasificación general a la conclusión de todas las pruebas que conforman cada regata.

- A los barcos así clasificados en cada regata, se les aplicará el sistema de Puntuación Baja del RRV.
- Se aplicará el sistema de desempate de la regla A8 del RRV.

10.4.2.2 Se proclamará Campeón de la Copa de España de Tripulación Reducida o de los grupos si se forma de solitario, a dos y Mixta, él(los) regatista(s) que se proclamen Campeón(es) será el que obtenga la menor puntuación en su clase. Para que se forme la categoría mixta, deberán haber participado más de 3 tripulaciones en al menos dos pruebas del circuito.

10.5 LIGA FEMENINA DE VELA Y LIGA ESPAÑOLA DE VELA

10.5.1 La Liga Femenina de Vela y la Liga Española de Vela, estará formado por un circuito de regatas nacionales puntuables, que serán aprobadas y publicadas en el Calendario Oficial de la RFEV.

10.5.2 La liga femenina de vela está limitada a un máximo de 18 tripulaciones por evento cuando haya disponible 6 barcos o 15 cuando haya disponibles 5 barcos.

Podrán participar aquellos regatistas que tengan residencia legal en España, estén en posesión de la licencia federativa estatal del año en curso y cumplan con las reglas de elegibilidad establecidas en

el anuncio de regatas.

- 10.5.3 La regata se navegará en barcos monotipos proporcionados por la autoridad organizadora pudiendo estos variar entre las distintas regatas que componen la liga. El formato de competición será en regatas arbitradas de flota
- 10.5.4 El sistema de puntuación y clasificación vendrá detallado en el anuncio de regatas.

10.6 REGATAS DE ALTURA – TRIPULACION REDUCIDA (SOLITARIOS Y A2 Y A3) (120kg-300kg)

Para todas las regatas de **Altura** que se celebren en España, es obligatorio para todos los participantes, desde el 1 de enero de 2010, el **Certificado de Supervivencia y Seguridad Marítima** conforme establece la **Sección VI de las Special Regulations de la WS** y, además, de acuerdo con la **Regla 6.01 del Reglamento de las Offshore Special Regulations de la WS**, para regatas de TRIPULACION REDUCIDA (solitarios, A2, A3) y Tripulación Completa consignadas como mínimo de **Categoría 3 siempre que se alejen de la costa más de 10 millas**, se exige que al menos el **30% (pero no menos de dos) de los miembros de la tripulación, incluyendo el patrón**, deberán estar en posesión del certificado de supervivencia y Seguridad Marítima en vigor, realizado como máximo en los últimos cinco años antes de la regata señalada.

Para regatas de Tripulación Reducida (solitario, A2, A3) y Tripulación Completa que no se alejen más de 10 millas de la costa, se exige, como mínimo, **Categoría 4 de la World Sailing** (con balsa y sistema de tracking (seguimiento de la flota).

La Real Federación Española de Vela, de acuerdo con las Federaciones Autonómicas autorizará la realización de cursos de Supervivencia y Seguridad Marítima, siendo esta la única facultada, de acuerdo con las normas WS, para expedir los certificados.

10.7 NÚMERO DE PRUEBAS Y PARTICIPACIÓN EN COPAS Y CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE MONOTIPOS.

- 10.7.1 Las Copas y Campeonatos de España se programarán con un máximo de 9 pruebas, exceptos en eventos internacionales. Estas regatas serán válidas cuando:
- a) Así sean otorgadas por la RFEV.
 - b) Se completen un mínimo de 2 pruebas.
 - c) Haya un número mínimo de 8 barcos salidos en algunas de las pruebas.
- 10.7.2 Los Campeonatos de España y Copas se celebrarán en su año natural.
- 10.7.3 Se establecerán las siguientes categorías:
- Absoluta
 - Femenina: La totalidad de la tripulación será de género femenino
 - Mixta: Formada por una tripulación con al menos el 40% de distinto género (redondeando a 0,5 superior).

Para que una categoría quede constituida deberá haber al menos 4 barcos salidos.

11 CLASES MONOTIPOS

11.1 RECONOCIMIENTO DE CLASES

Para que una Clase sea considerada como tal y pueda integrarse en la estructura deportiva federativa, deberá ser previamente reconocida por el comité de competiciones, la junta ejecutiva y ratificado por la junta directiva de la RFEV, de acuerdo con lo establecido en los puntos siguientes:

- Clases Nacionales, son las Clases Internacionales reconocidas por la WS que celebren su Campeonato Autonómico en, por lo menos, 3 Federaciones Autonómicas con un mínimo de 6 barcos salidos en su Sistema de Clasificación Autonómico, así como aquellas Clases que la Junta Directiva reconozca como tales por razones históricas.
- Clases de Interés, son aquellas que, por su característica futurista o de interés nacional sea reconocida por la Junta Directiva de la RFEV.
- Los reconocimientos como clase reconocida por la RFEV se renovarán anualmente en función de la actividad y resultados habidos en tal período y de las perspectivas de futuro que presenten.

La Junta Directiva de la RFEV puede retirar la categoría en cualquier momento dentro del período señalado si la Clase no alcanzara de manera ostensible los requisitos exigidos en el Apartado 11.1 y cuando la Asociación correspondiente y/o su secretario nacional incumplieren gravemente los reglamentos y acuerdos federativos.

11.2 REGLAS DE CLASE Y CAMPEONATOS

Las Reglas de las Clases que no sean reconocidas por la WS, serán aprobadas por el Comité Ejecutivo de la RFEV.

Las reglas de Campeonatos e instrucciones generales de regata en las regatas del Calendario Oficial de la RFEV, y cualquier otra norma de carácter técnico emanada de una Clase, salvo las propias reglas Internacionales de la Clase, deberán ser aprobadas por la RFEV.

SECRETARIO DE CLASE

Los colectivos de regatistas agrupados en Clases tendrán un secretario nacional de Clase (en adelante SNC) que hará de portavoz del colectivo y actuará como órgano consultivo ante el Área Deportiva de la RFEV. La duración del cargo será de 4 años.

- 11.2.1 El SNC será nombrado por el presidente de la RFEV a propuesta de cada clase y deberá estar en posesión de la licencia federativa durante el período que este como secretario nacional
- 11.2.2 El SNC será nombrado a propuesta de cada clase.
- 11.2.3 Las Asambleas Ordinarias de las Clases reconocidas deberán celebrarse dentro del marco del Campeonato o Copa Nacional de la Clase, celebrado durante los primeros seis meses del año natural. La RFEV deberá tener presencia testimonial y/o consultiva en la Asamblea bien por un directivo o por un técnico nacional nombrado para la regata y para dicho acto.
- 11.2.4 La elección de PROPUESTA para SNC se llevará en Asamblea Extraordinaria de la Clase, la cual deberá celebrarse durante una prueba del calendario oficial. La convocatoria para dicha elección tendrá que enviarse a la RFEV al menos con 30 días de antelación a la fecha de la Asamblea.

11.2.5 Para la propuesta de SNC votarán los ARMADORES de esa clase con tarjeta en vigor para ese año. No se admitirán representaciones de voto para este procedimiento de elección.

CLASES NACIONALES	WEB	AUTONOMIAS
J 80	www.J80spain.es	Canarias, Santander, Galicia, Murcia, Baleares, Cataluña, Andalucía, Valencia
Clase 6 metros	www.6metre.com	Galicia, Cataluña, Murcia, Baleares
Dragón	www.spanishdragonclass.com www.internationaldragonsailing.net	Cataluña, Baleares, Valencia
J 70	www.j70spain.es	Baleares, Galicia, Cataluña, Valencia, Santander

11.2.6 EL SNC cumplirá lo descrito en este reglamento, además de su reglamento y estatutos de la clase.

CAPITULO II

GESTION DE REGATAS OFICIALES

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

Durante este procedimiento, el responsable deberá:

- (a) Abonar los derechos de inscripción si los hubiere.
- (b) Entregar la relación completa de miembros que componen la tripulación de forma numerada e identificar una o más personas a contactar en tierra en caso de emergencia. Estas personas dispondrán de un listado con direcciones y teléfonos de todos los tripulantes embarcados.
- (c) Presentar el **Código de Categoría de la World Sailing (Reglamentación 22) del Grupo a que pertenecen los tripulantes**, las licencias federativas **en vigor** de los tripulantes españoles o con residencia legal en España y el Certificado de Medición, así como la póliza de seguros y autorización de publicidad en su caso.
- (d) Cuando sea necesario, presentación del Certificado de la World Sailing de Salvamento, Seguridad Marítima y Primeros Auxilios
- (e) confirmar la inscripción firmando la declaración de exoneración de responsabilidad.
- (f) Identificar en la inscripción al responsable del barco, que podrá ser el armador / patrón u otra persona que representará al armador en todo momento. El armador podrá sustituirlo notificándolo por escrito al Comité de Regatas.

101 RELACIÓN DE BARCOS INSCRITOS

Con una antelación mínima de dos horas antes de la salida de la primera prueba, el Comité de Regatas publicará en el Tablón Oficial de Avisos una relación de los barcos inscritos en la que figure su nombre y número de vela, así como el Grupo o Clase en que compite, el valor del Rating y tiempo límite por milla.

Se entregarán copias de cualquier certificado de medición al armador/patrón o responsable de un barco que lo solicite por escrito.

Los certificados emitidos en España, para ser válidos, deberán coincidir con el fichero de clasificaciones de fecha más reciente ubicados en los enlaces: (ORC: www.orc.org), (RI e IRC: www.rfev.es www.ranc.es).

No se admitirán inscripciones de barcos respecto de los que se hayan efectuado a la RFEV solicitudes de expedición o de modificación de su certificado de rating con posterioridad a las 18.00 h. del día anterior a la primera prueba del evento.

102 INSPECCIONES DE MEDICIÓN Y CONTROL DE CERTIFICADOS (Ver también RRV 78)

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

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

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

102.3 No se admitirán en barcos españoles pruebas de estabilidad con escorímetros manuales, las pruebas de estabilidad y francobordos tendrán una validez de 10 años.

103 PROTESTAS DE MEDICION (Ver también RRV 60.5d)

103.1 En las regatas donde se aplique el sistema de medición ORC, las protestas sobre medición serán tramitadas siguiendo lo establecido en el RRV, las Prescripciones de la RFEV, el presente RTC, las Reglas del Sistema ORC e IMS y las Instrucciones de Regata. Las protestas durante un evento contra el **OFFSET** de un barco/s, se presentará como una protesta administrativa ante la RFEV.

En regatas en que se aplique el Sistema de medición IRC o RI se procederá según se establece en el Reglamento IRC o RI en vigor.

En regatas en que se aplique el Sistema de medición CIM se procederá según se establece en el Capítulo V del RTC.

104 PROTESTAS ADMINISTRATIVAS DE RATING

Las protestas administrativas de rating se regularán según lo establecido en las Reglas del Sistema ORC, Reglas del Sistema IRC, la Regla 2.6 del Reglamento del Sistema RI o el Reglamento CIM para regatas bajo este sistema.

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

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

Definición de Protesta Administrativa:

Una protesta administrativa es la que se presenta ante la **Real Federación Española de Vela** con el objeto de que se modifique o invalide el certificado de medición de un barco por considerar que no refleja la realidad del mismo.

Cualquier protesta contra el Certificado de Medición de un barco presentada ante un Comité de Protestas se define como una protesta de medición presentada al amparo de la regla 78 **(CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE CLASE; CERTIFICADOS)**.

105 PENALIZACIONES

105.1 Se aplicarán las penalizaciones alternativas indicadas en el RRV y en este RTC. Únicamente se sancionará con la descalificación en los casos establecidos en este RTC o conforme al RRV.

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

El barco penalizado por medición podrá seguir participando en las restantes pruebas con su nuevo certificado el cual será válido solo para dicho trofeo, y será anulado hasta nueva medición por la Autoridad Nacional.

Si un barco, penalizado de acuerdo con el punto anterior, al emitir el nuevo certificado cambia su CDL de forma que cambie de clase, este se mantendrá en la Clase en la que estaba compitiendo durante todo el trofeo, siendo el certificado anulado a la finalización del mismo.

Si es penalizado por medición se acogiera a la regla 60.5(d) 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.

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

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

106 PETICIONES DE REPARACIÓN (RDG)

Las reglas 61 del R.R.V. quedan modificadas con la siguiente adición:

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

- (a) Cuando se bonifique el tiempo invertido, su tiempo compensado será corregido correspondientemente, y recibirá la puntuación que obtenga el barco cuyo tiempo compensado sea más próximo. Esta bonificación no afectará a la posición de los demás barcos. Así, dos barcos pueden recibir la misma puntuación.
- (b) Cuando se bonifique su puntuación se procederá según lo establecido en la regla A9 del RRV.

107 PRUEBAS, PUNTUACION Y GESTION DE RESULTADOS

- (a) Las Clases o Grupos establecidos saldrán separadas siempre que haya un número mínimo de CINCO (5) barcos por Clase. A criterio del Comité de Regatas, se podrán dar salidas conjuntas por agrupación de Clases o Grupos.
- (b) No se dará una salida con menos de 6 nudos de viento, ni con más de 25 nudos en regatas barlovento sotavento.
- (c) El mínimo de millas programada de un recorrido al viento será de 4 millas.
- (d) Se recomienda que la distancia entre la salida y la baliza 1 en los recorridos al viento no sea inferior a 1,2 millas.
- (e) En los recorridos al viento, siempre que sea posible se terminarán en popa.
- (f) La RFEV se reserva la posibilidad de modificar esta regla a petición del Club Organizador por causas excepcionales.
- (g) En regatas del calendario de la RFEV, no se permite la participación conjunta en la misma clase barco con certificados sin SPI frente a barcos con SPI,
- (h) Constará al menos de 4 pruebas, donde como mínimo habrá dos pruebas con recorridos al viento (barlovento/sotavento).
- (i) En caso de empate se aplicará el sistema de la Regla A8 del RRV y si aún persistiera el empate ganará el barco con más barcos en su grupo. Adición a la regla A8 del RRV.

108 NOMBRE DEL BARCO

El nombre de un barco es aquel que figura en su certificado, y podrá exhibirse en cualquier parte de su casco, respetando siempre lo previsto en el código de Publicidad de WOLRD SAILING.

El nombre del barco en el certificado de medición estará condicionado según la inscripción y aceptación del registro de capitanía marítima de la zona que corresponda, o en su defecto mediante la aprobación del comité técnico de crucero de la RFEV.

Este nombre será el utilizado para inscribirse en las regatas, salvo que haya obtenido autorización de publicidad de la **RFEV**.

Si el nombre del barco o el nombre que este registrado en Capitanía marítima, es publicidad y se reconoce como tal, deberá tener la autorización de publicidad de la RFEV.

109 LETRAS DE NACIONALIDAD Y NUMEROS DE VELA

- 109.1 Los barcos españoles que participen en regatas deberán de llevar un numero de vela según el Apéndice G del RRV y prescripciones de la RFEV y el cual, deberá coincidir con el registrado en su certificado de rating, excepto para los CIM época y clásicos que se les exime de esta obligatoriedad. Esto es válido para todos los sistemas de rating reconocidos por la RFEV.
De acuerdo con las prescripciones de la RFEV, los barcos españoles deben de competir en su Número de Vela con la letra ESP....
- 109.2 Los barcos con Certificados válidos entre 2021 a 2025 pero con un Numero de Vela no válido, se les dará un Número de Vela con ESP y tendrán un descuento del 50% en el coste del Número de Vela.
A partir del 1 de enero de 2026 no se emitirán Certificados de Rating con Números de Vela no válidos.
Esto es válido para todos los sistemas de rating reconocidos por la RFEV. El número de vela será adjudicado, previa solicitud, por la Autoridad Nacional.
- 109.3 Los números de vela de los armadores españoles, con un barco de su propiedad, su número de vela debe de ser ESP-XXXXX, solo se admiten números de vela de extranjeros, en armadores con nacionalidad extranjera o doble nacionalidad, o barcos extranjeros alquilados a españoles (contrato de alquiler).
Dicha Autoridad, para todos los barcos que tienen su base habitual y regatean en España, es la **RFEV, NO se emitirá certificado de rating con numero de vela que no sea ESP**.
- 109.4 Los barcos monotipos (J-80 – J70 - Dragón – 6 M) exhibirán el número de vela otorgado por la Autoridad Nacional, consistente en el número de casco precedido por los números correspondientes a su Clase. Deben estar registrado también en la clase. (Ver también Prescripción de la RFEV al RRV).

110 BANDERAS IDENTIFICATIVAS DE GRUPO O CLASE

Según los barcos regateen agrupados en grupos o clases, llevarán una u otra o las dos. Se izarán en popa en lugar visible sobre la cubierta. Cuando en una misma regata se utilicen varios sistemas de rating, los barcos podrán llevar si así lo exige la autoridad organizadora un banderín que indique el sistema de rating y tendrá que venir especificado en el anuncio de regatas. (puede ser una bandera con las letras ORC/ RI/ IRC)

111 DECLARACION DE RECORRIDO

En caso de que las instrucciones de regata no digan lo contrario, en las regatas de longitud superior a 25 millas (excepto en recorridos al viento), que se disputen bajo el sistema ORC y en las que el Comité de Regatas no disponga de los medios suficientes para controlar el desarrollo de la prueba, los responsables de cada barco entregarán en la Oficina de Regatas una Declaración de Recorrido, firmada por ellos, antes de finalizar el plazo de protestas.

En la declaración de recorrido se harán constar la hora, situación aproximada, dirección del viento, intensidad, y rumbo del barco, a intervalos, como máximo, de dos horas y en todos los pasos de baliza.

112 USO DEL MOTOR

- 112.1 Un barco que no haya salido y que llega tarde a la salida, puede propulsarse a motor o ser remolcado para alcanzar la línea de salida, siempre que:
- Pare su motor o suelte su remolque antes de llegar a la zona de salida y no salga hasta al menos tres minutos después de su señal de salida y, además
 - Informe por escrito del incidente a su llegada lo más pronto posible. Se establecerán clasificaciones independientes por clase siempre y cuando hay un mínimo de 5 barcos inscritos en dicha clase. y siempre antes de que termine el plazo para protestar. (Adición a la regla 42.3 RRV)
- 112.2 Mientras se encuentre en regata un barco podrá hacer uso del motor por el tiempo estrictamente indispensable para librarse después de varar o de colisionar con otro barco u objeto (modifica la RRV 42.3 apartado (h)), siempre que cumpla con los siguientes puntos:
- Se penalice inmediatamente después del incidente, de acuerdo con las reglas 44.1 y 44.2 del RRV.
 - Informe por escrito del incidente a su llegada lo más pronto posible y siempre antes de que termine el plazo para protestar. (Adición a la regla 42.3 RRV)

113 USO DE LAS COMUNICACIONES

- 113.1 En adición las Reglas 29.1 y 29.2 RRV, podrá comunicarse por radio, canal VHF a determinar en las Instrucciones de Regata, las llamadas Individual y General.
- En este caso se anunciarán los números de vela o los nombres de los barcos para su identificación. Un retraso en la radiocomunicación de estas llamadas o el orden en que éstas se hagan y cualquier fallo en la emisión o recepción de aquellas no serán motivos para solicitar reparación.
- Esta regla no reduce, modifica ni exonera la responsabilidad de cada barco de salir conforme al RRV.
- 113.2 Los barcos deberán obligatoriamente ir equipados con un transceptor VHF u otro medio de comunicación electrónico.

114 PILOTOS AUTOMATICOS

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

115 INFRACCION A LAS OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS DE LA WORLD SAILING

Las regatas se regularán, en cuanto a la seguridad, en categorías según el reglamento de las Offshore Special Regulation WORLD SAILING y lo indicado en los anuncios de regatas.

Las categorías de seguridad serán 0,1,2,3,4, dayboat y apéndice B.

La penalización por infracción de esta regla puede ser más leve que la descalificación si el comité de protesta así lo decide.

116 MODIFICACIONES REGLAMENTO TÉCNICO

El Comité Nacional de Cruceros de la RFEV podrá proponer la modificación de cualquier norma de este reglamento, por causas justificadas, con carácter urgente y provisional, siendo ratificadas sus propuestas lo antes posible por la Junta Directiva de la RFEV y la Comisión delegada de la RFEV.

CAPITULO III

SISTEMAS DE RATINGS RECONOCIDOS EN ESPAÑA

200 SISTEMA ORC

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

No obstante, en las regatas puntuables para el Campeonato de España o Copa de España por zonas bajo el Sistema ORC deberá existir uniformidad en los criterios (que habrá que definir en las instrucciones de regata) de modo que los barcos que participen en estas regatas mantengan los mismos criterios en todas las regatas de la misma Copa o campeonato.

201 CLASES

- 201.1 La flota se dividirá en Clases en función del **CDL** de acuerdo con los valores vigentes en el año aprobado por la ORC en unión con la RFEV.

Clase 0: 18,00 > 13,55

Clase 1: 13,55 > 11,27

Clase 2: 11,27 > 9,80

Clase 3: 9,80 > 8,80

Clase 4: 8,80 > 7,50

Clase 5: 7,50 >= CDL

Se podrá formar un Grupo Especial denominado Clase E, para barcos a criterio del club organizador, no cuenta para las copas y Campeonatos de España y/o regatas Internacionales.

Las clases pueden ser agrupadas en una regata determinada en función del número de barcos inscritos, se agruparan si hay menos de 5 barcos e

- 201.2 **División Corinthian:** Se considera que son barcos de **División Corinthian** aquellos barcos que cumplan su tripulación, sin excepciones, como amateurs.
- 201.3 **División Sportboat:** Son aquellos barcos cuyo certificado de medición tenga denominada la expresión “**SPORTBOAT**”.

202 BANDERAS DE CLASE

En las regatas en donde se realicen clasificaciones por clases se utilizará la bandera de clase correspondiente.

CLASE	BANDERA
0	"W" del CIS
1	"T" del CIS
2	"R" del CIS
3	"K" del CIS
4	"V" del CIS
5	"Q" del CIS
E	"E" del CIS

203 INFRACCIONES DE MEDICION EN REGATAS.

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

Si, como resultado de una protesta de medición de un barco o del Comité Técnico, se determina que un barco no cumple con su certificado de acuerdo con 304.1 (c), (i) e (ii) del reglamento ORC, el incumplimiento se calculará como porcentaje de la diferencia en el APH. (Regla 305 del ORC)

- a) *Si la diferencia es igual o menor del 0.1%, se mantendrá el certificado original, la protesta será rechazada y el protestante cubrirá el coste ocasionado. Se aplicará la RRS 64.4 (a) y no se necesitarán correcciones.*
- b) *Si la diferencia es mayor del 0.1% pero menor del 0.25% no se penalizará, pero se emitirá un nuevo certificado con los nuevos datos medidos y se reclasificarán todas las pruebas de la serie con los datos del nuevo certificado. Se considerará aceptada la protesta y el protestado cubrirá los costes habidos.*
- c) *Si la diferencia es mayor del 0.25% pero menor del 0.40%, el barco será penalizado con un 50% sobre la posición de DNF, redondeada al entero más próximo (0.5 se tomará por exceso) en las pruebas con su certificado incorrecto. Se emitirá un nuevo certificado con los nuevos datos medidos y se reclasificarán todas las pruebas de la serie con los datos del nuevo certificado. Se aceptará la protesta y el protestado cubrirá los costes habidos.*
- d) *Si la diferencia es del 0.40 % o mayor, el barco será descalificado (DSQ) en todas las pruebas en las que haya participado con el rating incorrecto. Se considerará aceptada la protesta, el protestado cubrirá los costes habidos y el barco no participará de nuevo en la regata hasta que no corrija todos los incumplimientos hasta el límite definido en a) anterior.*

203.2 El armador tendrá derecho a aplazar la medición de su spinnaker si este no se encuentra perfectamente seco, pudiendo aplazar la medición para el día siguiente, que se podrá realizar hasta 2h. antes de la hora de salida prevista de la primera prueba del día.

Si en un control de medición se encontrara cualquier discrepancia con respecto a las Infracciones a la regla 51 RRV (lastre móvil). Movimientos de pesos y lastre con respecto al certificado, se aplicarán

las siguientes penalizaciones, aplicando los porcentajes sobre el número de barcos inscritos en su Grupo o Clase:

Infringir la regla 206 del reglamento ORC. N.º de velas abordo.	60%
Discrepancias en la declaración del armador de los elementos de "Descripción del barco" (Pisos de crucetas, n.º de burdas, tipo de construcción del casco, etc.)	DSQ
Faltas o movimientos de plomo interior;	DSQ

- 203.3 Si en un control de medición o por medio de una declaración de un competidor, se encontrara cualquier discrepancia con el certificado ORC presentado en la inscripción, y que fuera consecuencia de un error en la transcripción del mismo por parte de la Autoridad Emisora y ésta, así lo reconociera, el Comité de Protestas, con el asesoramiento directo de la Autoridad de Medición de la regata, podrá solicitar el recálculo del certificado con la consiguiente aplicación a los resultados obtenidos por el barco afectado, o, en el caso de que este procedimiento no afecte a los valores del certificado, no conllevará modificación del mismo dentro del trofeo. Esto será de aplicación incluso después de haber finalizado el trofeo.

204 COMPENSACION Y CLASIFICACIONES BAJO EL SISTEMA ORC

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

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

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

A. Compuesto:

A.1 Recorrido Compuesto: este es el sistema que se recomienda utilizar. Se calcula a partir de las distancias, los rumbos de viento real y los de cada tramo de la prueba originando un índice de aprovechamiento de cada barco según la polar del recorrido (**IW**)

En los recorridos barlovento/sotavento se medirán, con regularidad la intensidad y dirección del viento en la baliza de barlovento y en la de sotavento, y, a ser posible, en la mitad del tramo. Esta información se le irá pasando al comité de regatas para decidir los parámetros a aplicar en la regata. No es una información necesaria para la clasificación, pero si orientativa para ver el índice de aprovechamiento del primero en la clasificación.

A.2 Polar definida en el certificado: método sencillo donde se aplica una polar definida en el certificado de cada participante, solo es necesario el tiempo invertido y las millas totales del recorrido. Es un sistema más justo para este tipo de regatas, es una polar compuesta, cuyo contenido varía progresivamente con la velocidad del viento real.

- a) **Barlovento/Sotavento** (bastón) es un recorrido convencional rodeando balizas a barlovento y sotavento, con tramos del 50% de ceñida y 50% de empopada.

b) **Costera / Larga distancia** es un recorrido compuesto, cuyo contenido varía progresivamente con el viento verdadero, como se ve en la tabla siguiente:

<i>TWS (kt)</i>	<i>6</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	<i>12</i>	<i>14</i>	<i>16</i>	<i>20</i>
<i>Beat VMG</i>	45%	40%	35%	30%	25%	20%	10%
<i>60°</i>	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
<i>90°</i>	0%	5%	7.5%	10%	12.5%	15%	20%
<i>120°</i>	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
<i>150°</i>	0%	5%	10%	15%	15%	15%	10%
<i>Run VMG</i>	55%	40%	27.5%	15%	12.5%	10%	10%

c) **All-Purpose PCS**, es un recorrido que incluye igual distribución de todas las direcciones del viento. Como si fuera a dar la vuelta a una isla.

B. Sistema Simplificado:

B.1 Tiempo por Distancia, El tiempo corregido se calcula:

$$\text{Tempo Corregido} = \text{tiempo invertido} - (\text{ToD} * \text{Distance})$$

Donde el "ToD" será el valor fijo, dependiendo si la regata es un barlovento/sotavento (inshore) o una regata Costera (Offshore) respectivamente.

Barlovento/sotavento, El valor fijo sale de los porcentajes de 50% ceñida y 50% popa, aplicado a tres condiciones de viento. Ver reglamento ORC e IMS

Regata Costera, El valor fijo sale de la combinación de varios ángulos y en diferentes condiciones. Ver reglamento ORC e IMS

- Coastal/long distance (OSN), combinación de vientos 8, 12 y 16 nudos con diferentes porcentajes y entre ángulos: beat, 60,90,120,150, run. RECOMENDABLE
- All purpose (APH), sale de la combinación de la distribución de diferentes vientos y rumbos de vientos, más parecido a rodear una isla en circulo.

B.2 Tiempo sobre tiempo,

TMF, (Factor Multiplicador de Tiempo) - Tiempo sobre tiempo, este factor se obtiene de dividir 600 entre el valor del GPH para regatas Offshore, y 675 para regatas Inshore, de la embarcación respectivamente.

Aplicando el TMF se tiene:

$$\text{TC} = \text{TI} * \text{TMF}$$

Siendo: **TC** = Tiempo compensado.

TI = Tiempo invertido.

Si algún tiempo compensado sale negativo, se sumará a los tiempos compensados de todos los barcos una misma cantidad de tiempo, de modo que todos resulten positivos.

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

La recomendación es utilizar los sistemas simplificados en aquellas ocasiones en que no sea fiable la aplicación del Recorrido Compuesto o polar definida, 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).

- 204.3 En los recorridos en donde se utilice un sistema de compensación compuesto o polar definida, se publicará antes de la salida la tabla comparativa teórica del recorrido. Esta publicación no condiciona la elección del sistema de compensación que efectúe el Comité de Regatas.
- 204.4 En las regatas donde se utilice el recorrido compuesto, se podrá publicar junto con la clasificación, los datos aplicados en la regata y la tabla de compensaciones para el recorrido aplicado.
- 204.5 *La RFEV no recomienda en regatas, mezclar barcos con certificados declarando SPI con barcos con certificados declarando Sin SPI*
- 204.6 Para el cálculo de clasificaciones se deberá usar un sistema validado por la RFEV o por la ORC.

205 TIEMPO LÍMITE

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

Se calcula para cada barco en función del valor medio de su predicción teórica en ceñida y popa para 6 nudos de viento de su polar.

$$\text{Tiempo Límite} = (K * ((\text{BEAT VMG6+RUN VMG6}) / 2) * M \text{ (Longitud real del recorrido)})$$

- En las regatas de Campeonatos y Copas de España se utilizará como valor K de 1.2.

Se recomienda en otras regatas, este factor pueda alcanzar un valor a criterio del club organizador. Otras fórmulas son válidas para regatas que sean de alturas o costeras.

206 NORMAS DE MEDICIÓN.

Los controles mínimos para realizar serán:

- (a) Pesaje de la tripulación. El Armador, será responsable de asegurarse que el peso de la tripulación a bordo en regata no exceda del peso declarado de la tripulación (Crew Weight Declared) que figura en el certificado ORC.

El peso de todos los miembros de la tripulación a bordo en regata y con ropa ligera de calle no será:

- 1) mayor que el peso máximo de tripulación definido en 102.1 y 102.2.
- 2) menor que el peso mínimo de tripulación definido en 102.3, cuando se indique en el Anuncio e Instrucciones de Regata.

La báscula oficial del evento será la proporcionada por el Comité Organizador, debiendo tener en su poder el Certificado de Calibración o, en su defecto, un peso corrector. La utilización de la misma no será motivo de protesta o reconsideración por parte de los participantes.

- (b) Control del sellado de velas y medición de alguna de ellas.
- (c) Control de seguridad y elementos pesados declarados por el armador.

- (d) En los Monotipos que compitan bajo reglas de Clase se controlarán aquellos elementos que decida el Medidor principal.
- (e) Para las mediciones es obligatoria la presencia de dos tripulantes como mínimo que prepararán el barco para medición y del patrón / armador o responsable del barco. Todas las medidas, cuando se estén realizando, tendrán doble lectura: medidor y armador o responsable.
- (f) No se admitirán protestas entre barcos que no aleguen una infracción concreta de alguna de las reglas de medición. Sin embargo, un barco podrá efectuar protestas administrativas de rating conforme a lo previsto en la regla 104 RTC.
- (e) Una vez publicados los resultados en el TOA, se podrán realizar pruebas de estabilidad a los barcos que sean designados a criterio del Medidor Principal.
- (f) También se podrá controlar cualquier otra discrepancia a criterio del medidor principal.

OTROS SISTEMAS DE HANDICAP

207 SISTEMA IRC

El sistema de compensación de tiempos de regata IRC, propiedad del R.O.R.C. inglés y el Y.C.F. francés como autoridades emisoras, y como autoridad gestora en España es la RFEV la autoridad nacional.

El resultado de este sistema de medición proporciona a cada armador el factor corrector del tiempo llamado TCC.

El propósito de las Autoridades Administrativas es potenciar la celebración de regatas e incrementar la participación de los barcos de Crucero. Este objetivo implica la responsabilidad de ofrecer un torno de competición lo más justo y sencillo posible.

Como complemento y para definir y facilitar las mediciones se emite aparte el Manual de Medición IRC. Toda la documentación está disponible en <https://ircrating.org/> y <https://ycf-club.fr/>.

208 SISTEMA RI

En España la autoridad administrativa de rating es la RFEV a través de su comité de cruceros y es la encargada de la emisión de los certificados de rating, así como de asesorar sobre los problemas de este sistema.

Se utilizan los reglamentos de medición y sistema de rating publicados en la página de la RFEV y la RANC, donde se regulará toda la administración del sistema de rating.

El sistema de compensación RI, proporciona a cada embarcación el factor corrector en tiempo sobre tiempo (TCF) y tiempo sobre distancia (SPM). El Reglamento RI y el Manual de Medición está en: www.ranc.es y www.rfev.es

209 SISTEMA JCH (Jauge Classique Handicap)

Para barcos de Época o Clásicos con certificado de medición JCH y rigiéndose por el reglamento de medición de este sistema.

CAPITULO IV

MEDICIONES Y CERTIFICADOS

301 CERTIFICADOS DE MEDICIÓN

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

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

La **Autoridad Administradora del sistema ORC**, para España es la RFEV. En caso de que la **Autoridad Nacional (RFEV)** adoptara otros sistemas, indicará quien o quienes son las Autoridades Administradoras.

Un barco podrá tener dos certificados, un certificado para flota ORC club o ORC internacional (con o sin SPI), y otro para tripulación Reducida DH, siendo el ultimo certificado el que invalida automáticamente los certificados anteriores.

Es obligatorio llevar a bordo en regatas una copia del certificado válido de medición.

302 GESTIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE MEDICIÓN

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

ORC, IRC, RI y CIM se solicitará a través de las plataformas web: www.rfev.es

Los documentos a remitir son los siguientes:

- Cumplimentar el formulario online.
- Adjuntar formulario de Habitabilidad si procede.
- Adjuntar hoja de medidas del Medidor o fichero DXT.
- Copia de la transferencia bancaria, BIZUM o en su defecto número de tarjeta de crédito incluida en la solicitud.

Una vez procesados y verificados los datos se emitirá el certificado y se remitirán por correo electrónico al mismo mail de la solicitud.

303 CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA ORC

303.1 FORMAS DE EMISIÓN DE CERTIFICADOS

303.1.1 Primer certificado

Además de los documentos relacionados anteriormente, se remitirá a la RFEV la hoja de datos de la medición completa firmada por el medidor o el fichero DXT, y Certificado de Habitabilidad con las firmas de armador y medidor.

303.1.2 **Renovación sin cambios**

Si no ha sido emitido por la RFEV, se acompañará además fotocopia del certificado anterior. Una vez emitido el nuevo certificado, se le remitirá por correo electrónico.

303.1.3 **Renovación con cambios**

La hoja de nuevos datos firmada por el medidor o el fichero DXT, que deberá estar de acuerdo con el procedimiento establecido por la RFEV para su envío, se acompañará a la solicitud.

303.1.3 **Renovación por cambio de armador**

La regla 304.2 del ORC estipula que, en caso de cambio de armador, el nuevo titular debe llevar a cabo una revisión de los pesos del inventario de medición con un medidor, sin necesidad de poner el barco en trimado de medición.

Una vez hecha satisfactoriamente la comprobación, se endosará una copia del certificado con la inscripción: "**REVISADO POR CAMBIO DE ARMADOR**" y se firmará y datará por el nuevo Armador y el medidor. Tras recibir este documento junto con la solicitud, la RFEV renovará el certificado.

303.2 **CERTIFICADOS ORC INTERNACIONAL**

Son certificados con mediciones completas, basados en compensaciones con números fijos y polares de velocidades de la embarcación.

El armador podrá solicitar este tipo de certificado, si su barco ha sido medido completamente, por un medidor activo, y los datos validados por la oficina de rating. Se aplicará un fichero de casco correcto de su embarcación el cual estará en la base de datos de la ORC, (sin no posee un fichero de casco correcto, ver regla 303.3).

303.3 **CERTIFICADOS ORC CLUB**

Son certificados pensados para fomentar la participación de la flota en regatas ORC, aprovechando la potencia del sistema de medición. Los datos no medidos son estimados de acuerdo con las medidas de barcos de la misma serie o modelo.

Tiene la ventaja de aplicar un ORC más justo que los valores estimados por un club organizador, pudiendo acceder a toda la gama de posibilidades de compensación.

Los certificados ORC Club podrán emitirse sin la realización de ninguna medición, asignándoles, por el tipo de barco, una medición de velas, motor, declaración de peso de tripulación, aparejo y escora penalizados con relación a estándar.

El patrón podrá, a través de un medidor, medirse cada uno de estos apartados para mejorar su rating. Cuantos más apartados se midan, mejor rating tendrá.

Para solicitar el certificado ORC Club se dispone de solicitud online en la WEB de la RFEV, debiéndose llenar la misma en su totalidad.

Relación de medidas aceptadas para un certificado ORC Club: Velas, Aparejo e Instalación de la hélice. Si un barco no tiene medición de casco, se aceptará la prueba de escora como estimación de los valores de estabilidad del mismo.

Un barco con toda la medición completa, pero sin medición de casco, se le dará un **CERTIFICADO ORC CLUB**, y se aceptará todas sus medidas. Cuando se tenga una medición de casco, se emitirá un certificado ORC Internacional automáticamente.

Al realizar la prueba de estabilidad, si el barco tiene medición de casco, el certificado deja de ser ORC Club y pasa a ser un certificado **ORC Internacional**.

Aquellos barcos de los que no se tenga medición de casco, recibirán una estimación en relación a los datos de desplazamiento, eslora del barco y otras características, según un cuestionario a llenar por un medidor.

Si el Comité Técnico, observa que los datos estimados en el certificado de club no se ajustan a los parámetros reales del barco, podrá emitir un nuevo certificado cambiando cualquier dato de los estimados, sin previo aviso y sin derecho a protesta a no ser que se haga una medición oficial.

303.4 CERTIFICADO DE TRIPULACIÓN REDUCIDA (Solitario, A2 y A3)

Los Certificados de **TRIPULACIÓN REDUCIDA** están basado en el límite del número de tripulantes que puede llevar a bordo un barco en regata, y solo son válido para regatas de tripulación reducida. No está permitido su uso para las regatas con tripulación completa, así como los certificados de tripulación Completa no están permitidos para participar en regatas de tripulación Reducida (DH).

Para obtener este certificado DH debe tener anteriormente el certificado de tripulación completa o de flota.

Es un certificado ORC aparte del certificado normal, donde se puede elegir el peso de tripulación desde 120 kg a 300 kg.

Un barco podrá tener un solo certificado válido para regatas de tripulación reducida, podrá lleva para este tipo de regata una configuración (aparejo, y/o velas) diferente al normal (flota), se debe solicitar a la entidad gestora con el formulario de solicitud correspondiente.

303.5 IMPORTE DE EMISIÓN DE CERTIFICADOS BAJO EL SISTEMA ORC

La emisión de certificados y otros documentos tendrá los siguientes importes: en 2025

ORC INTERNACIONAL	1er Certificado Año	2º Certificado y sucesivos
PRECIO POR METRO	17,9 € *LOA	11,00 € *LOA

ORC CLUB	1er Certificado Año	2º Certificado y sucesivos
PRECIO POR METRO	12,6 € *LOA	8 €*LOA
CERTIFICADO PARA UNA REGATA (*)	35,00€	
ORC TRIPULACIÓN REDUCIDA		2º Certificado
PRECIO POR CERTIFICADO		23 €

(*) únicamente barcos que solo quieran un certificado para la regata de la Ruta de la Sal.

Otros Conceptos	Península y Canarias	
Numero de Vela	60,00 €	Comentario
Información VPP	40,00 €	Pago único al solicitarlo
Suplemento Urgencia	30,00 €	
Simulaciones de certificados	10,00 €	Para emisión en < 24 h.

Los precios de las tablas de arriba corresponde al precio de los certificados en 2025. En 2026 y siguientes se actualizarán automáticamente con el IPC interanual publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

304. CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA RI

Con el fin de promover regatas justas, desde que los participantes se inician en regatas, hasta que los que compiten en Copas y Campeonatos Nacionales se establecen tres tipos de certificados de rating. Se pueden tener activos los certificados de TRIPULACIÓN COMPLETA (+ 3) y tripulación reducida los de solitario (1) y los de a dos (2) y a tres (3); así mismo, pueden tener distinta configuración de velas y distinto factor de equipamiento.

La solicitud y precio de los tres tipos de certificado es el mismo; WWW.RFEV.ES; cumplimentar los formularios de solicitud; a continuación, se detallan las diferencias entre certificados estándar, con mediciones y en especial los tipos de certificados para regatas en tripulación reducida.

RI	1er Certificado Año	2º Certificado y sucesivos
PRECIO POR METRO	9,5 € *LOA	4 €*LOA
CERTIFICADO PARA UNA REGATA	35,00€	
ORC TRIPULACIÓN REDUCIDA	23 €	
PRECIO POR CERTIFICADO		

Los precios de la tabla de arriba corresponde al precio de los certificados en 2025. En 2026 y siguientes se actualizarán automáticamente con el IPC interanual publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

304.1 Certificado RI- ESTÁNDAR.

Certificado que se emite en base al modelo, año, calado y serie de la embarcación. El armador, en el formulario de solicitud indica el factor equipamiento; en esta modalidad, no ha intervenido medidor. Un barco que no es de serie no puede tener un certificado estándar.

304.2 Certificado RI.

Certificado en el cual ha intervenido un medidor oficial; ya sea un primer certificado o bien sobre un estándar o un barco que no es de serie.

304.3 Certificado RI VERIFICADO.

Certificado de una embarcación que ha sido medida en su totalidad, pesaje y lanzamientos incluidos por un medidor oficial.

304.4 Certificado RI TRIPULACIÓN REDUCIDA.

A3- certificado valido para regatas a tres y al mismo tiempo como tripulación completa si son 3 tripulantes máximo en la regata.

R2- certificado valido para regatas A2, Valido exclusivamente en regatas con esta categoría, clase o grupo.

R1 certificado valido para regatas de SOLITARIO. Válido exclusivamente en regatas con esta categoría, clase o grupo.

304.5 Certificados RI ONE-DESING.

Para solicitar certificados ONE-DESING, deben adjuntar a la solicitud el último certificado de la clase.

305. CERTIFICADOS DE RATING BAJO EL SISTEMA IRC

El sistema IRC permite medir barcos de crucero y regata y proporciona un único coeficiente de compensación sobre tiempo.

El cálculo del rating IRC puede basarse en datos suministrados por el armador, pero la autoridad nacional (RFEV) puede requerir que el barco sea pesado y/o medido por un medidor autorizado.

Algunas de las mediciones de barcos de serie pueden estar estandarizadas.

La regla IRC, el manual de medición e interpretaciones están disponibles en <https://ircrating.org/> y <https://ycf-club.fr/>. Se puede solicitar interpretación de la regla por escrito a través de la Autoridad Nacional (RFEV).

305.1 CERTIFICADO IRC

- Este certificado lo solicitará el Armador a la Autoridad Administradora mediante la hoja de petición que cumplimentará con las medidas requeridas. Las medidas declaradas pueden ser tomadas por el armador, pero la autoridad nacional podrá requerir aclaración o comprobación de alguna medición por medidor autorizado.
- Un barco debe declarar un certificado de rating válido a la entidad organizadora de una regata antes de la fecha tope establecida en el anuncio de regata.
- Con este certificado se podrá participar en cualquier regata IRC, salvo para las que el Anuncio de Regata restrinja la participación a los barcos que tengan certificado IRC Verificado.

305.2 CERTIFICADO IRC VERIFICADO (ENDORSED)

- Para obtener un certificado IRC VERIFICADO (ENDORSED) las medidas y características las tomará un Medidor reconocido por la RFEV o verificará las existentes.
- Además, deberá sellar con sus medidas todas las velas:
- El barco deberá estar pesado en vacío (IRC 17). (ver también el punto 8 del Manual de Medición). La hoja del certificado de Peso, y de cantidad y posición de lastres formará parte del Certificado de Rating Verificado.
- Se medirán los lanzamientos de proa y popa (IRC 18) en trimado de flotación (IRC 17).
- Para mantener la calificación de IRC Verificado todas las modificaciones posteriores también deberán ser presentadas por un Medidor.
- Los Comités de Regata podrán organizar regatas IRC restringidas a barcos que dispongan de este Certificado IRC Verificado.
- El armador estará de acuerdo y se responsabiliza de las medidas y características tomadas y presentadas por el Medidor.
- Con este certificado el barco podrá participar en cualquier regata IRC.
- El certificado llevará el sello “**VERIFICADO**” “**ENDORSED**”

305.3 CERTIFICADO IRC SECUNDARIO

Un barco puede tener un certificado **IRC SECUNDARIO** (IRC 8.2.1) que podrá variar del certificado primario en las medidas de P, E, STL y SPL, configuración de tangón/botalón, configuración de enrollador de vela de proa, número de velas de proa y spis, dimensiones de las velas y uso de lastre móvil.

Sólo podrá variar el peso del barco como consecuencia de un cambio de lastre interno y si ambos certificados (primario y secundario) son verificados.

El uso del certificado secundario deberá declararse a la entidad organizadora de una regata antes de la fecha tope establecida en el anuncio de regata.

Un armador podrá SOLICITAR Certificado IRC para tripulación REDUCIDA, indicando el evento /regata y se emiten exclusivamente para el evento

305.4 CERTIFICADO ONE-DESIGN, OD (Monotipo)

Se emitirán certificados IRC One-design (Monotipo) a aquellos barcos que tengan en su poder un certificado de medición vigente de la clase One-Design a la que pertenezca. En este caso la UNCL o el RORC emitirán un certificado IRC OD con un TCC que será igual para todos los barcos que reúnan dichas condiciones.

Si el barco no tiene el certificado vigente de la clase a la que pertenece la UNCL o el RORC emitirán un certificado IRC.

305.5 IRC- MAXIS Y SWAN

Para participar con estos modelos de barcos fuera de España, deben estar medidos por los medidores reconocido por la clase y deben ser certificados ENDORSED. Para participar en España, no es imprescindible,

306. LIBRE

307 GESTION DE LAS MEDICIONES

307.1 Para obtener un certificado de medición, el barco debe ser medido por un medidor oficial. El armador podrá contactar con un medidor de su zona, directamente o a través de la RFEV o de su Federación Autonómica, quien le informará de las mediciones necesarias.

1.- Medición de casco

Si el barco es de serie, es probable que no sea necesario medirle el casco. La ORC dispone de una base de datos con los diferentes modelos de serie cuyos cascos no es preciso volver a medir.

Para el sistema ORC, si ello fuera necesario, se deberá solicitar al Medidor Jefe de la Real Federación Española de Vela la autorización para la medición de cascos y estará bajo su supervisión.

Para los sistemas IRC, si fuera necesario pesar el barco con dinamómetros o placas de compresión, deberá realizarse la medición por un medidor reconocido para este fin. Los gastos que conlleva esta medición (dinamómetros, travelift, etc.) serán a cargo del Armador.

Pesaje Casco: Si el modelo del barco tiene el fichero de casco "offset" se puede calcular el desplazamiento del mismo a través de los francobordos en trimado de medición. El pesaje del barco se podrá realizar de los siguientes modos, mediante el uso de células de carga o bien con una grúa simple y un único punto de sustentación **No se permite pesaje con travelift.**

2.- Modificación de Apéndices

Normalmente no será preciso una nueva remedición del casco, si sus datos obran en la RFEV. Se contactará con la misma, para decidir el procedimiento a seguir por el armador. Se precisarán los planos de los nuevos apéndices y la comprobación por un medidor una vez instalados.

3.- Medición de la instalación de hélice

Para ello basta con suspender durante unos minutos el barco fuera del agua.

4.- Medición de francobordos, lanzamientos y estabilidad

Se realiza con el barco a flote, que deberá disponerse por el armador en el llamado "**trimado de medición**".

El medidor hará constar en los datos que remita a la Autoridad emisora, del estado del barco durante la medición. Armador y medidor conjuntamente elaborarán y firmarán el Inventario de Medición, midiéndose los francobordos y llevándose a cabo la prueba de escora.

Esta medición requiere una mar perfectamente en calma y ausencia de viento, por lo que es necesario encontrar el lugar, la hora y las condiciones meteorológicas adecuadas.

5.- **Medición del aparejo**

Se realiza con el barco a flote y el medidor o su ayudante precisan subir al palo, por lo que deberá disponerse de una guindola.

6.- **Medición de velas**

Es necesario medir todas las velas que se vayan a emplear en regatas y sellar las mayores, spinnakers y los génovas con LPG mayor o igual que 1,1·J.

7.- **Habitabilidad**

Consiste en la medición y reconocimiento de la habitabilidad y equipo del barco.

Para los barcos que compitan en la formula ORC, deberá realizarse a través de un medidor.

8.- **Desplazamiento de medidores**

En caso de que el medidor tenga que desplazarse fuera de su residencia habitual, los gastos de viaje, manutención y estancia serán por cuenta del armador, que deberá convenir con el medidor el medio de transporte a emplear.

9.- **Doble medición**

Cuando sea precisa una medición de esta naturaleza, el coste de la medición es el doble de una normal.

308 MEDIDORES DE CRUCERO

Los medidores de cruceros reconocidos se dividen en Medidores Activos y no Activos. Ver también el reglamento de jueces de la RFEV.

Pueden medir de forma oficial un barco de crucero a efectos de la expedición de su Certificado de Medición, así como formar parte de los Comités de Medición de las regatas de crucero.

Son los responsables de medición de cualquier sistema de medición adoptado por la RFEV para las regatas en España, (en situación activo y formado en el sistema a medir).

Ningún Medidor, ayudante ni persona de la Autoridad Administradora podrá participar en la medición de un barco de su propiedad, o diseñado o construido (total o parcialmente) por él, o en el que tenga conflicto de intereses o en el que haya actuado como consultor o tenga algún tipo de interés económico, salvo para una razonable y breve aclaración de detalles del Reglamento.

CAPITULO V

REGATAS DE BARCOS DE EPOCA Y CLÁSICOS

SISTEMA DE COMPENSACIÓN C.I.M

El Comité Internacional del Mediterráneo (C.I.M.) ha desarrollado un reglamento para regatas a vela en Alta Mar para barcos de Época y Clásicos donde el sistema de medición para la compensación de tiempos está condicionado tanto por las medidas físicas de algunos de los elementos del barco, el tipo de aparejo, edad de botadura, así como por unos coeficientes que se aplican en función de la Autenticidad y Restauración y Conservación de los mismos. **La autoridad de rating en España es la RFEV y la secretaría nacional de barcos Clásicos es la RANC.**

401 PREÁMBULO

Este reglamento se aplica exclusivamente a los **veleros monocascos**.

El barco de vela es aquél proyectado y construido para navegar principalmente con este medio de propulsión.

El monocasco es aquél en el cual el calado en todos los puntos aumenta hacia el plano de simetría longitudinal.

Con excepción de los de las clases métricas, son admitidos los barcos con una eslora superior a 7,50 metros o también inferior, si tienen una cubierta completa, que con la jupete y toda otra parte constituya una estructura integral y estanca, donde las escotillas puedan cerrarse en modo permanente así de no comprometer la integridad de la misma estructura, pero permitiendo el acceso al interior del casco.

402 BARCOS DE ÉPOCA

402.1 **BARCOS DE ÉPOCA** son los barcos construidos de madera o metal botados antes del 31 de diciembre de 1949 y conformes a los planos originales.

402.2 Los barcos cuyos planos sean anteriores al 31 de diciembre de 1949 y fueron botados antes del 31 de diciembre de 1952 se equiparán a los barcos de época si la Asociación Nacional emite un certificado de homologación juzgándolos como tales.

402.3 **RÉPLICAS BARCOS DE ÉPOCA**, son los barcos que, abstracción hecha de la fecha de su botadura, hayan sido construidos conforme a planos anteriores al 31 de diciembre de 1949 y con métodos que se adecuen a las técnicas y a los materiales de la época.

El coeficiente de autenticidad (art. 14) se determina según las reglas establecidas para las réplicas, pero el parámetro de antigüedad (art. 13) viene dado a partir del año de botadura.

403 BARCOS CLÁSICOS

403.1 **BARCOS CLÁSICOS** son los barcos construidos de madera o metal conforme a los planos originales y botados antes del 31 de diciembre 1975.

403.2 Los barcos construidos en serie no son admitidos.

Abstracción hecha del número de las unidades producidas, son barcos de serie aquellos construidos por un solo astillero o bajo permiso exclusivo con piezas sacadas de moldes o modelos respectivamente únicos y por eso permutoables de un ejemplar a otro.

- 403.3 **RÉPLICAS DE BARCOS CLÁSICOS** son los barcos que, abstracción hecha de su fecha de botadura, hayan sido construidos conforme a planos anteriores al 31 de diciembre 1975. El coeficiente de autenticidad (art. 14) se determina según las reglas establecidas para las réplicas, pero el parámetro de antigüedad (art. 13) viene dado a partir del año de botadura.

404 CONFORMIDAD

- 404.1 Todos los barcos deben ser en todo punto conformes con los planos originales.
- 404.2 El año de botadura y la conformidad del barco a los planos originales deberán acompañarse de documentación oficial.
- 404.3 Si no es posible entregar los planos originales o la documentación de un barco, excepcionalmente su conformidad podrá establecerse por una comisión técnica nombrada por la Autoridad Nacional.
- 404.4 Cualquier modificación, aún estética, tanto más si es reciente, acarrea una penalización que podrá llegar hasta la exclusión de un barco de su categoría.

405 RECORRIDOS

Las regatas para los barcos de época y clásicos son de tres tipos:

1, Tipo A (Regata de altura)

La regata de altura conlleva una navegación que podrá realizarse a más de 20 millas náuticas de un abrigo costero y podrá tener una navegación nocturna.

2, Tipo B (Regata intermedia)

La regata intermedia conlleva una navegación que permita no alejarse más de 20 millas náuticas de un abrigo costero y que en principio tendrá lugar durante el día.

3, Tipo C (Regata costera)

La regata costera conlleva una navegación diurna que permita no alejarse más de 5 millas náuticas de un abrigo costero.

El Comité Organizador indicará el tipo de cada regata.

La admisión a las regatas está condicionada a la observancia de las reglas mínimas de seguridad de la ISAF.

406 CERTIFICADOS C.I.M.

Para la obtención de un certificado de rating del C.I.M. para barcos de época, es preciso dirigirse a la Oficina de emisión donde solo medidores reconocidos para tal medición pueden tomar las medidas y datos requeridos para la obtención del certificado.

El precio de los certificados CIM es de 150 euros y deberán ser socios del CIM a través de la secretaría nacional de barcos clásicos.

407 COPA DE ESPAÑA DE BARCOS DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

407.1 REGLAMENTO

La Real Federación Española de Vela, anunciará en el Calendario Oficial de Regatas de la RFEV, la celebración de la Copa de España de Barcos de Época y Clásicos bajo el Reglamento de Medición CIM o JCH con las siguientes condiciones:

- Serán admitidos barcos que posean el certificado en vigor, que exige el reglamento del CIM para barcos del tipo: Marconi, cangreja, clásicos y big boat.

Las regatas que formen parte del Circuito tendrán que ser regatas que cumplan las condiciones exigidas en la regla 408 del RTC.

- La Real Federación Española de Vela determinará las regatas que cada año serán puntuables.
- Puntuarán todos los barcos que hayan participado en las regatas de la Copa.

407.2 SISTEMA DE CLASIFICACION

Para cada una de las categorías habrá una clasificación general por puntos. Serán tomados para esta clasificación todas las regatas que formen la Copa.

- Esta clasificación general será tomada por la suma de sus posiciones obtenidas en cada una de las regatas.
- Se aplicará el sistema de puntuación baja (Apéndice A4 del RRV).
- En caso de empate se aplicará la regla A8 del R.R.V.

Cada club organizador será el único responsable del buen desarrollo de las pruebas y de las clasificaciones resultantes.

408 REGLAS PARA INCLUIR UNA REGATA COMO PUNTUABLE PARA LA COPA DE ESPAÑA DE BARCOS DE EPOCA Y CLÁSICOS

Para poder incluir una regata de Barcos de Época y clásicos como prueba puntuable para la Copa de España, los clubs solicitantes han de cumplir las siguientes normas:

- Ser un Club Náutico adscrito a la Real Federación Española de Vela.
- Remitir a la RFEV la solicitud de evento puntuable para la Copa de España de Barcos Clásicos y de Época, incluyendo el aval de la Federación Autonómica correspondiente.
- Será de aplicación el Reglamento de Seguridad de la WORLD SAILING en la Categoría que defina el Anuncio de Regata
- Compromiso a aplicar específicamente las recomendaciones del CIM o JCH, así como el Reglamento para la medición de Barcos de Época y Clásicos, el Reglamento de Regatas a Vela y la Guía de la Federación para la organización de Regatas Oficiales, al fin de poder beneficiarse de las ventajas puestas a su disposición.

Comprometerse, a que todos los barcos de Época y Clásicos que participen en la regata estén en posesión del certificado de rating, que exige el reglamento de medición aplicable (CIM o JCH), válido para el año en curso, a fin de asegurar una mejor promoción de los Barcos de Época y Clásicos.

- Compromiso de hacer aparecer claramente en cada documento oficial. (Anuncio, Instrucciones de Regata, Clasificaciones, etc.), el logotipo de la R.F.E.V.

ANEXO I

DISPOSICIONES GENERALES COMITÉ TÉCNICO

- 1.- El Comité Técnico de Cruceros es un órgano consultor del RFEV, estará formado por cuatro personas (el presidente y el secretario del Comité Técnico de Crucero de la RFEV y los responsables Técnicos del comité).
- 2.- El Comité actuará como Órgano Colegiado, sus acuerdos se adoptarán siempre por mayoría y se harán constar en acta que custodiará la RFEV.

Sus funciones serán a título enunciativo, además de las que le puedan corresponder según lo indicado en el apartado 1, las siguientes:

- Asesorar, de cualquier tema técnico relacionado con el mundo de Crucero.
- Estudiar, redactar y proponer al Comité Nacional de Cruceros de la RFEV, para su aprobación por la Junta Directiva de la RFEV las modificaciones anuales para el Reglamento Técnico y Competiciones de Cruceros.
- Proponer al Comité Nacional de Cruceros de la RFEV, las propuestas que anualmente deben presentarse a la ORC, Sistema IRC, Sistema RI, Sistema CIM, Sistema JCH o cualquier otro sistema de medición que sea de interés a la Autoridad Nacional.
- Elaborar un informe para el Comité Nacional de Cruceros de la RFEV, de todas y cada una de las regatas, en particular de los Campeonatos y Copas de España.
- Colaborará con **el Comité de Jueces** para planificar y organizar la formación de los Técnicos de Crucero. Control de los medidores de cruceros activos, no activos y en práctica.
- Evaluar cuantos problemas técnicos vayan aconteciendo durante la temporada cuyo tratamiento requiera inmediatez en la decisión, informando adecuadamente al Comité Nacional de Cruceros de la RFEV.
- Proponer, a través del Comité Nacional de Cruceros, a los Órganos correspondientes, la incoación de expedientes sancionadores a los Técnicos de Crucero que hagan mal uso de sus habilidades.

Una vez elaborada una resolución por el CTC, se informará Comité Nacional de Cruceros, quién si así lo estima oportuno, informará al Comité Ejecutivo de la RFEV para recabar su aprobación.

- 3.- Al no ser posible que los Reglamentos contemplen toda eventualidad ni que se anticipen a las innovaciones de diseño y construcción o a cualquier otra problemática que se pueda producir, el Comité Nacional de Cruceros se reserva el derecho de rechazar o adjudicar un rating si lo considera apropiado e interpretar lo estipulado por los Reglamentos en cualquier momento.

En el tiempo entre las reuniones de la Junta Directiva de la RFEV, el Comité Nacional de Cruceros es el responsable de las propuestas de interpretación del ORC, IRC, RI, CIM, JCH o cualquier otro Sistema de Medición, debiendo su propuesta de interpretación, antes de su aplicación, ser ratificada o desautorizada por la Junta Directiva de la RFEV.

ANEXO II

PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICIÓN OFICIO EN CRUCEROS

Apartado 1

Las reglas y procedimientos para las protestas e inspecciones de medición se detallan en cada reglamento según el sistema que se trate.

- ORC
 - Regla 305 del ORC Rating Rules
 - Regla 103, Regla 104 y Regla 203 del RTC
- IRC
 - Reglamento IRC
 - Regla 103, Regla 104 y Regla 207 del RTC
- RI
 - Reglamento RI
 - Regla 103, Regla 104 y 208 del RTC
- CIM
 - Reglamento CIM
 - Regla 103 y Regla 104 del RT
- JCH
 - Reglamento JCH
 - Regla 103 y 104 del RTC.

No obstante, la Autoridad Nacional podrá actuar ante irregularidades detectadas en los ratings durante o después de un evento.

Esta actuación podrá realizarse de oficio por parte del Comité Técnico de Cruceros o bien a través de un informe del Comité de Medición de un evento.

Investigación e informe de irregularidades de rating

- a) Si como resultado de una acción en una regata o serie, o de una retirada de certificado por una Autoridad de Rating, un barco se remide y su rating se reduce un 0,25% o más en valor de GPH, la Autoridad Nacional investigará los hechos, pudiendo emprender ulteriores acciones que considere oportunas.
- b) Se solicita a los Comités de Regatas y Protestas que informen de todas las acciones emprendidas tras detectar irregularidades, al comité Técnico de Crucero de la RFEV. Estos informes pueden hacerse a través de la Autoridad Nacional del organizador de la regata.

Otras acciones

Este Apéndice solo trata de las medidas a tomar con respecto a los barcos. De ninguna manera limita el derecho y la responsabilidad de los Comités de Regatas y Protestas y de las Autoridades Nacionales para investigar o actuar en relación con las personas.

ANEXO III

PROTESTAS E INSPECCIONES DE MEDICIÓN EN CRUCEROS

Apartado 2

PROTESTAS ADMINISTRATIVAS DE RATINGS

- 1** **La Autoridad Nacional, a través del Comité Técnico de Crucero de la RFEV** en cuyas aguas se encuentra un barco será normalmente la "autoridad cualificada" a que se refieren las Reglas de la WS para resolver problemas relativos a los certificados de rating.

Un Comité de Protestas que trate la protesta sobre un certificado de rating puede emitir preguntas a la Autoridad Nacional, que le proporcionará todo asesoramiento razonable y ayuda para la resolución de dicha protesta.

2 **Protestas administrativas**

- a) Los procedimientos de protestas administrativas permiten protestas sobre el certificado de un barco, esté o no regateando. Una protesta administrativa se presentará al Comité Técnico de Cruceros en cuyas aguas se encuentra el barco.
- b) Cualquier persona u organización que tenga un interés válido sobre el certificado de un barco podrá presentar una protesta administrativa con tal que:
 - La protesta se haga por escrito, firmada y fechada por el que la efectúa;
 - La protesta incluya una descripción detallada de los defectos alegados y un informe completo que demuestre el interés válido del que protesta;
 - La protesta se acompañe de una copia del certificado de rating del barco protestado y la dirección y número de teléfono de su armador;
 - La protesta incluya un informe sobre los puntos que el que protesta quiere resolver, identificación de las reglas aplicables y cualquier evidencia relevante.
- c) El armador del barco protestado replicará lo antes posible a la Autoridad Nacional, si elige admitir la protesta o rehúsa colaborar en la remedición cuando esta se requiera.
La Autoridad Nacional invalidará el certificado del barco y avisará a todos los interesados, incluyendo las entidades emisoras de rating y las entidades organizadoras locales en cuya jurisdicción regatee normalmente el barco.
- d) La Autoridad Nacional puede consultar o remitir el asunto al Comité Técnico de Crucero de la RFEV o, si es necesario, al Medidor Jefe del sistema de Compensación correspondiente, para su consejo y ayuda. Adoptará su decisión basándose en la evidencia disponible y puede ordenar la remedición total o parcial del barco.
- e) La decisión de la **Autoridad Nacional** determinará los costes habidos en la decisión de la protesta y qué parte debe pagarlos, según lo siguiente:
 - Cuando el GPH/SPM/TCF/TCC correcto del barco protestado sea menor que el GPH/SPM/TCF/TCC protestado en no más del 0,25%, el protestante será responsable de abonar los costes de la medición y procesamiento. No se devolverá la cuota de la protesta para el pago de las costas.
 - Cuando el GPH/SPM/TCF/TCC correcto sea menor que el protestado en más del 0,25%, los costes de la medición y procesamiento serán sufragados (o compartidos) por el Armador o la Autoridad Emisora de Rating del barco, dependiendo de la determinación de la responsabilidad del defecto. La cuota de la protesta se devolverá al que protestó.

- f) Si durante un control de medición, con motivo de una protesta realizada durante el evento, o por observación directa de la Autoridad Nacional, se detectase un error administrativo en los Offset de un barco, estando o no en regata, dicho certificado se retirará y se procederá a un nuevo recálculo del mismo.

En caso de que el recálculo se efectuase durante el evento, el resultado del mismo se aplicará a todas las pruebas, el Jurado tomará las decisiones oportunas **pudiendo** aplicar una penalización.

Si el recálculo se efectuase fuera del evento, por motivos técnicos, y se cumplan los requisitos indicados en el segundo párrafo de este punto f), se recalculará la clasificación final.

3 **Enmiendas a acciones de la Autoridad Nacional.**

- a) Cuando un armador crea que el certificado de su barco está siendo retenido sin razón o que cualquier acción de la Autoridad Emisora no es razonable, puede solicitar una enmienda siguiendo el procedimiento establecido en párrafo 2 anterior (protestas administrativas), expresando los hechos relevantes y la reparación o enmienda solicitada.
- b) La Autoridad Nacional competente nombrará un comité para investigar, oír y decidir sobre la demanda, siguiendo los procedimientos de las Reglas de Regatas de la WS.

En Caso de haber una duda razonable en la interpretación o aplicación de alguna regla, el Comité Técnico de Crucero de la RFEV será la "autoridad cualificada" para resolver tales cuestiones.

ANEXO IV

DECLARACION DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD

Declaración a incluir en el formulario de confirmación de inscripciones.

I agree to be governed by the Racing Rules for Sailing of the WORLD SAILING, by the class rules, by the Notice of Race and by the Sailing Instructions, and I accept the penalties assessed under these rules and such other action as may be taken hereunder, subject to such appeal and review procedures as are provided herein, as the final determination of any matter arising under these rules, and I agree not to report to any court or tribunal not provided herein with respect to such determination.

I accept that under RRS 3 it is my sole responsibility to decide whether or not to start or to continue racing, and I agree not to report to any court or tribunal with respect to such decision and its consequences.

Acepto someterme al reglamento de Regatas a Vela de la WORLD SAILING, a las reglas de clase, al Anuncio de Regata y a las Instrucciones de Regata, así como admito las penalizaciones que me puedan ser impuestas y otras acciones que puedan tomarse al amparo de tales reglas, supeditadas a las apelaciones y revisiones en ellas previstas, como decisiones definitivas en cualquiera de los asuntos relativos a aquellas reglas, aceptando no someter ninguna de ellas al conocimiento de juzgado o tribunal alguno.

Reconozco que, tal como indica la regla 3 del RRV, es de mi exclusiva responsabilidad decidir si tomo o no la salida o si continuo en la prueba, y acepto no someter a juzgado o tribunal alguno cualquier asunto relativo a tal decisión y a sus consecuencias.

(NOTA: en regatas no Internacionales, añadir a la primera frase la referencia a las Prescripciones RFEV).

ANEXO V

REGLAMENTACION DE PUBLICIDAD RFEV AUTORIZACIÓN DE PUBLICIDAD DE LA REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE VELA (ENVIAR SOLICITUD Y PAGO A LA RFEV)

De acuerdo con la Reglamentación 20 de la WS sobre la publicidad y las prescripciones de la RFEV, en este reglamento es de aplicación las tarifas sobre publicidad que se detallan a continuación.

Es de aplicación para aquellos barcos nacionales que participen en Clasificatorias y Campeonatos de España, Campeonatos del Mundo, Campeonatos de Europa, Box Rules, Regatas Monotipos, Level Class y/o Regatas Internacionales, (tal y como se definen en el RTC).

El importe pagar en función de los pies de cada embarcación y de la duración del permiso, estará de acuerdo con la siguiente tabla:

PRECIOS 2025 - Península, Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla		
	ANUAL	UNA REGATA
Menor de 30 pies	263 €	131 €
De 30,1 a 40 pies	630 €	315 €
De 40,1 a 45 pies	840 €	420 €
Mayor de 45,1 pies	1.575 €	788 €
J-80/Platu/J-70	95 €	

Los precios de la tabla de arriba corresponde al precio de los certificados en 2025. En 2026 y siguientes se actualizarán automáticamente con el IPC interanual publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

El permiso de publicidad debe de solicitar a través del formulario de la RFEV y que se puede descargar de la web o contactando con el departamento de crucero crucero@rfev.es