Aprobado en la Junta General Extraordinaria de 23/10/2025

COMITE INTERNATIONAL DE MEDITERRANEE

REGLAMENTO
TECNICO DE MEDICION Y DE REGATAS PARA BARCOS DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

Edición 2026

En.	Fecha	Versión	Aprobado por	Cambios
0 1	23/10/2025 19/03/203	Traduc.francés Corectivo 1	AGE 23/10/2025 AG 19/03/2026	 Correctivo B7.e y Anenxo B-

En verde: cambios respecto a la edición de 2025, validados por la Comisión de Medición y aprobados por el Consejo de Administración y la Asamblea General de la CIM el 23 de octubre de 2025.

En rojo: correctivo 1 validado por Comisión Técnica y aprobada por CA y Asamblea General CIM 19 de marzo 2026

Índice

Sección A – Generalidades

A.1 – Preámbulo

A1.1 – Gestión Mediciones CIM

A1.2 – Modificación del Reglamento de la CIM

A1.3 – Reglas e idioma oficial

A.2 – Elegibilidad

A.3 – Clases

A.4 – Conformidad y exclusión

Sección B – Mediciones

B.1 – Certificado de medición

B.2 – Elementos de medición

B.3 – Unidades de medida y sistema de cálculo

B.4 – Rating

B.5 – Compensación

B.6 – Medición del casco

B.7 - Medición de vela, aparejo y clase original

B.8 - Equipos y accesorios

B.9 - Parámetro de antigüedad

B.10 - Autenticidad y conformidad

B.11 – Penalizaciones y bonificaciones

Sección C – Condiciones para regatas

Introducción

C.1 – Constitución de las Clases

C.2 – Regata

C.3 – Tripulación mínima

C.4 – Identificación de Yates

C.5 – Equipo de seguridad y restricciones

C.6 – Condiciones meteorológicas para regata

C.7 – Salida

Anexo:

A . Tabla alfabética de las siglas utilizadas en los Reglamentos y en los certificados de medición

B – Tabla de valores Cb

C – Diagrama de las principales dimensiones

D – Definición de "espíritu de tradición"

A. GENERALIDADES

A1 – PREÁMBULO

A1.1 – Gestión Reglamanto CIM

Este reglamento es excepcionalmente válido por un período de 1 año desde el 01.01.2026 hasta el 31.12.2026. Es administrado por la Comisión de Medición CIM designada por la Junta Directiva. A partir de entonces, la regulación tendrá una vigencia de 4 años, por año calendario.

A1.2 – Modificación del Reglamento de la CIM

Las reglas solo se modifican bajo la responsabilidad de la Comisión de Medición excepcionalmente durante períodos de cuatro años, en forma de correctivo para aclarar una interpretación, a ser aprobado por el Consejo Directivo, o una enmienda, a propuesta unánime de la Comisión de Medición, aprobada por la Asamblea General de la CIM.

A1.3 – Reglas e idioma oficial

Esta normativa se aplica exclusivamente a los veleros monocasco. Un yate es monocasco cuando, para cualquier sección transversal, la profundidad del casco aumenta en la dirección del eje de simetría.

Cualquier referencia a las Reglas de Regatas de Vela (RCV), las Reglas de Equipos de Vela (REV) de World Sailing, se refiere a las versiones actuales de estas Reglas.

El idioma del texto oficial de estas reglas es el francés y, en caso de disputa sobre una traducción, prevalecerá el texto francés.

A.2 - ELEGIBILIDAD

Con excepción de los de las clases de certificado internacional y universal, se admiten los yates que tengan una eslora de casco superior a 7,5 m o, cuando sea inferior, si tienen una cubierta que constituya, con una caseta o cualquier otra parte, una estructura completa y estanca, cuyas aberturas puedan cerrarse permanentemente, de una manera que no comprometa la integridad de la estructura, al tiempo que permite el acceso al interior del casco.

A.3 - *CLASES*

A.3.1 YATES DE ÉPOCA

A.3.1.1 El **Yates de época** son yates construidos en madera o metal, botados antes del 31 de diciembre de 1949 y que se mantienen de conformidad con sus planes originales.

A.3.1.2 Los yates cuyos proyectos son anteriores al 31 de diciembre de 1949 y lanzados antes del 31 de diciembre de 1952 se asimilan a los yates de época.

A.3.1.3 El **Réplicas de yates antiguos** son yates que, independientemente de su fecha de botadura, fueron construidos según un proyecto anterior al 31 de diciembre de 1949 y de acuerdo con la tecnología y los materiales de la época.

A3.2 YATES CLÁSICOS

A.3.2.1 El **Yates clásicos** son los yates construidos de madera o metal botados antes del 31 de diciembre de 1975 y que se mantuvieron en conformidad con sus planes originales.

A.3.2.2 Los yates construidos en serie no son elegibles, excepto ciertas series que han marcado la historia de la navegación a vela que pueden ser admitidas por excepción por decisión explícita de la Comisión de Medición CIM.

Nota: Se dice que un yate es "MONOTIPO" cuando cumple con las regulaciones de su clase, ya sea que esté construido en serie o no.

A.3.2.3 El **Réplicas de yates clásicos** son yates clásicos que, independientemente de su fecha de botadura, fueron construidos según un proyecto anterior al 31 de diciembre de 1975.

A.3.3 YATES CLASSIC IOR

A.3.3.1 Yates **« IOR CLÁSICO »** son yates construidos de madera, metal o compuesto, botados entre el 1 de enero de 1970 y el 31 de diciembre de 1984, que se mantuvieron en conformidad con sus planes originales y pueden demostrar que tenían un certificado IOR válido dentro del período.

A.3.3.2 Para **IOR CLÁSICO**, ciertas series que han marcado la historia de la navegación IOR pueden ser admitidas por excepción por decisión explícita de la Comisión de Medición CIM.

A.3.3.3 El **réplicas de yates CLASSIC IOR** son los yates Classic IOR que, independientemente de su fecha de botadura, fueron construidos según un proyecto anterior al 31 de diciembre de 1984.

A.4 CUMPLIMIENTO Y EXCLUSIÓN

A.4.1 Cada yate debe ajustarse en todos los aspectos a su diseño original, o posiblemente a un diseño posterior de su arquitecto original.

A.4.2 El año de botadura y la conformidad del yate con su proyecto deben mostrarse en la documentación oficial.

A.4.3 Si no es posible proporcionar los planos originales o la documentación de un yate, su conformidad será evaluada por una comisión técnica designada por la Asociación Nacional.

A.4.4 Los criterios de admisión están definidos en el texto del reglamento, sin embargo, la Comisión de Medición del CIM puede decidir sobre la exclusión de un yate:

- Cuyo casco ha sufrido importantes transformaciones incompatibles con el diseño y la construcción originales,
- Si el examen de la conformidad y la autenticidad (véase el artículo 14 "Co") lleva a observar una acumulación de modificaciones, incluidas las estéticas, especialmente recientes, divergentes desde el momento de su puesta en marcha

B – MEDICIONES

B.1 CERTIFICADOS DE MEDICION

B.1.1 Las reglas actuales de medición se han elaborado para permitir las diferentes **Yates de época, clásicos** y **IOR clásico** participar en regatas con las compensaciones adecuadas.

Los yates de época, clásicos y clásicos IOR requieren conocimientos técnicos e históricos especiales para sus certificaciones, por lo que solo los comisarios técnicos reconocidos por la CIM son competentes para realizar trámites de medición, controles y verificaciones.

El certificado de medicion se marcará con la clase de referencia. En el caso de **los IOR Clásicos** y **Clásicos**, es posible ser elegible para ambas clases, en cuyo caso ambas clases se indicarán en el certificado de medición.

B.1.2 La habilitación de cada yate será determinada por la Comisión Técnica de la Asociación Nacional, que realizará las mediciones, la determinación de los parámetros y la asignación de los coeficientes de acuerdo con este Reglamento y las correspondientes "Instrucciones de medición".

B.1.3 La Comisión Técnica de la Asociación Nacional se reserva el derecho de rechazar la concesión de una calificación, posiblemente para modificarla cuando sea inapropiada o errónea.

La Asociación Nacional que expide los certificados de medición es la única competente en cada país y al menos uno de sus oficiales de medición debe estar siempre incluido en los comités de medición de las regatas a las que se aplica este Reglamento.

B.1.4 Los certificados de medición son emitidos por la Asociación Nacional. La emisión del certificado, su validación o su renovación están sujetas a una tasa fijada por la Asociación Nacional. La validez máxima de un Certificado es del 1 de enero al 31 de diciembre del año en curso. Deben validarse anualmente o renovarse cada vez que un yate sufra modificaciones o cambie de propietario.

El yate debe permanecer en conformidad con su configuración declarada.
En caso de cambio de configuración durante el año, la Comisión Técnica de la Asociación Nacional analizará el motivo del cambio y, en particular, si este cambio mejora la autenticidad y la conformidad con el original. En caso de desviación o deterioro de la conformidad con respecto al origen, se puede aplicar una penalización sobre la Cc así como una tasa especial cuando se emita el nuevo certificado.
Siempre debe haber una copia del certificado de medición actual a bordo del yate. Los certificados son públicos y accesibles en el sitio web de la CIM y de las Asociaciones Nacionales.

B.2 ELEMENTOS DE MEDICION

Los elementos a medidor son:

B.2.1 **Cantidades medidas**:

- Medidas de casco (**Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2**)
- Mediciones de aparejos (**I, J, Lp, P, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm**)
- Medición de vela (**HLU, HLP**).

B.2.2 **Cantidades calculadas**:

- Área vélica (**Spv**)
- Configuracion de la vela (**Sf**)
- Área de vela corregida (**Spc**)
- Longitud de medicione (**Ls**)
- Manga de medicion (**Bj**
- Puntal mediano (**PMC**)
- Puntal de medicion (**Ps**)

B.2.3 **Coeficientes y parámetros**:

- Perfil del casco (**Pp**)
- Corrección (**cc**)
- Aparejo (**Ca**)
- Clase original (**Cb**)
- Equipos y accesorios (**Pv**)
- Antigüedad (**PE**)
- Autenticidad y conformidad (**Co**).

B.3 UNIDADES DE MEDIDA Y SISTEMA DE CÁLCULO

Las unidades de medida se basan en el sistema métrico decimal y el cálculo es algebraico.
Las cantidades medidas se redondearán al centímetro más cercano, los demás valores se redondearán a la milésima más cercana, excepto **TR** redondeado a cinco décimas, la calificación y **TCF** que se redondearán a la diezmilésima y el **APM** que se redondeará a la décima.

B.4 RATING

El rating se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$\boldsymbol{R} = \left[0{,}10 \cdot Ls\left(0{,}50 + \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}}\right) \cdot Pp + 0{,}34\sqrt{Spc} + 0{,}2\right](Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Dónde:

Ls = Lt – 0.8 · (Fa + Fp)
Spc = Spv · Sf
Co es el coeficiente asignado de acuerdo con las reglas del artículo **B.10**.

La fórmula para el coeficiente de configuración de vela **(Sf**) es la siguiente:

$$\mathbf{Sf} = \sqrt{\frac{0{,}45 \cdot \mathrm{Spv} + 0{,}16 \cdot \{\mathrm{MAX}[\mathrm{I};\ (\mathrm{P} + \mathrm{MAX}[0{,}8 \cdot \mathrm{F};\ \mathrm{Ef}\ ;\ \mathrm{Es} \cdot 0{,}96]) \cdot 1{,}03 + 0{,}4;\ \mathrm{Hm}]\}^2}{\mathrm{Spv}}}$$

B.5 COMPENSACIÓN

La compensación por milla se calcula de la siguiente manera:

$$\mathrm{APM} = (2160 : \sqrt{\mathrm{R} \cdot 3.281}) - 258.2$$

El cálculo del tiempo compensado se realiza de la siguiente manera:

- **Tiempo corregido en distancia** (sistema normal):

$$Tc = (C \cdot Tr) - (APM \cdot D)$$

- **Tiempo a tiempo** (sistema de utilización excepcional)

$$Tc = C \cdot Tr \cdot TCF$$
$$TCF = 0{,}212 \cdot (\sqrt{R} + 1.55)$$

Dónde: **Tc** : Tiempo compensado
Tr : tiempo real
TCF: Factor de corrección de tiempo
C : penalización o bonificación resultante del artículo **B.11**
APM : compensación por milla náutica
R : rating
D : Longitud geográfica de la ruta.

B.6 MEDICION DEL CASCO

Las mediciones se realizan con el yate en una configuración " preparado para navegarl ", con las anclas y cadenas en sus posiciones habituales y las velas en posición o estibadas a popa del mástil mayor.
El yate debe respetar durante los eventos la configuración utilizada para medir la embarcación, especialmente en lo que respecta a anclas y cadenas, que deben cumplir con su normativa aplicable.

B.6.1 La eslora del casco de un yate (**Lt**) se medirá para incluir todo el casco, pero no los largueros o las partes que sobresalen del propio casco, como el bauprés, la cola del tronco, los balcones, etc.
Estará limitado por las verticales que pasan por el punto más alto y trasero del casco (ya sea por encima o por debajo del nivel de la cubierta) o la barandilla, incluidas las protuberancias pero excluyendo el timón si es externo.
La medición horizontal de lanzamiento (Fa y Fp) se tomará entre las verticales que pasan por los puntos indicados anteriormente y la intersección del casco con el agua. La anchura del

casco (B) está limitada por la distancia máxima entre las dos verticales dispuestas en un plano perpendicular a la línea central y tangente al propio casco. Las protecciones, los rieles de soporte y los vientos no deben incluirse en la medición.

La manga de medicion (**Bj**) se obtiene de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\boldsymbol{Bj} = B - 0{,}3 \cdot (B - Bl)$$

La manga de flotación (**Bl**) se mide en la superficie del agua a **1/2 L**

Los francobordos (**Fb1** y **Fb2**) se miden entre el nivel de la cubierta y la superficie del agua a **3/4 de proa y 1/2** Ls.

Los puntales sumergidos se miden en los 3/4 de Ls frontales a 1/10 Bj con respecto al plano de simetría (P1) y a 1/2 Ls a 1/8 Bj, 1/4 Bj y 3/8 Bj con respecto al plano de simetría (P2, P3 y P4).

El cálculo del puntal mediano general (**PMC**) se realiza de la siguiente manera:

$$Pmc = 0{,}125 \cdot \left(3 \cdot P2 + 2 \cdot P3 - 2 \cdot P4\right) + \frac{0{,}5 \cdot P4 \cdot Bl}{Bj}$$

El cálculo del caldo evaluado (Ps) se realiza de la siguiente manera:

$$Ps = 1{,}3 \cdot Pmc + 0{,}9 \cdot P1 + \frac{Ls + 0{,}9 \cdot Bl}{30}$$

B.6.2 Parámetro de perfil de carena (**Pp**)

En correspondencia con el perfil longitudinal de su casco, cada barco se reduce a uno de los dos tipos básicos que se indican a continuación y se le asigna un parámetro que se introduce directamente en la fórmula de medición:

Tipo 1

Donde el timón es una extensión de la parte inferior del casco:
Pp determinado a continuación La siguiente fórmula en función de la relación TR entre: el área de superficie de la proyección de la parte sumergida del casco y su timón en el plano axial y la superficie del rectángulo: longitud en la línea de flotación x tiro.
Si TR ≤ 73,5, entonces Pp = 0,92 – (TR – 73,5) /73,5 /2,71
Si TR >73.5 entonces Pp = 0.92 – (TR – 73.5) /73.5 /2.71 – $(TR - 73.5)^{1.44}$ /73.5 /5

Tipo 2

Donde el timón está separado de la orza y:

- La orza es plana con bulbo — tipo 2.1 Pp = 1,14 - (2 · Pmc : Ls)
- La orza es aerodinámica — tipo 2.2 Pp = 1.20 - (2 · Pmc : Ls)

B.6.3 Coeficiente corrector (**Cc**)

Para los yates cuya fórmula de medición no logre tener en cuenta las características técnicas de manera satisfactoria, la Comisión de Medición CIM podrá ajustar excepcionalmente el valor de la calificación introduciendo un coeficiente de corrección.
Para todos los yates, el coeficiente de corrección es igual a 1.

B.7 MEDIDA DE LA VELA, APAREJO Y CLASE ORIGINAL

B.7.1 Los mástiles se medirán desde el punto más bajo en el que puedan bajarse los voladizos o el cabo de la botavara, hasta el punto más alto (punto de driza) en el que puedan elevarse los grilletes de las drizas de las velas, si son triangulares, o hasta el punto en el que pueda elevarse el punto de amura del pico. en el caso de los velos de cangreja (**P**), y desde la cubierta hasta el punto más alto donde se pueden montar los grilletes de las drizas de todas las demás velas que se pueden izar (**I**).

También se medirá la distancia entre el punto extremo donde se puede bajar una vela de proa (de modo que se incluya cualquier bauprés) y la cara delantera del mástil de proa (**J**). También se medirá la longitud del tangon (Lp). Se dice que una vela de proa es un spinnaker (simétrico o asimétrico) cuando su ancho a media altura es superior al 75% de su borde.
Una vela de proa se llama foque de balon cuando su ancho a la mitad es inferior al 75% de su borde, cuando su escota se devuelve a la cubierta en la parte delantera del mástil y cuando su punto de amura está unido a un tangon.

Una vela de proa o manga es una vela de proa cuya anchura a media altura es inferior al 75% de su amura
Se dice que una vela de proa con recubrimiento cuando cuando su escota se puede ubicar en la parte trasera del mástil (punto de escota en la parte posterior de la cara de popa del mástil cuando la vela está en posición axial).
Para una vela de proa en ceñida o suelta con solapamiento, se medirá la longitud de su grátil (**HLU)** y la distancia mínima entre la escota y el grátil (**HLP**).

En el caso de las goletas, se medirá la distancia entre las caras (**Dm**) a los mástiles y las alturas máximas de las puntas de driza de las velas que se pueden enviar entre ellas (**Hm** para el palo mayor y **Ht** para el trinquete).

En el caso de las velas triangulares, se medirán las longitudes utilizables de la botavara (**E**) y, en el caso de las velas de auriques, las de las púas (**Es**) y los mástiles de la botavara (**F**).

La longitud total del aparejo de un yate (**La**) estará limitada por las verticales que pasan por el punto de virada extremo de una vela de proa y el punto de popa del casco o cualquier cola de malet.

B.7.2 Cálculo de la superficie vélica
SPV es la suma de las áreas aplicables identificadas a continuación

B.7.2.1 Triángulo delantero: 0,3 Spo + 0,7 Spa

Para **Spo**, cuando no se utiliza una vela tipo spinnaker

entonces Spo = MAX (0,5· I·J ; 0,83 Spa)

de otra manera Spo = MAX [0,8· I·MAX(J ; Lp) ; 0,83 Spa]

O **I** es la altura máxima de la punta de driza de las velas de proa en el borde de la cubierta y **J** es la distancia horizontal entre el mástil y el punto de amura extremo o la longitud del estabilizador, si es mayor;

Y para **Spa**:

Si se utiliza una vela de proa en ceñida o se suelta con solapamiento, se tomarán las medidas **HLU** y **HLP** de la vela más grande,

Entonces: Spa = MAX (0,5· ESCUCHA· HLP ; 0,5· I·J)

Sin solapamiento: Spa = 0,5· I·J

B.7.2.2 Velas triangulares: 0,5· P· E

Donde **P** es la distancia entre el punto donde se puede bajar el grillete de la mula y el punto donde se puede bajar el grillete de la driza y **E** es la longitud utilizable de la pluma.

B.7.2.3 Velas auriques: $0{,}5 \cdot [E \cdot P + Es \cdot (0{,}87 \cdot E + 0{,}5 \cdot P)]$

donde **P** es la distancia medida en la vela entre los puntos de fijación de la botavara y el pico, **E** es la longitud utilizable de la botavara y **Es** es la longitud utilizable del pico. Una marca en el mástil debe identificar la posición alta de la **P.**

B.7.2.4 Alas de la botavara: $0{,}15 \cdot F \cdot Ef$

Donde **Ef** es la longitud útil de la púa, posiblemente extendida por un pequeño balestron, y **F** es la altura útil del mástil de la botavara o la distancia entre el punto más alto en el que puede subir el pico y la parte superior del mástil de la pluma o cualquier balestron.

B.7. 2. 5 Vela de proa: $0{,}46 \cdot Dm \cdot (Hm+Ht)$

Donde **Dm** es la distancia entre los mástiles, **Hm** es la altura máxima de la punta de driza del palo mayor y **Ht** es la altura máxima de la punta de driza del trinquete con respecto a las velas entre los mástiles, incluidas las velas de sotavento.

B.7. 2. 6 Vela de estay de proa a favor del viento para ketch y yawl: $0{,}12 \cdot mP \cdot E$

Donde **mP** es la altura máxima utilizable para la vela de mesana y **E** es la longitud útil de la botavara de la vela mayor del trinquete.

B.7.3 Coeficiente de aparejo (**Ca**)

A cada yate, según su aparejo, se le da un coeficiente según la siguiente tabla

	Yates Gaff		*Yates de las Bermudas*	
- Cúter y balandra		0.78		0.89
-Yola	0.75		0.88	
-Queche	0.65		0.77	
-Goleta	0.63		0.72	
- 3 mástiles		0.45		0.50

B.7.4 Coeficiente de clase de origen (Cb)

A cada yate, según su clase de origen, se le asigna un coeficiente de acuerdo con la tabla presentada en el Apéndice B.
Los otros yates tendrán un coeficiente Cb **= 0**. No obstante, en el caso de una clase no identificada en el cuadro del apéndice, la Comisión de Medición CIM podrá ajustar excepcionalmente el valor de las calificaciones de la clase introduciendo un coeficiente particular.

B.8 EQUIPOS Y ACCESORIOS

El coeficiente de equipos y accesorios (**Pv**) estará formado por la suma algebraica de los siguientes factores:

Deriva :	móvil	0,03
	Con Timón	0,07
	modificado (bombilla o balasto)	0,20
Safran :	modificado	0,07
Línea de eje:	ausente	0,00
	En posición central	- 0,01
	En posición lateral	- 0,02
	2 ejes de motor	- 0,03
Hélice(s):	con helices plegables /orientables	- 0,01
	À 2 palas fijas	- 0,03
	À 3 (o más) palas fijas	- 0,04
Mastil:	en madera	0,00
	Aleación	0,03
Botavara :	en madra	0,00
	Aleación	0,02
	material compuesto	0,30
Perchass :	en madera	0,00
	Aleación	0,02
	material compuesto	0,20
Etay :	acanalado de de una boca	0,01
	acanalado dible boca	0,02
Enrrillador	de foque, activo	0,02
	de foque, inactivo pero en su sitio	0,00
	almacenador vilante	0,05
	*:Acumulativo	
Winches:	ausente, con Ls < 8m	- 0,06
	Ausente, con Ls > 8m	- 0,08
	Autocazante	0,01
	Uso en regatas de cabrestante asistido	0,05

Interior:	Ausencia de acomodaciones	0,03
	**: cuando no es original	

Clásico y época - Superestructura con materiales compuestos

Uso de materiales compuestos con resina epoxi	0,04
Uso de materiales compuestos con resina de poliéster o vinilléster	0,02

Classic y época – Casco con materiales compuestos

Uso de materiales compuestos con resina epoxi	0,07
Uso de materiales compuestos con resina de poliéster o vinilléster	0,04
Uso de tablones de madera pegados con resina sintética (excluyendo resorcino)	0,02

CLASSIC IOR - Superestructura con materiales compuestos

Serie IOR - fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster	0,00
IOR One off - fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster o vinilléster	0,02
Sándwich de Balsa IOR + Fibra de Vidrio + Resina de Poliéster	0,04
IOR Sandwich PVC + fibra exótica + resina de vinilléster o epoxi al vacío	0,06

CLASSIC IOR - Carcasa con materiales compuestos

Serie IOR - fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster	0,00
IOR One off - fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster o vinilléster	0,02
Sándwich de Balsa IOR + Fibra de Vidrio + Resina de Poliéster	0,04
IOR Sandwich PVC + fibra exótica + vinilléster al vacío o resina epoxi	0,06

Los "**materiales compuestos**" son materiales cuya composición estructural incluye una combinación de **resina sintética (poliéster, vinilléster o epoxi)** y fibras naturales o sintéticas. La madera contrachapada, **y los revoques, imprimaciones y pinturas exteriores del casco, no se consideran** material compuesto

El uso de las velas de la lista a continuación se penalizará en el PV de acuerdo con la escala:

YATES DE ÉPOCA

	Velas mayores	Vela de proa y vela de popa
Velas de algodón	**- 0,05**	**- 0,05**
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas fabricadas con anchos que contienen materiales de baja elasticidad como: Dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,20**	**0,12**
Velas de "alto rendimiento" fabricadas con o sin anchos de banda o utilizando diferentes fibras (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o Carbono	NO PERMITIDO	
Cortes diferentes a los utilizados en el momento del lanzamiento	**0,10**	**0,07**
Velas completamente sables	NO PERMITIDO	
No se permite el uso de una vela a favor del viento o el uso de una vela (foque de globo)		**- 0,07**
Uso de una vela a favor del viento con una punta de driza más alta que la original		**0,07**

YATES CLÁSICOS E IOR CLÁSICOS

	Velas mayores	Vela de proa y vela de popa
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas fabricadas con anchos que contienen materiales de baja elasticidad como: Dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,12**	**0,10**
Velas de "alto redimiento" fabricadas con o sin anchos de banda o utilizando diferentes fibras (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o Carbono	NO PERMITIDO	
Cortes diferentes a los utilizados en el momento del lanzamiento	ADMISES	
Velas completamente con sables	NO PERMITIDO	

Una vela está completamente con sable cuando al menos dos sables cruzan toda su anchura.
Para los yates antiguos, los diferentes cortes son diferentes de los utilizados en el momento de la botadura, diferentes cortes de cortes horizontales, verticales e ingleses (chevron).
Estas penalizaciones o bonificaciones se aplicarán durante toda la temporada de acuerdo con una declaración del armador.

B.9 PARÁMETRO DE ANTIGÜEDAD

Debido al año de su botadura, a cada yate se le asigna un parámetro de edad (**Pe**) de acuerdo con la siguiente tabla:

>1975	0,060

excepto CLASSIC IOR

1975	0,060	1943	-0,014	1911	-0,119
1974	0,056	1942	-0,016	1910	-0,122
1973	0,052	1941	-0,018	1909	-0,125
1972	0,048	1940	-0,020	1908	-0,128
1971	0,044	1939	-0,022	1907	-0,131
1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,133
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,135
1968	0,036	1936	-0,031	1904	-0,137
1967	0,034	1935	-0,034	1903	-0,139
1966	0,032	1934	-0,037	1902	-0,141
1965	0,030	1933	-0,040	1901	-0,143
1964	0,028	1932	-0,043	1900	-0,145
1963	0,026	1931	-0,046	1899	-0,146
1962	0,024	1930	-0,049	1898	-0,147
1961	0,022	1929	-0,052	1897	-0,148
1960	0,020	1928	-0,055	1896	-0,149
1959	0,018	1927	-0,059	1895	-0,150
1958	0,016	1926	-0,063	1894	-0,151
1957	0,014	1925	-0,067	1893	-0,152
1956	0,012	1924	-0,071	1892	-0,153
1955	0,010	1923	-0,075	1891	-0,154
1954	0,008	1922	-0,079	1890	-0,155
1953	0,006	1921	-0,083	1889	-0,156
1952	0,004	1920	-0,087	1888	-0,157
1951	0,002	1919	-0,091	1887	-0,158
1950	0,000	1918	-0,095	1886	-0,159
1949	-0,002	1917	-0,099	1885	-0,160
1948	-0,004	1916	-0,103	1884	-0,161
1947	-0,006	1915	-0,107	1883	-0,162
1946	-0,008	1914	-0,110	1882	-0,163
1945	-0,010	1913	-0,113	1881	-0,164
1944	-0,012	1912	-0,116	1880	-0,165
				<1880	-0,165

Pe para IOR CLÁSICO

1976	0.064
1977	0.068
1978	0.072
1979	0.076

1980	0.080
1981	0.084
1982	0.088
1983	0.092
1984	0.096

Para los yates de auriques (excluyendo réplicas) cuyo año de botadura sea posterior a **1923**, el año que se tendrá en cuenta para la determinación de **Pe** será el promedio, redondeado hacia abajo, entre el año de botadura y **1923.**

Para los yates botados antes de **1880**, **Pe** será igual a **-0,165**.

Para réplicas y yates monotipo (con normas de construcción específicas) el año utilizado para el **Pe** viene dado por el promedio entre el año en que se redactó su proyecto y el año en que se lanzó cada copia, redondeado al valor más cercano. Este año tendrá un límite de **1975**.

Para los yates de Época cuya configuración de aparejo ha sido modificada desde el principio (cambio de **Ca**), el año utilizado para el **Pe** viene dado por el promedio entre el año de lanzamiento y el año de modificación de la configuración de aparejo limitado a **1950**, redondeado al valor más cercano. Cuando no se pueda establecer el año de modificación de la configuración del aparejo, se mantendrá **en 1950**.

Esta regla no se aplica a los yates de las clases International Measurement o Universal Measurement para los que el parámetro se da de la misma manera que para otros yates, es decir, según el año de botadura de cada ejemplo.

B.10 AUTENTICIDAD Y CUMPLIMIENTO

El Coeficiente de Autenticidad y Conformidad **(Co)** brinda una evaluación de qué tan conforme es un yate a su diseño original.

La referencia de conformidad viene dada por los planos originales correspondientes a la configuración del yate en el momento de su botadura. Puede ser posible tener en cuenta diferentes configuraciones que han existido, en particular como resultado de evoluciones realizadas por el arquitecto original, sin embargo, estas configuraciones serán reconocidas como menos auténticas, especialmente porque estas evoluciones son recientes.

El Co se determina ponderando los análisis de los siguientes tres dominios, tomados en orden descendente de importancia:

- Aparejo, plano de velas, equipos y accesorios,
- Aspectos del casco (incluida la cubierta, los materiales y el equipo utilizado),
- Equipamiento y equipamiento interior,

Para lo cual también se evaluará la calidad del mantenimiento y la restauración o reconstrucción.
El **Co** se asigna dentro del rango de variación de la categoría

- Yate de época y monotipo de época: De 0,88 a 1,15
- Réplica de yate época: De 0,95 a 1,2
- Yate clásico botado antes de 1960 De 0,90 a 1,15

- Yate clásico y clásico de un solo diseño lanzado desde **1960** : De 0,93 a 1,15
- Yates clásicos IOR y monotipos clásicos lanzados desde **1976** : De 0,95 a 1,15
- Réplica de yate clásico: De 0,95 a 1,2

La provisión de documentación que permita la comparación del yate con su diseño original permitirá un mejor análisis, y será valorada en la evaluación de la **Co**. Esta documentación se basará en los planos originales del yate, pero también puede incluir elementos históricos, por ejemplo, de la literatura, la prensa, fotos o archivos de los sucesivos propietarios.

B.10.1 Casco, cubierta y equipo asociado

Los elementos decisivos son:

- Dimensiones, forma y materiales del casco y la quilla,
- Concepto estructural: posición y muestreo de cuerdas y terrazas,
- Dimensiones y fijación de los elementos del revetimiento
- Plano de cubierta, naturaleza de los materiales, timón y equipo.

Podrán admitirse:

- Que los cascos de acero originalmente remachadas están hechos de acero soldado,
- La instalación de un motor,
- La reconstrucción de la cubierta con una capa de madera contrachapada entre las vigas y los listones de la cubierta,
- La instalación de equipos de navegación y seguridad, sujeto a especial atención a su correcta integración en el diseño original.

B.10.2 Aparejo, plano de velas y accesorios

Los elementos decisivos son:

- Cumplimiento del tipo de vela mayor original (auriques o bermudeño)
- Cumplimiento de la configuración original del aparejo (número y tamaño de mástiles y crucetas)
- Dimensiones, forma y materiales del mástil o mástiles y largueros,
- Características de las velas y aparejos de funcionamiento,
- Características de los cables de aparejo fijos,
- Características de los accesorios.

Podrán admitirse:

- La sustitución de un mástil sólido por un mástil hueco,
- Extremos de tipo poliéster o polipropileno,
- Velas de dacrón o nylon,
- La instalación de equipos de señalización y seguridad.

Todas las velas de auriques con un círculo de sanguijuela significativo (relación entre la diagonal, entre el extremo de la botavara y el extremo del pico, y la desviación de alunamiento, superior **al 2%)** serán fuertemente penalizadas en el **Co**.

Nota: El método para medir es tener la vela plana y aplicar la tensión suficiente a los puntos de pico y escota para borrar los pliegues a lo largo de la sanguijuela.

Todas las velas de las Bermudas no deben tener más de un sable forzado. Un sable forzado se penaliza en el **Co**, excepto cuando está en la posición más alta. Si la longitud de un sable no forzado es superior al **75%** de la distancia entre la caída y la guía donde se coloca, recibe una penalización en el **Co**. Lo mismo se aplica si el número total de sables de la vela es **superior a 5**. A modo de excepción explícita, la Comisión de Medición de IMC puede eximir a un yate de la sanción.

B.10.3 Equipamiento y equipamiento interior

En general, se examinará el cumplimiento del plan original, sin embargo, se puede aceptar que los alojamientos son diferentes de los originales, para integrar las limitaciones de la comodidad y la seguridad modernas, pero que deben respetar el estilo y los materiales del diseño original.

B.11 PENALIZACIONES Y BONIFICACIONES

Cuando no se tenga en cuenta en la configuración de referencia del certificado y se aplique al Pv, el uso de las velas de la lista que se presenta a continuación será penalizado o bonificado como porcentaje aplicado al tiempo real de cada yate para cada ronda según el baremo:

YATES DE ÉPOCA

	Velas mayores	**Vela de proa y vela de popa**
Velas de algodón	**-2%**	**-2%**
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas fabricadas con anchos que contienen materiales de baja elasticidad como: Dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**8%**	**5%**
Velas de "alto módulo" fabricadas con o sin anchos de banda o utilizando diferentes fibras (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o Carbono	NO PERMITIDO	
Cortes diferentes a los utilizados en el momento del lanzamiento	**4%**	**3%**
Velas completamente con sables	NO PERMITIDO	
No se permite el uso de una vela a favor del viento o el uso de una vela (foque de globo)		**-2%**
Uso de una vela a favor del viento con una punta de driza más alta que la original		**3%**
Uso de cabrestantes -winches-motorizados en regatas		**2%**

YATES CLÁSICOS E IOR CLÁSICOS

	Velas mayores	**Vela de proa y vela de popa**
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas fabricadas con anchos que contienen materiales de baja elasticidad como: Dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**5%**	**5%**
Velas de "alto módulo" fabricadas con o sin anchos de banda o utilizando diferentes fibras (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o Carbono	NO PERMITIDO	
Cortes diferentes a los utilizados en el momento del lanzamiento	ADMITIDO	
Velas completamente con sables	NO PERMITIDO	

Uso de cabrestantes -winches-motorizados en regatas		**2%**

Una vela está completamente sable cuando al menos dos sables cruzan toda su anchura.
Para los yates antiguos, los diferentes cortes son diferentes de los utilizados en el momento de la botadura, diferentes cortes de cortes horizontales, verticales e ingleses (chevron).
Estas penalizaciones o bonificaciones se aplicarán por la totalidad de un evento de acuerdo con una declaración del armador.

C. CONDICIONES PARA CORRER

Introducción :

Se aplicarán las Reglas de Regatas de Vela y las Regulaciones Nacionales emitidas por las Federaciones. Sin embargo, dependiendo de la apariencia específica y las habilidades náuticas de los yates antiguos y clásicos, el CIM prescribe además las siguientes reglas.
El CIM proporciona a los organizadores documentos de regata estándar (Aviso de regata, Instrucciones de regata).

Arte. C.1 DIVISIÓN DE CLASES

Con la posible excepción de los "BIG BOAT" y "CRUISER" definidos a continuación, y aquellos que han sido calibrados según la Medición Internacional o Universal y los monotipos, en primer lugar los yates se agruparán en tres categorías:

- Yates de época,
- Yates clásicos
- IOR clásico

luego en clases según el tipo de aparejo y luego según las calificaciones o la longitud del casco (**Lt**).
Los "BIG BOATS" son identificados por la Comisión de Medición, y pueden separarse en dos subcategorías para aislar al "BIG RACER" cuando la alineación del evento lo permita (al menos 3 yates por subcategoría).

La apertura de una categoría "CRUISER" puede decidirse en consulta y previo acuerdo, entre la Comisión de Medición y la organización de un evento, cuando la alineación del evento lo permita (al menos 3 yates en la categoría). Para participar en la categoría, los Yates deben solicitar el acuerdo de la Comisión de Medición.

Es posible para eventos que deseen abrir la categoría "ONE TON CUP", para Yates Clásicos identificados y que cumplan con las siguientes características:
Los yates de 22 pies de la calificación RORC y los yates de 27,5 pies de la calificación IOR.

Nunca se establecerá una clasificación general (SOBRE TODO).

No habrá clases con menos de tres inscritos. Si el número de entradas en una de las categorías de período y clásico es inferior a tres, se agruparán.
Las réplicas (de época y clásicas) serán objeto de clases separadas, pero si hay menos de tres, se agruparán con sus categorías de referencia.

Arte. C.2 REGATAS

Las regatas para yates época y clásicos son de tres tipos:
El Comité Organizador indicará en su Anuncio de Regata el tipo o tipos de recorrido utilizados para cada regata.
Las Reglas de Equipos de Vela (REV) de World Sailing se aplicarán a los cursos Tipo A y Tipo B.

C.2.1 Tipo A (regata oceánica)

La regata oceánica implica una navegación que puede estar a más de 20 millas náuticas de distancia de un refugio costero y puede incluir navegación nocturna.
El Organizador especificará en detalle en el Aviso de Regata y las Instrucciones de Regata en detalle las reglas y otras disposiciones que se aplicarán al evento. (RSO)

C.2.2 Tipo B (regata intermedia)
La regata intermedia incluye una navegación que no permite recorrer más de 20 millas náuticas desde un refugio costero y que en principio se correrá durante el día.

C.2.3 Tipo C (regata costera)
La regata costera incluye navegación diurna para que no te alejes más de 5 millas náuticas de un refugio costero.

C.2.4 Para las regatas de Tipo A, B y C, el límite de tiempo para cada barco se especificará en las Instrucciones de Navegación.
Para la ruta C, no puede ser posterior a la hora oficial de la puesta del sol.

Arte. C.3 TRIPULACIÓN MÍNIMA

El número mínimo de tripulantes es responsabilidad del capitán, pero no podrá ser inferior a 2 en ningún caso.

Arte. C.4 IDENTIFICACIÓN DEL YATE

Los yates deben tener un número en las velas y al menos a cada lado de la vela mayor, lo que permite una fácil identificación por parte de los Comités de Regata. Los números de vela, alfanuméricos, se basan, en la medida de lo posible, en identificaciones históricas, y deben ser validados por la Asociación Nacional que emite el certificado de medición. La Comisión de Medición CIM podrá aceptar condiciones especiales de identificación como excepción.

Arte. C.5 EQUIPO DE SEGURIDAD y RESTRICCIONES

C5.1 Para participar en un evento, el equipo de seguridad a bordo debe especificarse en el Anuncio de Regata.

C5.2 Durante la regata, los yates tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los dispositivos de anclaje situados en la proa (como anclas, garfios o cualquier otro accesorio similar) estén desmontados o asegurados de tal manera que no presenten ningún riesgo para la seguridad, la integridad estructural del buque o para otros competidores. Para los yates cuyas anclas de proa no puedan desmontarse razonablemente debido a limitaciones técnicas o estructurales, se puede instalar una protección fija, rígida y adecuada para evitar cualquier riesgo de enganche o daño en caso de contacto.

Arte. C.6 CONDICIONES CLIMÁTICAS PARA CORRER

La regata no se lanzará si la velocidad media del viento no permite a los yates salir en las condiciones máximas que les permitan navegar con seguridad.
La regata no comenzará si la velocidad media del viento es superior a **25 nudos**, en caso de mar fuerte y/o ráfagas de viento. Estos límites también pueden variar según las condiciones del mar, la corriente, etc.
Una vez iniciada la regata, el comité de regatas no abandonará la regata simplemente porque la velocidad media del viento supere los límites establecidos.
El comité de regatas considerará abandonar la regata si no es capaz de gestionarla de forma segura.

Arte. C.7 SALIDA

C.7.1 PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Dependiendo de la clase, el RCV 26 "Dando el inicio de las carreras" se puede modificar. La señal de advertencia debe especificarse en las instrucciones de navegación. Puede ser diferente dependiendo de la clase.

C7.2 PENALIZACIÓN POR SALIDA ANTICIPADA

De acuerdo con la regla de prueba DR21-01 de World Sailing, la definición de tee goes se cambia de la siguiente manera para los campos costeros:

SALIDA :Un barco *INICIA LA REGATA* cuando, habiendo estado su casco completamente en el lado previo a la salida de la línea de salida, y habiendo cumplido con la Regla 30.1 si corresponde, cualquier parte de su casco cruza la línea de salida desde el lado previo a la salida hasta el lado del rumbo

a) En o después de su señal de inicio, donde
b) Durante el último minuto antes de su señal de inicio

Los RCV 30.1, 30.2, 30.3 y 30.4 no se aplicarán. Cuando un barco arranca de acuerdo con (b) de la definición de Salida Adelante (enmendada a IC A.1.a) no debe regresar al lado de la línea antes de la salida, y su penalización inicial debe ser: **una penalización de 5 puntos de acuerdo con RCV 44.3 (c)** sin instrucción. Esto modifica RCV 63.1 y A5

Apéndice A: Tabla alfabética de las siglas utilizadas en los reglamentos y certificados de tonelaje

APM	= lealtad por milla náutica (art. B.5)
B	= Máximo de construcción (Art. B.6.1)
Año	= Viga de gálibo (Art. B.6.1)
Bl	= viga flotante (art. B.6.1)
C	= penalización o factor de bonificación (art. B.5)
Ca	= coeficiente de aparejo (art. B.7.3)
Cb	= coeficiente de clase de origen (art. B.7.4 y Apéndice B)
Cc	= coeficiente corrector (art. B.6.3)
Co	= coeficiente de autenticidad y conformidad (art. B.10)
D	= longitud geográfica de una regata (art. B.5)
Decímetro	= distancia entre mástiles para goletas (art. B.7.2)
E	= longitud útil de la pluma (art. B.7.2)
Ef	= longitud útil del pico y de cualquier balestrón (art. B.7.2)
Es	= longitud útil de la púa (art. B.7.2)
F	= altura útil del mástil de la botavara y de cualquier balestrón (Art. B.7.2)
Fa	= esbeltez hacia adelante (art. B.6.1)
FB1,2	= francobordo (Art. B.6.1)
Fp	= esbeltez posterior (art. B.6.1)
HLP	= distancia mínima entre la escota y el grátil (art. B.7.2)
HLU	= longitud del grátil (art. B.7.2)
Hm	= altura máxima del palo mayor para las goletas (art. B.7.2)
Ht	= altura máxima del trinquete de las goletas (art. B.7.2)
Yo	= altura máxima de driza de las velas de proa (art. B.7.2)
J	= distancia horizontal entre el mástil y el punto de amura extremo (art. B.7.2)
La	= longitud del aparejo (certificado)
Elepé	= longitud del estabilizador (art. B.7.2)
Ls	= longitud del gálibo (art. B.4)
Lt	= longitud del casco (art. B.6.1)
me	= longitud utilizable de la pluma de mesana (certificado)
mEf	= longitud utilizable de pico y cualquier balestrón de mesana (certificado)
mEs	= longitud utilizable de la púa de mesana (certificado)
Mf	= altura útil del mástil de la botavara y cualquier balestrón ART. (certificado)
Mp	= altura máxima utilizable para la vela de mesana (certificado)
P	= altura máxima utilizable para la vela mayor de las Bermudas, y medida en la vela para vela de trucha (art. B.7.2)
P1,2,3,4	= hueco (art. B.6.1)
Pei	= parámetro de antigüedad (art. B.9)
Pmc	= mediana global (art. B.6.1)
Pp	= parámetro del perfil del casco (art. B.6.2)
P.D	= inmersión en el medidor (art. B.6.1)
Pv	= parámetro de equipo y hardware (art. B.8)
R	= calificación (art. B.4)
Sf	= Coeficiente de esbeltez del ala (art. B.4)
Spc	= área alar corregida (art. B.4)
Spv	= zona vélica (art. B.7)
Tc	= tiempo compensado (art. B.5)
TCF	= factor de corrección temporal (art. B.5)
TE	= calado (certificado)
Tr	= en tiempo real (art. B.5)
TR	= tasa de recuperación (art. B.6.2)

Apéndice B: Tabla de valores Cb

Medidor Godinet		0.07
Tonelaje Internacional 1ª fórmula (1906-1919)	≤6mJl	0.05
	≤8mJl	0.05
	≤10mJl	0.05
	≤12mJl	0.05
	≤15mJl	0.13
	≤19mJl	0.05
	≤23mJl	0.00
Fórmula Internacional de Medición 2 y 3ª (≥1920)	≤6mJl	0.12
	≤8mJl	0.15
	≤10mJl	0.17
	≤12mJl	0.20
	≤15mJl	0.13
	≤19mJl	0.05
	≤23mJl	0.00
Medidor universal	N	0.03
	P	0.10
	Q	0.17
	R	0.18
Medidor Jl transformado	<10 millones	0.03
	>10 millones	0.05
Calibre métrico CR (desde 1949 - Aas & Mc Gruer)	<10 millones	0.03
	≥10 millones	0.03
Nueva York	NY30	0.05
	NY40	0.05
	NY50	0.15
Bar Harbour 31		0.10
Puerto de Cork		0.03
Un diseño internacional (IOD)		0.03
Archipiélago kreutzer		0.12
Kreutzer Nacional		0.15
Clase especial		0.12
California 32		0.05
Certificado por IOR lanzado en 1971 o después		0.03
Dragón		0.20
Chalana		0.07
Solent Occidental		0.04

Apéndice C - Diagrama de dimensiones clave

Por completar

<u>Apéndice D</u> – Definición de "**Espíritu de Tradición"**

La llamada categoría "**Espíritu de la Tradición**" incluye yates:

- Yates de época o clásicos que, como consecuencia de las modificaciones sufridas, no sean susceptibles de ser calibrados según el "Reglamento C.I.M. para la medición y para la regata de yates de época y clásicos"

- Construido a partir de 1970 utilizando técnicas y materiales modernos, pero con una apariencia y estilo fieles a un proyecto tradicional o clásico.

  Su admisión deberá, en todo caso, presentarse ante la Comisión de Medición del C.I.M. (ya sea directamente o a través de una Asociación Nacional). Tras la aprobación, serán admitidos para participar en regatas de yates de época y clásicos si la categoría está abierta en el evento, estarán en una categoría separada y tendrán una clasificación específica.

  Cada yate deberá tener un certificado de medición válido, correspondiente a los requisitos del Anuncio de Regata del Evento para la categoría.