

75

años

1932-2007

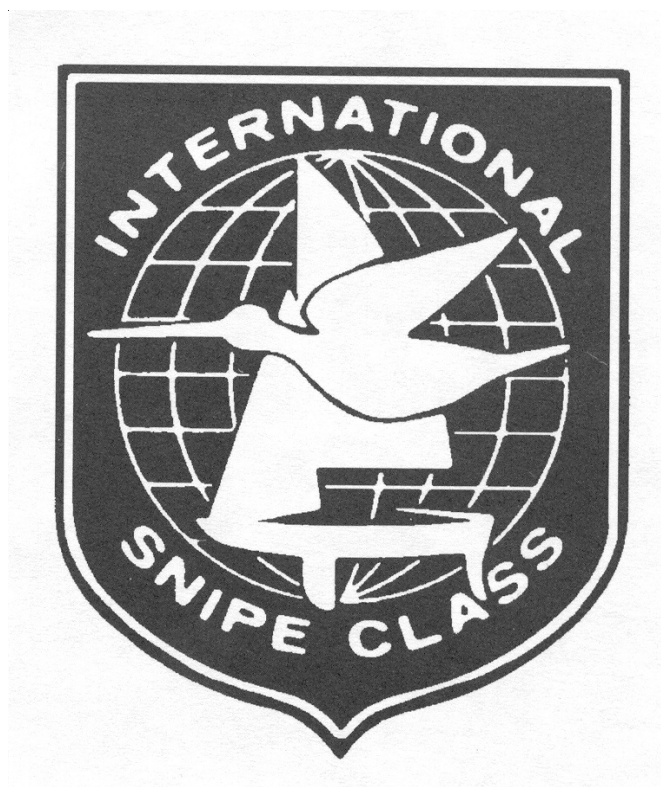
**Asociación
Internacional
de Regatas
de la Clase
Snipe**



Libro de Reglas Oficial 2005-2008

Traducción al Español de la publicación ISSN 08996288, Copyright 2005, SCIRA

Asociación Internacional de Regatas de la Clase Snipe



2005 – 2008

Libro de Reglas Oficial



William F. Crosby

1891-1953

Diseñador del Snipe, 1931

Asociación Internacional de Regatas de la Clase Snipe

Fundada in 1932

Asociación Internacional de Regatas de la Clase Snipe

2812 CanonStreet
San Diego, CA 29106 – 1735 USA
www.snipe.org

Teléfono: 619-224-6998
Fax: 619-222-0528
e-mail:scira@snipe.org

Tabla de contenidos:

Constitución.....	6
Estatutos	16
Restricciones Generales.....	21
Instrucciones para Medidores.....	36
Velas de Snipe - mayores.....	38
Velas de Snipe - mayores.....	39
Velas de Snipe - foques.....	40
Certificación de Fabricantes.....	43
Prescripción de Publicidad de la SCIRA.....	45
Reglas de Dirección de Campeonatos Nacionales e Internacionales.....	47
Anuncio de Regata.....	55
Instrucciones de Regata.....	57
Adendum Opcional.....	68
Sistema de puntuación Baja de SCIRA.....	69
Guía de Selección de Recorridos de SCIRA.....	71

Constitución

Sección 1. *Nombre*

El nombre de la organización es Snipe Class International Racing Association (Asociación Internacional de Regatas de la Clase Snipe). Es una sociedad sin ánimo de lucro que se rige por las leyes del Estado de Ohio, EE.UU.

Sección 2. *Insignia y emblema*

La insignia de la Clase Internacional Snipe será la silueta de una becada en vuelo tal y como se muestra en la ilustración de la página 21 de este Libro de Reglas, y en el escudo de la Clase. Ambos son marcas de la Asociación registradas en la Oficina de Patentes y Marcas de los Estados Unidos.

Sección 3. *Objeto*

Promover la celebración de regatas de barcos de la Clase Internacional Snipe organizadas de forma adecuada para asegurar, en la medida de lo posible, que todos los barcos tengan idéntica capacidad para competir.

Sección 4. *Jurisdicción*

La Asociación tendrá jurisdicción sobre todas las actividades relacionadas con el Snipe, y éstas incluirán: (a) establecimiento de una Constitución y Estatutos apropiados, (b) regular todas las reglas y restricciones establecidas para asegurar el propósito señalado anteriormente, (c) percibir de los miembros las cuotas necesarias para asegurar la supervisión de la Clase y la ejecución de la supervisión adecuada.

Sección 5. *Elegibilidad*

Podrán ser miembros todos aquellos que naveguen en barcos de la Clase Snipe que hayan sido debidamente medidos y estén registrados, mostrando la pegatina del año en curso y cumplan con los requisitos de la Clase Snipe.

Sección 6. *Organización*

La Asociación estará formada por miembros normalmente organizados en Flotas. Éstas pueden formar parte de un club náutico o, donde sea más conveniente, de varios clubes de la misma zona. Un miembro puede no formar parte de ninguna Flota cuando no es posible la formación de una Flota oficial.

Sección 7. *Autorización*

La Asociación puede conceder una Autorización y un número de Flota a una Flota nueva tras solicitud al Director Ejecutivo a través del Secretario Nacional. Tal solicitud únicamente puede ser realizada cuando la flota se haya organizado de manera provisional y hayan elegido a los oficiales y al medidor de acuerdo con el Libro de Reglas de SCIRA. La Asociación puede rechazar una Autorización.

Sección 8. *Renovación de la Autorización*

Los números de Flota serán asignados de acuerdo con el orden de la solicitud y la Autorización será automáticamente renovada de año en año hasta que sea revocada por la Asociación.

Sección 9. *Formación de Flotas*

Se podrá formar una Flota cuando haya cinco o más barcos de la Clase, construidos conforme a las reglas. Cada Flota estará encabezada por un Capitán de Flota, elegido por sus miembros. Habrá un Medidor o Comité de Medición para cada Flota, también elegido por los miembros. El Capitán de Flota podrá convocar reuniones a intervalos regulares o a petición de tres o más miembros de la Flota. El quórum será de, al menos, tres miembros de la Flota. Las vacantes entre los Oficiales de Flota serán cubiertas por elección tan pronto como sea posible después de que éstas se produzcan. En el resto de asuntos, las Flotas será autónomas excepto en aquellos aspectos que entren en conflicto con las reglas de la Clase. Se recomienda que los Oficiales de Flota sean elegidos por periodos de 2 años tomando posesión con el 1 de Enero de los años pares.

Una Flota nueva puede organizarse con un mínimo de tres barcos con una Autorización temporal de un año de duración; el segundo año, la Flota podrá ser oficial con sólo cuatro barcos; el tercer año, deberá tener cinco barcos o no habrá Flota. Estas Autorizaciones serán concedidas por la Asociación.

Sección 10. *Flotas en Clubes Náuticos*

En el caso de que una Flota esté formada entre los miembros de un Club Náutico, el Capitán de Flota y el Medidor desarrollarán su función de acuerdo con las Reglas de la Clase y la Flota cumplirá las Reglas de la Clase en todos sus aspectos.

Sección 11. *Actividades*

Se recomienda que cada Flota se divida en función de la edad y habilidad de sus miembros. Se debe alentar, entrenar, apoyar y promover de forma entusiasta una Flota Juvenil. Un regatista se considerará Juvenil hasta el año de su vigésimo cumpleaños. La Flota Juvenil estará bajo la jurisdicción de su correspondiente Flota Senior pero puede elegir a sus propios Oficiales de Flota y tener sus propias reuniones y pruebas de clasificación por puntos exactamente de la misma forma que cualquier Flota pero no será reconocida como Flota por la Asociación. Las Flotas Juveniles serán completamente responsables del cumplimiento de las Reglas de Clase, restricciones, etc. Algunas Flotas pueden considerar conveniente dividir la Flota Senior en patrones de Clase A y de Clase B a fin de hacer más interesante la competición.

Sección 12. Informes de Flota

Cada Capitán de Flota es responsable de enviar al Secretario Nacional los resultados completos de, al menos, cinco regatas de clasificación por puntos (ver página *TBD*) cada año en los impresos aprobados por la Asociación.

Sección 13. Retirada de la Autorización

Una Autorización puede ser revocada tras ser concedida debido a no conseguir mantener un buen funcionamiento, disminuir por debajo del número mínimo de barcos o por la violación de la Constitución, Estatutos o restricciones. Las Flotas que permitan competir a barcos no medidos o que no hayan pagado la cuota anual también podrían ver revocadas sus Autorizaciones.

Sección 14. Flotas suspendidas

Las Flotas cuya pertenencia a la Asociación haya sido suspendida no tendrá derecho a remitir resultados de regatas al Director Ejecutivo y sus miembros no tendrán derecho a competir en ninguna regata de barcos de la Clase ni en regatas abiertas en las que participen barcos de la Clase pertenecientes a Flotas debidamente autorizadas. Las Flotas suspendidas no tendrán ningún tipo de derechos en la Asociación y no podrán ser readmitidas hasta que den pruebas de que cumplirán todas las Reglas de la Clase. Las Flotas suspendidas que deseen reingresar en la Asociación deben tener cinco barcos registrados y cinco miembros senior registrados para poder ser readmitidas.

Sección 15. Tipos de Socio y Propietarios

La Asociación reconocerá los siguientes tipos de miembros y propietarios:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Socio Senior: | Miembro de, al menos, 20 años de edad en el año que está autorizado por la Asociación para patronear (o tripular) barcos registrados de la Clase Snipe; |
| Socio Juvenil: | Miembro de menos de 20 años de edad en el año que está autorizado por la Asociación para patronear (o tripular) barcos registrados de la Clase Snipe; |
| Propietario: | Miembro que posee un barco registrado de la Clase Snipe que cumple con las restricciones de la Clase; |
| No-propietario: | Miembro que no posee barco registrado de la Clase Snipe que cumpla con las restricciones de la Clase; |
| Entidad propietaria: | Entidad que posee barcos registrados de la Clase Snipe que cumplen con las restricciones de la Clase en los que Miembros de la Asociación pueden navegar. |

Sección 16. *Obligaciones de los Socios*

La solicitud para ingresar en la Asociación realizada por propietario, no propietario, entidad propietaria o Flota implica que los solicitantes aceptan atenerse a las Reglas de la Clase en su totalidad.

Sección 17. *Privilegios de los miembros*

Los miembros Senior y Juveniles de la Asociación al corriente de sus obligaciones recibirán una tarjeta de identificación de la Clase que les autoriza a participar como patrones (o tripulantes) en aquellas regatas organizadas por la Flota a la que pertenecen y en aquellas otras que se organicen bajo la jurisdicción de la Asociación para la que se hayan clasificado para participar, y a disfrutar de las ventajas reservadas a patrones (o tripulantes) proporcionadas por la organización y administración de la Asociación.

Los propietarios y entidades propietarias de barcos registrados de la Clase Snipe que cumplen con los requisitos de la Clase Snipe y son miembros que están al corriente de sus obligaciones con la Asociación recibirán un emblema de la Clase que significa que estos barcos están autorizados para participar en regatas organizadas por la Flota a la que sus propietarios pertenecen, y en aquellas otras que se organicen bajo la jurisdicción de la Asociación y para la que estos barcos puedan inscribirse, y a disfrutar de las ventajas reservadas a los propietarios de Snipes proporcionadas por la organización y administración de la Asociación.

Sección 18. *[Reservada]*

Sección 19. *Cuotas*

Los miembros de la Asociación y los propietarios de un barco de la Clase Snipe, pagarán a la Asociación la cuota correspondiente a su país, por un importe determinado por acuerdo con el Secretario Nacional y la Junta de Gobernadores. Las cuotas deberán ser pagadas por los propietarios de barcos que ya estén en posesión del certificado de medición dentro de los treinta días (30) siguientes al comienzo de la temporada de regatas de sus respectivas Flotas.

Sección 20. *Impago de la Cuota*

Si el propietario de un barco medido de la Clase no paga su cuota durante el mes posterior al comienzo de la temporada oficial de regatas de su Flota, su barco no será elegible para regatear. Tal propietario perderá su calidad de miembro de la Asociación y todos los derechos que de ahí deriven. En el caso de nuevos barcos botados tras expirar el periodo de gracia de treinta días, el propietario podrá registrar y medir su barco y participar en las restantes regatas de clasificación por puntos. Si no se sigue tal procedimiento, el barco no podrá participar en ninguna regata abierta o cerrada a menos que la Flota le conceda un permiso especial, y éste sea aprobado por el Secretario Nacional.

Sección 21. Readmisión

Un miembro suspendido por impago de cuotas puede ser readmitido después de que satisfaga la totalidad de la cuota vigente.

Sección 22. Oficiales

Los Oficiales de la Asociación serán un Comodoro, un Vice-comodoro, un Contra-Comodoro y un Director Ejecutivo.

22.1 Comodoro: Las obligaciones del Comodoro incluyen: elegir anualmente al Comité de Candidaturas, al presidente del Comité de Planificación a Largo Plazo y otros comités permanentes. Será el principal oficial ejecutivo de la Asociación y hará cumplir sus leyes y ejecutará las órdenes y políticas promulgadas por la Junta de Gobernadores.

22.2 Vice-comodoro: El Vice-comodoro será el presidente del Comité de Promoción y tomará las obligaciones del Comodoro en caso de que éste resulte incapacitado.

22.3 Contra-comodoro: El Contra-comodoro será el presidente del Comité Financiero.

22.4 Director Ejecutivo:

El Director Ejecutivo será elegido por mayoría absoluta de la Junta de Gobernadores. Desempeñará su cargo hasta que sea relevado por mayoría absoluta de la Junta de Gobernadores. Las obligaciones del Director Ejecutivo son el mantenimiento de los archivos y de la correspondencia de la Asociación; editar y ocuparse de que se publique el Libro Oficial de Reglas y el Boletín de la Clase Snipe y todas aquellas publicaciones que la Junta de Gobernadores determine en cada momento; también tendrá las obligaciones que la Junta de Gobernadores o el Comodoro puedan determinar en algún momento. El Director Ejecutivo no será un miembro con voto de la Junta de Gobernadores. El Director Ejecutivo recibirá una compensación por una cuantía fijada por la Junta de Gobernadores. Será política de la Junta de Gobernadores evaluar anualmente al Director Ejecutivo a través de una Junta de tres personas seleccionadas por el Comodoro. El Director Ejecutivo asistirá al Campeonato del Mundo y deberá asistir a discreción del Comodoro al Campeonato de Europa y al Campeonato del Hemisferio Occidental y Oriente.

Sección 23. Junta de Gobernadores

23.1 Miembros con voto: La Asociación será gobernada en todos sus asuntos, con las excepciones que aquí se señalan, por una Junta de Gobernadores compuesta por el Comodoro, Vice-comodoro, Contra-comodoro, el Comodoro inmediatamente anterior, el Presidente del Comité Internacional de Reglas, los Secretarios Generales de Europa y del Hemisferio Oeste y Oriente, el Secretario Nacional de Estados Unidos y seis (6) Vocales. Todos ellos serán miembros con voto en la Junta de Gobernadores de la Asociación y todos los Oficiales electos serán Socios Senior de la Clase.

23.2 Miembros sin voto: Habrá ocho (8) miembros adicionales que serán: Asesor Jurídico, Vicepresidente del Comité de Reglas, Representante ISAF, Medidor Jefe, Secretario para Europa del Este, Tesorero, Jefe de Información y Director Ejecutivo.

23.2a Conflicto de intereses: Ningún miembro de la Junta de Gobernadores (con o sin voto) estará relacionado con la construcción o fabricación de velas o barcos de manera profesional.

23.2b Asesor jurídico: Aconsejará en temas legales pertinentes a la Clase.

23.2c Representante ISAF: El representante ISAF asistirá a las reuniones de la ISAF y representará a la Clase Snipe en todos aquellos asuntos que surjan en relación con la ISAF y proporcionará un informe anual a la Junta de Gobernadores. El cargo de Representante ISAF comenzará el 1 de Enero de 2001 y durará 4 años para terminar en año Olímpico. La SCIRA financiará los gastos de asistencia del Representante ISAF a la reunión anual de la ISAF. Dicha financiación no sobrepasará la mitad de los gastos; los cuales, no excederán en total de \$500.00 US.

23.2d Secretario para Europa del Este: Su principal función es la promoción, crecimiento y comunicación con los países de Europa del Este y proporcionar un informe anual a la Junta de Gobernadores.

23.2e Tesorero: El tesorero es responsable de los asuntos financieros de la Asociación. El tesorero supervisará el mantenimiento por el Director Ejecutivo de los libros de la Asociación, los registros contables, títulos y mantendrá los fondos en un depósito aprobado por la Junta de Gobernadores. Asimismo, revisará los balances que se presenten a la Junta de Gobernadores para luego prepararlos para su publicación en el Boletín de la Clase Snipe para información de los Socios.

23.2f Jefe de Información: El Jefe de Información será miembro sin voto de la Junta de Gobernadores y del Comité de Reglas. Sus obligaciones incluyen el mantenimiento de la página Web, necesidades de Internet y de correo electrónico de la Asociación. Llevará a cabo la revisión de la tecnología usada, o que podría serlo, por la Asociación, incluyendo, pero no limitándose a teléfono, informática, hardware, software, medición y reglas. Presta ayuda al Comité de Reglas en cuestiones técnicas, investigando nuevas tecnologías que reemplacen los métodos antiguos. Presta ayuda a la Junta de Gobernadores de la Asociación en cuestiones técnicas explicando detalles en cuestiones tecnológicas complejas.

23.3 Reuniones de la Junta: Para facilitar la asistencia se celebrarán cada dos años, coincidiendo con el Campeonato del Mundo Absoluto. El quórum será la mayoría absoluta de los miembros con voto de la Junta de Gobernadores que deban asistir. Cuando lo solicite la mayoría absoluta de los miembros de la Junta de Gobernadores, el Comodoro convocará una reunión oficial de la Junta de Gobernadores. El Comodoro elegirá el lugar y la fecha para la reunión, la cual tendrá

lugar en los tres meses siguientes si así se solicita, y el Director Ejecutivo los notificará a cada uno de los miembros de la Junta de Gobernadores con, al menos, treinta (30) días de antelación. Para todas las reuniones, el Director Ejecutivo presentará un orden del día para su discusión en la reunión. Con las excepciones que se indican, se pueden añadir puntos, cada uno de los cuales debe ser votado y aprobado por la mayoría absoluta de los miembros de la Junta de Gobernadores. Los puntos que ya estuvieran en el orden del día pueden corregirse, lo cual debe ser votado y aprobado por la mayoría de los presentes. Si un asunto, corregido en la reunión y que no consigue la mayoría absoluta de los votos de los presentes, pero desde un punto de vista aritmético podría recibir la mayoría absoluta de los votos de la Junta de Gobernadores completa, debe mantenerse en el orden del día si así lo solicita alguno de los miembros presentes en la reunión. El Director Ejecutivo publicará un resumen preciso y completo del orden del día en el Boletín de la Clase Snipe indicando el estado y disposición de todos los puntos. El Director Ejecutivo informará de forma resumida sobre las deliberaciones de la Junta de Gobernadores a los socios con la mayor exactitud posible.

23.4 Orden del día de la reunión: El Director Ejecutivo confeccionará el orden del día para la Junta de Gobernadores. Los miembros de la Junta de Gobernadores pueden añadir asuntos al orden del día notificándoselos al Director Ejecutivo. El Director Ejecutivo pondrá en el orden del día como puntos provisionales aquellas acciones necesarias para la administración de la Clase. Cualquier Secretario Nacional tendrá derecho a añadir puntos provisionales al orden del día. Un grupo de cinco (5) Capitanes de Flota, mediante solicitud firmada, tienen derecho a añadir puntos provisionales al orden del día. Todas las mociones presentadas para una decisión ante la Junta de Gobernadores, y aquellas cuya promulgación o implementación se enfrente a la Constitución o los Estatutos de la Asociación, requerirán que el solicitante adjunte a la moción un programa completo con aquellas secciones específicas de la Constitución o de los Estatutos que se vean afectados por la aprobación de la moción. Cualquier moción así considerada sin la requerida sección puede ser rechazada por la Junta de Gobernadores o congelada hasta que la información requerida sea adjuntada a la moción.

Todas las propuestas relativas a las Reglas de Medición y Restricciones deben ser enviadas en primer lugar al Comité Internacional de Reglas, el cual informará y aconsejará sobre la propuesta. Esta propuesta constituirá un punto del siguiente orden del día.

23.5 Papeletas: El Director Ejecutivo preparará para su distribución y envío a cada uno de los miembros de la Junta de Gobernadores una papeleta para los asuntos presentados a la Junta y que requieran una decisión sin retraso, ya sea para la Reunión bianual o para distribuir mediante correo postal, fax o correo electrónico. Las papeletas llevarán la posibilidad de votar “Sí”, “No” e “Indiferente”. El Director Ejecutivo contará como emitidas oficialmente aquellas papeletas firmadas por un miembro de la Junta de Gobernadores y recibidas por el Director Ejecutivo por correo

postal, fax o correo electrónico en los treinta (30) días siguientes a la fecha de la papeleta. Se considerarán aprobados los puntos del orden del día cuando el Director Ejecutivo haya recibido papeletas emitidas oficialmente con voto “Sí” de una mayoría absoluta de la Junta de Gobernadores. Los puntos provisionales (presentados por los Secretarios Nacionales o por cinco Capitanes de Flota) estarán identificados como tales en la papeleta de votación y se podrá votar “Sí”, “No” y “Corregir” e incluir en el siguiente orden del día o descartar para consideración. Los asuntos provisionales que reciban un voto unánime de “Sí” o “No”, sin correcciones, se considerarán, aprobados o rechazados, respectivamente.

Sección 24. *Secretarios Generales*

Los Secretarios Generales designados en la Sección 23 serán elegidos cada dos (2) años, comenzando su mandato en los años pares, coincidiendo con la reunión de Secretarios Nacionales en el Campeonato de Europa o del Hemisferio Occidental y Oriente. El Presidente de estas reuniones será el actual Secretario General del Hemisferio o, si no está presente, el Secretario Nacional del país donde se celebre el Campeonato. Representantes designados de un país pueden representar a Secretarios Nacionales no presentes, quienes pueden votar en su nombre, pero no se admitirá ninguna otra forma de delegación de voto. Se permitirá el voto por correo postal, fax o correo electrónico. La persona que reciba más votos será nombrada Secretario del Hemisferio para los siguientes dos años.

Sección 25. *Elección de cargos*

La Junta de Gobernadores tiene la facultad exclusiva de proponer y elegir a los Oficiales de la Asociación para el periodo de su mandato, tal elección debe tener lugar lo antes posible después de la reunión general celebrada en el Campeonato del Mundo.

A primeros de Agosto de cada año, el Comodoro nombrará un Comité de Candidaturas para proponer socios para los cargos. El Presidente del Comité de Candidaturas, o el Director Ejecutivo, informará puntualmente a todos los miembros con voto de la Junta de Gobernadores de dichos nombramientos, y solicitará propuestas, las cuales deberán recibirse a primeros de Octubre. Las propuestas del Comité de Candidaturas pueden ser completadas con propuestas de cualquier miembro de la Junta de Gobernadores. Si aparece más de un nombre propuesto para el mismo cargo deben aparecer todos en la papeleta de votación. El Director Ejecutivo enviará por correo postal, fax o correo electrónico las papeletas de voto a todos los miembros con voto a primeros de Noviembre. Éstas serán rellenas y devueltas al Director Ejecutivo a primeros de Diciembre.

Los Oficiales serán elegidos por un período de un (1) año o hasta que su sucesor sea elegido debidamente. Los vocales serán elegidos por la Junta de Gobernadores por un periodo de tres (3) años. Dos (2) vocales serán elegidos anualmente. Generalmente, comenzarán sus funciones el 1 de Enero de cada año.

Sección 26. Socios Vitalicios

Los Comodoros y los Directores Ejecutivos, a menos que hayan sido cesados por causa justificada, al terminar su mandato, serán nombrados socios vitalicios de la Asociación.

Sección 27. Cese de un cargo Directivo

En casos en los que se pruebe que un Oficial de esta Asociación o de una Flota ha sido descuidado en sus obligaciones, puede ser cesado de su cargo por votación de la Junta de Gobernadores.

Sección 28. Reglas y Comité Internacional de Reglas

Siempre que una “carta circular” del Comité Internacional de Reglas con la firma del Presidente se publique en el Boletín de la Clase Snipe, las correcciones, interpretaciones o simplificaciones recogidas pasarán a formar parte del Libro Oficial de Reglas. Tales correcciones, interpretaciones o simplificaciones también serán publicadas en el sitio web de la Clase Snipe (www.snipe.org), sección Reglas.

Sección 29. Medidor Jefe

La Junta de Gobernadores nombrará un Medidor Jefe. Desempeñará el cargo durante un periodo de cuatro (4) años pudiendo ser reelegido tras su primer periodo. Será responsable de la gestión de los Medidores de Clase de todo el mundo. Será miembro del Comité de Reglas y aconsejará al Comité sobre problemas en las Reglas de Medición.

Sección 30. Correcciones

Las correcciones propuestas a la Constitución o los Estatutos, Cambios de Regla, etc. deben ser enviadas al Director Ejecutivo no más tarde del 1 de Junio de cada año para su consideración por parte de la Junta de Gobernadores y el Comité de Reglas.

Sección 31. Distritos

Los países grandes se pueden dividir en distritos a fin de realizar una promoción más efectiva de la Clase Snipe si lo considera conveniente el Secretario Nacional y el Secretario General.

Sección 32. Secretarios Nacionales

Cada país elegirá un Secretario Nacional. Cada Secretario Nacional tendrá un mandato de dos (2) años y puede ser candidato para la re-elección. Los nuevos Oficiales comenzarán sus funciones el 1 de Enero de los años pares. El Secretario Nacional será el representante oficial de la Asociación en su país y actuará como enlace directo entre el Secretario General del Hemisferio correspondiente, la Junta de Gobernadores y el Director Ejecutivo y las Flotas de su país. Toda la correspondencia, cuotas, resultados de regatas y otros asuntos de la Asociación serán administrados a través del Secretario Nacional. El Secretario Nacional no tendrá

poder para interpretar las restricciones de la Clase, tal labor corresponde al Comité Internacional de Reglas, pero será obligación del Secretario Nacional remitir estos problemas al Comité de Reglas para su resolución. No obstante, el Secretario Nacional tiene autoridad para aprobar o rechazar el nombramiento de los medidores de su país. Los Secretarios Nacionales, al ser representantes directos de la Asociación, promocionarán las regatas de Snipes, apoyarán el crecimiento de nuevas flotas, promocionarán las regatas entre flotas y entre países y tendrán, en general, toda la responsabilidad de las actividades de la Clase Snipe en los países que representan. En colaboración con el Secretario General, aprobará o rechazará las solicitudes para Autorizaciones de Flotas y las Autorizaciones de regatas.

El Secretario Nacional puede establecer reglas de procedimiento para la Administración de la Clase en su país. Tales procedimientos pueden ser revisados por la Junta de Gobernadores y modificados por la Junta si lo estima oportuno.

Sección 33. *Comités Permanentes*

El Comodoro designará a miembros de la Junta de Gobernadores como Presidentes de los siguientes Comités Permanentes: Planificación a Largo Plazo, Finanzas y Promoción. Los puestos adicionales en estos Comités están abiertos a todos los miembros de la Clase Snipe, mediante nombramientos realizados por el Comodoro.

Estatutos

Sección 1. *Temporada de regatas*

La temporada de regatas de la Asociación se extiende a los doce meses del año, comenzando el 1 de Enero y acabando el 31 de Diciembre.

Sección 2. *Números de vela y Registro*

Los barcos nuevos que se suponga que han sido construidos de acuerdo con las Reglas de la Clase pueden registrarse y obtener un número de vela en cualquier momento posterior a estar completamente construidos, mediante solicitud al Secretario Nacional y pagando la cuota correspondiente al país. Debe proporcionarse el nombre completo y la dirección correcta del propietario. Al registrar un barco, el Director Ejecutivo le asignará un número de vela que deberá tallarse, grabarse al fuego o moldearse en la caja de la orza en un lugar visible con cifras de una altura mínima de 13 mm.

No se retirará ningún número; aun en el caso de que un barco esté construido contraviniendo las reglas y restricciones de la Clase, debe conservar su número a efectos de identificación. No se reasignará ningún número excepto a un casco antiguo cuya su identificación original se ha perdido. En este caso, se le puede asignar un número inactivo de la época del barco, a discreción del Director Ejecutivo.

Sección 3. *Cambio de dirección*

Se solicita que los propietarios de barcos registrados mantengan informado al Director Ejecutivo sus cambios de dirección a fin de mantener actualizados los archivos de la Asociación.

Sección 4. *Reinscripción*

Los barcos que cambien de propietario mediante venta u otros medios serán nuevamente registrados tan pronto como sea posible por el nuevo propietario, quien notificará al Secretario Nacional de tal cambio de propiedad con información completa del nombre, dirección del nuevo propietario y el lugar donde se encontrará el barco. Si se cambia el nombre del barco, se deberá incluir tal información. Se pagarán las cuotas de transferencias aplicables en todos los cambios de propiedad.

Sección 5. *Medición*

Un barco, para que sea elegible para regatear, debe tener un Certificado de Medición presentado por el Medidor y aprobado por el Comité de Reglas de la Asociación. Para obtener tal Certificado el barco debe ser examinado por el Medidor quien informará de sus hallazgos mediante una Hoja de Datos de Medición aprobada por el Comité de Reglas. Si el barco cumple en todos los aspectos rellenará una Hoja

de Datos de Medición (MDS) y enviará el nombre al Secretario Nacional junto con la cuota del propietario. El propietario pasa entonces a ser socio de la Asociación.

Sección 6. *Deberes del Medidor de Flota*

Cuando el Medidor de Flota es propietario de un Snipe, debería ser el presidente de un comité que mida barcos y recomiende la expedición de Certificados de Medición. Ninguna persona puede tomar o registrar las mediciones de un Snipe sobre el que tenga interés económico o de cualquier otro tipo. La Asociación puede negarse a aceptar más solicitudes de Certificados de Medición de un Medidor o comité que se haya demostrado culpable de negligencia o mala representación en relación con las mediciones. Será obligación del Medidor llamar la atención de la Asociación sobre cualquier discrepancia encontrada fuera de las tolerancias mostradas en la Hoja de Datos de Medición en vigor. Cualquier discrepancia encontrada en barcos construidos profesionalmente será corregida antes de que se le expida un certificado. En caso de que haya discrepancias en un barco construido no profesionalmente y si (en su opinión) la discrepancia está indicada claramente en la Hoja de Datos de Medición. Sin embargo, la decisión última será tomada por el Director Ejecutivo y el Presidente del Comité Internacional de Reglas.

Sección 7. *Derechos de Medición*

Los derechos de medición están fijados por la Flota o por el Medidor con la aprobación de la Flota. De estos derechos, la cantidad especificada por cada país irá a la Secretaría Nacional, junto con la Hoja de Datos de Medición, dicha suma será considerada como la cuota de propietario para el año en curso.

Sección 8. *Medición de barcos no adscritos a flotas*

Se pueden ser propietario de un barco en un lugar donde no exista una Flota. Los propietarios de estos barcos pueden, solicitándolo al Secretario Nacional, recibir una Hoja de Datos de Medición para ser rellenarla en relación con el barco y las velas. Una vez devuelta al Secretario Nacional, junto con las cuotas de la Clase, se le expedirá un Certificado de Medición Provisional condicionado a que el barco y las velas se encuentran dentro de las limitaciones de la Clase. Este Certificado de Medición Provisional estará sujeto a ratificación por parte de un Medidor de Flota quien remedirá el barco y tendrá la potestad de recomendar la expedición del Certificado de Medición. Los Certificados Provisionales de Medición no autorizan a tomar parte en una regata importante de flota, tales como Mundiales, Europeos, Campeonato del Hemisferio Occidental y Oriente, Campeonatos Nacionales, etc.

Sección 8.1. *Certificado de Clase*

El Comité Internacional de Reglas puede autorizar a medidores individuales, tales como un inspector naval, o un Comité de Medición de una regata nacional, para recomendar a los barcos medidos por ellos para la expedición del Certificado de Clase. Si el Presidente del Comité de Internacional de Reglas y el Director Ejecutivo lo aceptan y expiden, tal Certificado de Clase superará la necesidad de un Certificado

de Medición de flota y permitirá que el barco regatee en todas las regatas de categoría nacional o inferior sin necesidad de volver a medir el casco, a menos que antes de una regata dos o más participantes presenten una impugnación, o que durante la regata lo haga el Comité de Regata, o hasta que se realice alguna modificación. El Comité Internacional de Reglas aconsejará a la Junta de Gobernadores acerca de la administración de los Certificados de Clase.

Sección 9. Reglas de regata

Todas las regatas se correrán de acuerdo con el Reglamento de Regatas a Vela de la Federación Internacional de Vela (ISAF) tal como lo adopte la Autoridad Nacional.

Sección 10. Definición de Patrón

El término “patrón” usado en estas reglas así como en las condiciones particulares de los trofeos designará a la persona que gobierna el barco. En regatas de clasificación por puntos únicamente un Socio Senior o Juvenil de la Asociación, o su tripulante habitual reconocido puede ser “patrón”. En regatas autorizadas sólo puede ser “patrón” un Socio Senior o Juvenil de la Asociación. El mismo patrón debe navegar en toda la regata.

Sección 11. Certificado del Capitán de Flota

Un patrón que participe en su Campeonato Nacional o Campeonato Juvenil debe presentar sus credenciales firmadas por su Capitán de Flota, certificando que ha participado de forma adecuada en cinco regatas de clasificación por puntos o regatas autorizadas en la temporada en curso.

Sección 12. Tripulación mínima

Al menos dos (2) personas deben estar a bordo del Snipe en todas las regatas, incluyendo el patrón.

Sección 13. Regatas de Clasificación por Puntos

Los Capitanes de Flota anunciarán las fechas de celebración de las Regatas de Clasificación por Puntos con un mínimo de tres (3) días de antelación. Los resultados de las Regatas de Clasificación por Puntos se enviarán al Director Ejecutivo. Se pueden obtener unos impresos especiales del Director Ejecutivo para este propósito. Cuando una flota no justifique haber realizado cinco Regatas de Clasificación por Puntos en una temporada, puede significar la retirada la Autorización de Flota y la pérdida de condición de socio de todos los miembros de tal Flota.

Sección 14. Regatas Autorizadas

Se recomienda a las Flotas y clubes que organicen regatas que obtengan la autorización del Secretario Nacional. Las fechas seleccionadas se deben comunicar lo antes posible al Secretario Nacional y al Gobernador del Distrito (si lo hay), y la solicitud de autorización se realizará en un Formulario de Solicitud de Autorización, el cual será confeccionado por el Secretario Nacional o el Gobernador del Distrito (si

lo hay). Este Formulario debe rellenarse completamente y se enviarán dos copias al Secretario Nacional o al Gobernador del Distrito (si lo hay) para su aprobación definitiva antes de enviarlas al Director Ejecutivo para la autorización oficial y ratificación de las fechas de la regata. Esto se requiere para evitar conflictos de fechas y asegurar que se cumple con las “Reglas de Organización” de la Clase. Si surge alguna duda acerca de la conveniencia de las respuestas dadas en la solicitud, se puede trasladar ésta a la Junta de Gobernadores de la Asociación para su resolución definitiva. El Director Ejecutivo autorizará la regata cuando así lo recomiende el Secretario Nacional o el Gobernador del Distrito (si lo hay) a menos que haya una razón de peso para no hacerlo.

Sección 15. Profesionales

En las regatas celebradas bajo la jurisdicción específica o general de la Asociación sólo podrán navegar a bordo de un Snipe aquellas personas que participen en regatas como pasatiempo, en contrapunto de ser un medio para ganarse la vida. Ningún regatista perderá su condición de amateur por el hecho de que su forma de ganarse la vida sea el diseño o construcción de barcos, componentes de barcos, velas u otra profesión relacionada con el mar y los barcos. Las apelaciones o protestas relativas a este asunto deberán dirigirse a la Autoridad Nacional.

Sección 16. Marcas en las velas

Las velas podrán llevar el emblema de la Clase Snipe, los números de vela, letras de nacionalidad y galones obtenidos, además de lo previsto por las prescripciones de publicidad de Categoría “C” de la ISAF.

Sección 17. Pérdida del Certificado de Medición

Si cualquier propietario perdiera el Certificado de Medición de su barco deberá solicitar uno nuevo al Medidor de la Flota o a la Oficina de la SCIRA.

Sección 18. Números de vela

Los patrones deben usar sus propias velas en todas las regatas, y el número de vela corresponderá al de un casco medido cuya cuota del año en curso haya sido pagada. Si un patrón posee más de un barco puede usar el número de vela de cualquiera de ellos. En ningún caso dos o más barcos pueden tener el mismo número de vela en una regata autorizada.

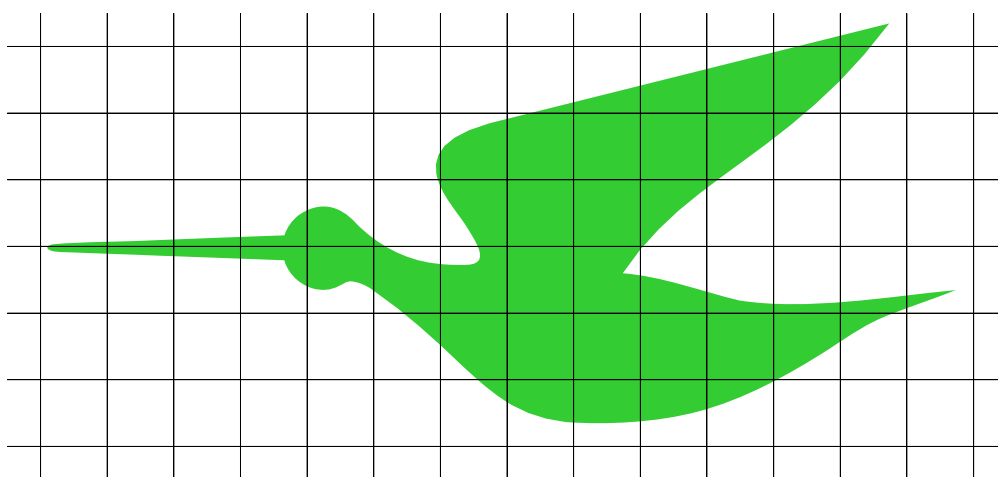
Sección 19. Cuota de Flota

Para que un Flota autorizada sea considerada activa, pagará anualmente a la Asociación una cuota de flota al comienzo de cada temporada. Esta cuota es adicional a las cuotas de los socios.

Sección 20. Comité de Publicidad

Las Flotas que organicen regatas Autorizadas deben tener un Comité de Publicidad, habitualmente compuesto por una persona, cuya única labor será comprobar que la regata es ampliamente cubierta por la prensa. En regatas

autorizadas, el Comité de Publicidad procurará que la cobertura de prensa sea completa, no sólo local sino también a través de las agencias de prensa, fotógrafos, cámaras, radio y televisión.



(1 cuadrado = 1 pulgada)

Insignia oficial del Snipe según fue diseñada por Williams F. Crosby en 1931
Para todos los barcos construidos después del 1 de Enero de 2004

Restricciones Generales

- 1.** *El propósito de las restricciones bajo las cuales se aprueban los cascos y velas de Snipe es el de asegurar, hasta el grado que sea posible, que todos los cascos y velas tienen la misma capacidad competitiva. Es imposible listar todas las variaciones individuales que puedan aparecer en el futuro, y es imposible elaborar ningún conjunto de restricciones bajo las cuales, en un futuro, nadie pueda encontrar un medio aparentemente legal de obtener una ventaja en competición. Ningún barco o vela con características que no estén en concordancia con este propósito será aprobado y no podrá competir a pesar de que no exista una restricción específica para dicha característica. Sólo se harán mejoras y cambios cuando dichas modificaciones no harán obsoletos a barcos y velas más antiguos desde el punto de vista de la capacidad competitiva o cuando puedan ser adoptadas por cualquiera a un precio razonable.*
- 2.** Los barcos deben ser medidos por Medidores de Flota elegidos o nombrados, o por Medidores de Clase aprobados por la SCIRA. Un Certificado no será válido a menos que esté recomendado y firmado por tal Medidor. (Ver también Regla de Certificación de Fabricantes en página 43)
- 3.** Para que un barco pueda regatear en esta Clase, debe estar construido de acuerdo con estas Reglas de Medición en todos sus aspectos. Un barco que no reúna todos estos requisitos no podrá recibir un Certificado de Medición, pero conservará su número de identificación. Tales barcos no pueden tomar parte en ninguna regata abierta o cerrada. El Medidor debe advertir al Director Ejecutivo

sobre aquellos barcos que no puedan cumplir estos requisitos, proporcionando el número de barco y el nombre y dirección tanto del propietario como del fabricante.

4. Nada es opcional en estos planos, especificaciones o restricciones a menos que así se especifique.

Casco

5. Espesores de costados, espejo, laterales de la caja de la orza y fondo:
 - Fibra de vidrio: mínimo 3 mm (1/8")
 - Sandwich de fibra de vidrio y de espuma o fibra de vidrio y de panal de abeja: mínimo de 3 mm (1/8") en la piel exterior y 1.5 mm (1/16") en la piel interior.
 - Madera: Si la densidad es mayor a 512 kg/m³ (0.0185 libras/pulgada³), 13 mm (1/2") de espesor mínimo. Si la densidad es menor de 512 kg/m³ (0.0185 libras/pulgada³), 19 mm (3/4") de espesor mínimo.
 - Contrachapado: mínimo 10 mm (3/8").
 - Contrachapado y fibra de vidrio: mínimo 10 mm (3/8") más la fibra de vidrio.
6. Ancho de la quilla 102 ± 3 mm (4" ± 1/8") de superficie plana desde la popa hasta la sección 2, y un mínimo de 51 mm (2") en la sección 1.
7. La roda debe seguir una curva suave y debe seguir la tabla de medidas mostrada en el plano.
8. El radio máximo de los cantos es de 19 mm (3/4") en la sección 1, estrechándose hasta 3 mm (1/8") en la sección 2 y 3 mm (1/8") desde ahí hasta popa.
9. La falta máxima de planitud a popa de la sección 1 en cualquier sección perpendicular al barco es de 3 mm (1/8") por 305 mm (pie) de distancia sobre la que la falta de planitud se comprueba.

Cubierta

10. Espesor:
 - Contrachapado: mínimo 6 mm (1/4"). Debe emplearse calidad para exteriores.
 - Fibra de vidrio: mínimo 1.5 mm (1/16")
 - Sandwich de fibra de vidrio con espuma o con panal de abeja: mínimo 1.5 mm (1/16") en la piel exterior.
11. La cubierta de proa debe abarcar todo el ancho del barco hasta un punto situado al menos a 1842 mm (72 1/2") a popa de la roda.
 - 11.1. La cubierta de popa debe tener una longitud mínima de 457 mm (18").
 - 11.2. La flecha máxima de la cubierta es de 127 mm (5").

- 11.3.** La parte superior del rompeolas debe estar, al menos, a 51 mm (2") en vertical por encima de la cubierta en una distancia mínima de 610 mm (2 pies) a cada lado de crujía.
- 11.4.** La proyección máxima de la cubierta o cintón por fuera del trancanil es de 32 mm (1 ¼") en un plano horizontal a nivel con el trancanil.
- 11.5.** El agujero por el que el mástil atraviesa la cubierta (fogonadura) debe tener un tamaño máximo de 76 mm (3") en sentido transversal y 254 mm (10") en sentido longitudinal del barco. El extremo delantero del agujero estará a no menos de 1494 (58 7/8") a popa de la roda.* Esta frase se aplicará a todos los barcos.

Bañera

- 12.** Anchura máxima: 1016 mm (40"). Si la cubierta a los lados de la bañera baja en curva, la anchura máxima se medirá en la intersección de la cubierta con un plano a 51 mm (2") por debajo del trancanil. Las esquinas de la bañera pueden ser en ángulo o con cualquier radio.

Construcción de barcos de fibra de vidrio

- 13.** Sólo fabricantes profesionales de embarcaciones certificados por SCIRA pueden fabricar cascos de Snipe en fibra de vidrio (Regla de Certificación de Fabricantes en página 43). Efectivo a partir del 1 Enero 1965, se permite la construcción de cascos en fibra de vidrio bajo las mismas tolerancias aprobadas por la ISAF y actualmente en vigor para cascos de madera. Parte o la totalidad del cintón puede moldearse con el casco. ***El método de construcción de barcos en fibra de vidrio de cada fabricante debe ser aprobado por el Comité de Reglas.*** El espesor del casco debe ser uniforme excepto donde deba ser localmente reforzado como en la quilla, cantos, roda, base de palo, donde se fija el cadenote del stay y los herrajes del timón. El incremento de espesor debido a la incorporación de material de flotación en los costados y el fondo no es una violación de este requisito. Si se desea, las panetas pueden fijarse directamente al fondo del barco, eliminando los soportes. Se puede usar una estructura de sandwich de fibra de vidrio y espuma para el suelo. Se puede emplear madera y contrachapado como refuerzos locales.
- 13.1.** Todos los barcos construidos por profesionales deben medirse antes de salir de fábrica por un Medidor satisfactorio para el fabricante y para el Secretario Nacional. Los barcos que no hayan medido así están prohibidos para competir en regatas de nivel superior a local hasta que la medición se haya efectuado. Una medición completa incluye la prueba de Momento de Inercia.
- Materiales:** pueden usarse tela de fibra de vidrio, mat o roving tejido, tanto con resina de poliéster como con resina de epoxy. El contenido en fibra debe ser de, al menos, un 30% en peso.

Cubierta: La cubierta puede ser de contrachapado o de fibra de vidrio. En general, una cubierta de fibra de vidrio necesita algún tipo de construcción de doble capa y núcleo con el fin de obtener la rigidez adecuada.

Flotabilidad: Dentro del casco debe incluirse 0.184 m^3 ($6 \frac{1}{2}$ "") de poliestireno expandido, espuma de uretano o equivalente, con una densidad máxima de 40 kg/m^3 ($2 \frac{1}{2} \text{ kg/pie}^3$). Se consideran equivalentes la madera de balsa o la espuma encerrada en tela de fibra de vidrio pre-impregnada de resina. No se consideran adecuados compartimentos supuestamente estancos.

Construcción de barcos en contrachapado

14. Fondo y costados: El peso del contrachapado empleado debe ser de, al menos, 5.65 kg/m^2 ($18 \frac{1}{2}$ onzas/pie²). Si se emplea material de 10 mm ($3/8$ ""), se puede usar fibra de vidrio u otro material de recubrimiento para elevar el peso del barco hasta el mínimo permitido.

Flotabilidad: Se deben fijar 0.085 m^3 (3 pie^3) de espuma en el casco.

Flotabilidad

15. Todos los barcos deben cumplir el siguiente requisito de flotabilidad: cuando el barco ha volcado y ha permanecido en cualquier posición el tiempo suficiente para que entre tanta agua como sea posible con olas grandes, tras ser adrizado, flotará de tal forma que el punto más bajo del borde de la bañera por donde pueda entrar el agua esté, al menos, a 152 mm (6") por encima del agua cuando el barco esté sosteniendo 136 kg (300 libras). Esto puede cumplirse mediante tanques, flotadores, bañeras autoachicantes, aumento de material flotante de baja densidad u otros medios adecuados. Se pueden practicar agujeros con un máximo de 645.2 cm^2 (100 pulgadas²) en el espejo a fin de facilitar el drenaje. Cuando se incluya drenaje en el espejo para cumplir esta regla, deberán tener un mínimo de 290.3 cm^2 (45 pulgadas²) en total. **Para barcos construidos antes del 1 de Enero de 2001** que cumplan con los requisitos de esta regla, la caja de la orza debe tener una altura mínima de 229 mm (9") por encima del exterior de la quilla si el barco, después de volcar y ser adrizado, flota lo suficientemente alto para que el agua salga por la cajera; si no es así, la cajera tendrá una altura de 51 mm (2") por encima del nivel del agua tras volcar y ser adrizado.

Prueba del Momento de Inercia

16. Todos los cascos limpios, como se definen en el párrafo 37, deben someterse a la prueba del Momento de Inercia (para una descripción completa del método, ver el Suplemento a la Hoja de Datos de Medición para la prueba del Momento de Inercia). El Momento de Inercia del casco se calcula según la siguiente fórmula:

$$I = \frac{C \cdot D^2 \cdot T^2}{4 \cdot \pi^2}$$

Donde:

- I = Momento de Inercia
- C = Constante del muelle en libras/pie (kp/m)
- D = Distancia al eje de giro en pies (m)
- T = Periodo de oscilación en segundos
- $\pi = 3.1416$

Para nuestro propósito, $D = 104'' - 1'' + 9/32'' = 103.281'' = 8.6068$ pies (2.6233 m).

La constante del muelle será proporcionada por la SCIRA junto con los mismos.

La fórmula puede ahora simplificarse a:

- Sistema inglés: $I = \frac{C \cdot 8.6068^2 \text{ ft}^2 \cdot T^2}{4 \cdot 3.1416^2} = 1.8764 \cdot C \cdot T^2 \text{ slug} \cdot \text{ft}^2$ [C en lb/ft, T en s]
- Sist. métrico: $I = \frac{C \cdot 2.6233^2 \text{ m}^2 \cdot T^2}{4 \cdot 3.1416^2} = \begin{cases} 0.1743 \cdot C \cdot T^2 \text{ slug métrico} \cdot \text{m}^2 & [C \text{ en } \text{kp}/\text{m}, T \text{ en s}] \\ 0.1743 \cdot C \cdot T^2 \text{ kg} \cdot \text{m}^2 & [C \text{ en } \text{N}/\text{m}, T \text{ en s}] \\ 1.7083 \cdot C \cdot T^2 \text{ kg} \cdot \text{m}^2 & [C \text{ en } \text{kp}/\text{m}, T \text{ en s}] \end{cases}$

El momento de inercia mínimo del casco, determinado según la fórmula precedente será de:

- Inglés: 200 slug·ft²
- Métrico: 27.676 slug métrico·m² = 271.22 kg·m²

Si el Momento de Inercia del casco no alcanza el mínimo, se moverá o añadirá peso en los extremos para elevarlo hasta el mínimo.

Orza

17. Verificar las dimensiones con el plano, no se permite otra forma. El máximo radio de las esquinas inferiores es de 13 mm (1/2")*. La orza estará hecha de cualquier aleación de aluminio resistente. Se recomienda 6061T6 o equivalente. El espesor de la orza será de 10 mm (3/8"). No habrá insertos u otro medio de cambiar la distribución de peso. Las orzas tendrán espesor uniforme, excepto en los 25 mm (1") próximos a los bordes, los cuales podrán ser perfilados. Las anchuras de la orza tienen una tolerancia de ± 3 mm (1/8"). Las orzas pueden cortarse para ser aligeradas (ver dibujo). El asa de la orza se instalará de tal manera que el borde posterior de la orza sea perpendicular a la línea base cuando la orza está completamente calada, y la orza no asomará más de 851 mm (33 1/2") por debajo de la quilla. El punto a 851 mm (33 1/2") se marcará con un punzón en la cara de estribor del borde de popa.

17.1. Efectivo el 1 de Enero de 2001: Las orzas que cumplen las restricciones de la regla 17 fabricadas en sheet molding compound (SMC) por Inapal Plásticos de Portugal pueden ser usadas en cualquier regata hasta, pero sin incluir,

campeonatos nacionales y principales campeonatos internacionales. Sin embargo, la Secretaría Nacional de cualquier país de la SCIRA puede aprobar el uso de la orza de SMC en el campeonato nacional de ese país. Los barcos que naveguen con la orza de SMC deben añadir lastre donde sea fácilmente visto para cumplir con las restricciones de peso mínimo de la Clase. Este lastre debe fijarse con tuercas de seguridad, tela de fibra de vidrio o masilla permanente. Sólo se puede medir y usar una sola orza por regata.

- 17.2.** Cajera: La ranura tendrá una longitud máxima de 546 mm (21 ½”) y no más de 13 mm (½”) de ancho si es de fibra de vidrio, o 14 mm (9/16”) si es de madera o de contrachapado. El borde posterior de la caja de la orza será perpendicular a la línea base. El borde anterior de la cajera podrá ser perpendicular o tener una inclinación hacia proa de 6 mm (¼”) máximo en la parte superior de la cajera. Si se emplean juntas, sólo se emplearán en la parte superior de la cajera. Se puede usar cualquier tipo de junta.

Para barcos construidos después del 1 de Enero de 2001: El borde de popa de la orza debe medir 310 mm -0 +3mm (12 ¼” -0” +1/8”) desde el fondo del casco hasta la parte superior de la caja de la orza. **La parte superior de la caja de la orza debe ser paralela a la línea base*.**

- 18.** La orza debe restringirse mientras se regatea de tal forma que ningún punto del borde inferior esté a menos de 305 mm (12”) de la quilla. Para permitir la comprobación de la posición de la orza mientras se compite, se pintará una banda de 25 mm (1”) de ancho en cada lado de la orza. El borde superior de la banda estará alineada con la superficie de la cubierta en crujía cuando la orza está en la posición más alta permitida. Se debe usar un cabo de seguridad en la orza mientras se regatea. El cabo de seguridad no será ajustable y estará fijado al barco y a la orza con un grillete o mosquetón de dimensión adecuada*. Se puede usar cualquier tipo de sistema de retención mientras permita que la orza sea completamente calada con el barco volcado sin necesidad de nadar bajo el barco. Sólo se puede usar una sola orza durante una regata a menos que haya sufrido un daño irreparable.

Excepción a la aplicación de las reglas n° 17 y 18

La nueva forma y espesor de la orza debe usarse después del 1 de Enero de 1976 en todos los barcos de los Campeonatos del Mundo, Campeonatos del Hemisferio Occidental y Campeonatos Europeos. Aquellos barcos que no puedan usar orzas de 10 mm (3/8”) de espesor debido a la anchura de la caja de la orza, usarán orzas de 8 mm (5/16”) de espesor con la nueva forma. La longitud de la caja de la orza será de 546 mm (21 ½”) como máximo.

Timón

19. El timón estará hecho de madera, madera y fibra de vidrio, fibra de vidrio o fibra de vidrio y espuma. Los timones metálicos están prohibidos. Sólo puede usarse un timón durante una regata a menos que haya sufrido daño irreparable.
20. El espesor del timón por encima y por debajo de la línea de flotación será de 19 mm (3/4") como mínimo y 38 mm (1 1/2") como máximo.
21. La cuerda de la pala por debajo de la línea de flotación será de 260 mm (10 1/4") como máximo y 254 (10") como mínimo. Esta medida debe tomarse aproximadamente en ángulo recto al borde de ataque.
22. El peso mínimo del timón incluyendo los herrajes es de 2.72 kg (6 libras). Se puede fijar permanentemente un peso de no más de 450 gramos (1 libra) para alcanzar el peso mínimo.
23. Sólo se permitirá el uso de timones abatibles en regatas locales en aquellos lugares en los que éstas sean aconsejables por las condiciones locales. No se usarán en regatas ni campeonatos.
24. La caña será fuerte y estará firmemente fijada a la cabeza del timón de tal forma que no se pueda deslizar a proa o a popa, y no se extenderá a popa lo suficiente para aumentar artificialmente la eslora del barco. La caña debe estar directamente conectada al timón y completamente por encima de la cubierta de popa.
25. El timón debe estar siempre montado paralelo al espejo. Debe montarse tan próximo como sea convenientemente posible al espejo, con una separación máxima de 38 mm (1 1/2"). No se permiten ajustes verticales o cambios en el ángulo. Habrá un medio adecuado de impedir que el timón se desmonte cuando el barco esté en posición invertida
26. Los machos y las hembras tendrán un diámetro de 8 mm*.
- 26.1. La hembra inferior estará fijada en el espejo a 155 mm (6 1/8") por encima de la intersección del espejo con la quilla. La hembra superior estará a 410 mm (16 1/8") por encima de la intersección del espejo con la quilla.

Mástil - Botavara - Aparejo

27. Sólo se usará un mástil durante una regata, a menos que haya sufrido un daño irreparable. El mástil tendrá una anchura mínima perpendicular a crujía de 32 mm (1 1/4") en la banda límite superior y en cualquier punto por debajo de ésta. El mástil puede tener un estrechamiento por encima de la intersección con el estay. Este estrechamiento debe ser uniforme. Pueden emplearse extrusiones de aluminio, que deben ser de 6061T6 o equivalente. Los mástiles que tengan una dimensión perpendicular a crujía de 54 mm (2 1/8") o menos deben usar

crucetas. La longitud y el límite de apertura de las crucetas no deben ser ajustables durante regata. Los mástiles giratorios están prohibidos.

27.1. Para todos los barcos construidos a partir del 1 de Enero de 2001: La parte inferior del herraje donde apoya la coza del palo estará a no más de 400 mm (15 3/4") y a no menos de 390 mm (15 3/8") por debajo del trancanil. Para barcos más antiguos: El mástil se apoyará sobre la quilla, o a no más de 51 mm (2") por encima del tanque de flotación del fondo.

28. Se deben usar drizas, que deben bajar al barco por fuera o por dentro del mástil.

28.1. Las intersecciones de obenques, estay y driza de foque con la superficie del palo estarán entre 4470 mm (14' 8") y 4572 mm (15' 0") por encima del trancanil. Ver dibujo para el método de determinación de la intersección. Esta limitación sólo se aplica a mástiles construidos después del 1 de Enero de 1992 y antes del 1 de Enero de 2001.

Para barcos construidos después del 1 de Enero de 2001: Las intersecciones de obenques, estay y driza de foque con la superficie del palo estarán entre 4860 mm (15' 11 3/8") y 4962 mm (16' 3 3/8") de la coza del mástil.

29. Se pintarán dos bandas de 25 mm (1") de ancho en un color contraste con el color del palo. Puede usarse cinta adhesiva que no se despegue fácilmente y que se fije tan permanentemente como pintura (tal como la cinta de mylar). Las cintas que se despeguen fácilmente, como las de los electricistas o las cintas plásticas decorativas no son aceptable. Las bandas se situarán como sigue:

El borde inferior de la banda límite superior no estará a más de 6109 mm (20' 1/2") por encima del trancanil (no necesita ser medida en barcos construidos después del 1 de Enero de 2001).

Para barcos construidos después del 1 de Enero de 2001: El borde inferior de la banda límite superior no estará a más de 6499 mm (21' 3 7/8") por encima de la coza del mástil

El borde superior de la banda límite inferior estará, como máximo, a 5112 mm (16' 9 1/4") por debajo del borde inferior de la banda límite superior.

Mientras se regatea, la vela mayor debe estar montada entre los bordes interiores de ambas bandas. Se instalará un tornillo u otro tope en el borde inferior de la banda superior a fin de evitar que la mayor sea izada más de lo permitido. Los mástiles que cuenten con un sistema de bloqueo de driza en el penol del palo no necesitan llevar este tope.

30. El mástil, incluyendo drizas, estays, pinzote, guitarras, crucetas y coza debe pesar un mínimo de 9.1 kg (20 libras) y no se puede añadir nada al palo excepto los herrajes necesarios o refuerzos. El centro de masas en las condiciones de medición, con las drizas, estay y obenques extendidos a lo largo del palo y temporalmente encintados al palo, estará al menos a 1524 mm (60") por encima

de la banda límite inferior. Si el palo cumple esta regla, seguirá siendo legal si se le añade una placa o un refuerzo*.

- 31.** Todos los barcos deben tener un estay de proa y dos obenques. No se puede usar un backstay. El estay de proa debe ser completamente metálico y de un diámetro mínimo de 2.5 mm (3/32”), tanto de cable como de varilla, y debe fijarse a un cadenote u otro herraje de cubierta. La longitud del estay debe ser tal que no permitirá que el palo toque el extremo de popa de la fognadura cuando el palo esté sujeto sólo por el estay y los obenques y los empujadores no estén trabajando. Las longitudes de estay y obenques no podrán ser ajustadas mientras se compete.
- 31.1.** Los anclajes de los obenques pueden estar bajo cubierta. Los cadenotes o los pasacascos de los obenques estarán a no más de 102 mm (4”) por dentro de la línea del trancanil y entre 1778 mm (70”) y 1981 mm (78”) a popa de la roda.
- 31.2.** La coz del palo se sujetará en la carlinga por medio de una abrazadera, cable u otro medio adecuado. Puede restringirse el movimiento del palo en dirección proa-popa o en dirección lateral por medio de cuñas a nivel de cubierta. Se pueden usar tirantes hacia proa o popa, pero estarán fijados por debajo de la banda límite inferior. No se moverá la posición de la coz en la carlinga durante la competición.
- 31.3.** Se permite el uso de un cabo elástico para eliminar la falta de tensión en el estay de proa, y entre los obenques y el mástil.
- 31.4.** El resto del aparejo es opcional. La jarcia de labor es opcional. No se permiten los aparejos conocidos como aerodinámicos.
- 32.** La longitud de la botavara tendrá un máximo de 2641 mm (8’ 8”), medidos desde la cara de popa del palo.
- 33.** El canto máximo de la botavara, incluyendo el carril, será de 102 mm (4”) y el mínimo es de 89 mm (3 ½”) si es de madera. La anchura máxima es de 76 mm (3”). El espesor mínimo de una botavara de contrachapado es 19 mm (3/4”). Puede emplearse una sección de 63 mm (2 ½”) de canto y al menos 22 mm (7/8”) de ancho. Cualquier sección que pueda usarse para un palo es válida para la botavara.
- 34.** Las botavaras de aluminio pueden ser de aleación 6063T6 o equivalente.
- 35.** Una banda de 25 mm (1”) con el borde anterior situado a 2559 mm (8’ 4 ¾”) a popa de la cara de popa del mástil (la cara de popa del mástil incluye el carril de la mayor y el material que rodea la relinga) limitará la longitud del pujamen de la mayor. Un tornillo u otro medio impedirá que el borde más a popa del puño de escota de la mayor no sobrepasará el borde anterior de la banda límite.
- 36.** La botavara será recta y no tendrá estrechamiento o agujeros para aligerar. Puede reducirse el canto de la botavara en ambos extremos para acceder a las

poleas o a la relinga. Sólo se puede usar una botavara en una regata a menos que haya sufrido daño irreparable.

Límite de peso

- 37.** El peso mínimo, incluyendo mástil, botavara, jarcia, escota de mayor, un tangón manual o un sistema de tangón automático, orza, timón y caña será de 172.8 kg (381 libras)

El casco limpio incluyendo cubiertas, caja de orza, panetas, flotadores, herrajes del casco y equipo de navegación, pesará un mínimo de 125.2 kg (276 libras).

Se pueden fijar permanentemente 15 kg (33 libras) de lastre adicional en cualquier posición, sujeto a los requisitos del Momento de Inercia y donde pueda verse. Estará sujeto con tuercas con pasador o tela de fibra de vidrio (ver Suplemento a la Hoja de Datos de Medición para la prueba del Momento de Inercia). Los barcos que no cumplan la limitación del peso, deben fijar permanentemente el lastre necesario antes de obtener su Certificado de Medición. Los barcos deben ser pesados de nuevo al inicio de cada temporada.

- 37.1.** El lastre extra para compensar la diferencia de peso entre una orza de aluminio y una de SMC (ver regla 17.1) está exenta de la limitación de 15 kg de la regla 37.

- 38.** Efectivo a partir del 1 de Enero de 1996: Los Certificados de Medición incluirán un diagrama del casco indicando la posición y peso del lastre y el valor del Momento de Inercia.

Velas

- 39.** En todas las regatas, los patrones usarán sus propias velas. Los Master y los Juveniles podrán usar velas prestadas o alquiladas para sus respectivos Campeonatos del Mundo. El número de la mayor corresponderá a un barco medido cuya cuota del año en curso haya sido pagada y esté registrado a nombre del patrón. Si el patrón posee más de un barco, puede usar el número de vela de cualquiera de sus barcos.

Números: La posición de los números, letras y emblemas cumplirán las reglas de la ISAF y los requisitos adicionales de estas reglas de Clase. Los números de velase situarán a diferentes alturas a ambos lados de las velas. La distancia media del puño de driza de la mayor hasta los números, oscilará entre un tercio y la mitad de la distancia del puño al pujamen.

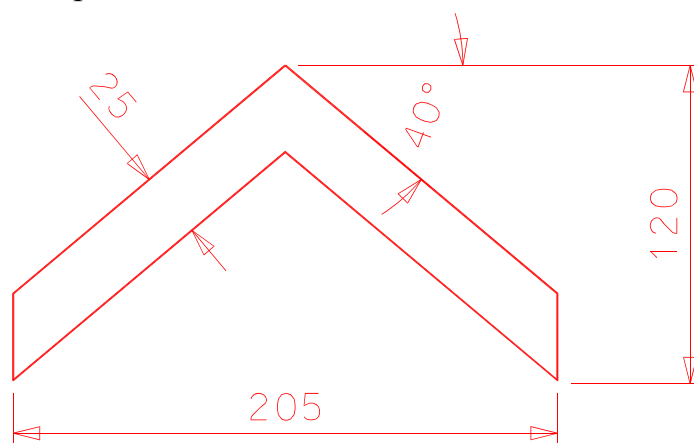
Letras: Es obligatoria la utilización de letras para designar el país en el que está registrado el barco. Las letras estarán a distintas alturas en ambas caras de la vela y por encima de los números de ambas caras.

Emblema: El emblema de la Clase estará situado inmediatamente por encima del sable superior y será una reproducción precisa del emblema oficial, el cual puede obtenerse del Director Ejecutivo. Se pueden llevar galones honoríficos inmediatamente por debajo del sable superior. El emblema, galones, letras del

país y número de vela tendrán 305 mm (12”) de altura mínima y entre 152 mm (6”) y 203 mm (8”) de ancho (excepto la “I” y el “1”).

La insignia que indica honores obtenidos consiste en un galón como el que se muestra más abajo y en uno de los cinco colores designados. Ninguna vela llevará más de un galón, correspondiente al campeonato de mayor categoría que se haya ganado. Los honores ganados y mostrados en las velas se otorgan con carácter permanente al patrón, no al barco.

Oro	Campeón del Mundo
Plata	Campeón de Europa, del Hemisferio Occidental o del Oriental
Rojo	Campeón Nacional
Azul	Campeón Nacional Juvenil
Verde	Ganador de una regata abierta o de distrito en la que han participado barcos de cinco o más flotas
Negro	Campeón de flota



Cotas en mm

40. Materiales: Se puede usar cualquier tipo de tela de poliéster tejido o de material laminado de tres capas de película de poliéster que tengan un peso mínimo de 111.4 gr/m² (2.6 onzas/yarda de velero). La aprobación de material laminado se limita a materiales fabricados comercialmente, disponibles en el mercado y que sean competitivos en precio con materiales tejidos y que sean específicamente aprobados por el Comité de Reglas en cada caso particular.

Si se desea, se puede usar una ventana transparente de material no tejido en cada vela, con una superficie máxima de 1858 cm² (2 pie²) por ventana.

41. Construcción: Las balumas deben tener dobladillo o un refuerzo de, al menos, una capa adicional de material del mismo peso específico como mínimo que el cuerpo de la vela o su equivalente. Las velas pueden ir selladas o encoladas.

42. No se usarán sables adicionales u otro medio de aumentar artificialmente la rigidez de la baluma de ninguna vela.

- 43.** Las dimensiones que se indican corresponden con las medidas máximas. No se permiten velas sobredimensionadas en ninguna de las dimensiones controladas. Una vela nueva no será aprobada si, en opinión del Medidor, no permanecerá dentro de los límites después del estirón inicial. Las velas pueden volver a medirse y su aprobación puede ser cancelada en cualquier momento. Deben ser medidas al comienzo de cada temporada y así marcadas.
- Todas las medidas se tomarán sin tener en cuenta los alunamientos, en línea recta, entre los centros de los ollaos. No se admitirán correcciones para ollaos mal situados y cuya consecuencia sea una vela menor que el tamaño máximo admisible.
- Si un ollaos está situado más lejos del borde de la vela de lo permitido, la vela no será aceptada.
- Ver el dibujo complementario con las dimensiones límite de las velas en las páginas 40 y 38.
- Al medir las distintas dimensiones del foque y de la baluma de la mayor, se someterá a la vela a una tracción directa de 3.6 kg (8 libras).
- La mayor se medirá con los sables montados.
- No se permiten spinnakers.
- El Medidor marcará el puño de amura de las velas aprobadas con la fecha y sus iniciales antes de que se usen en ninguna competición.
- 44. Royalties:** Una etiqueta de royalty de vela de la SCIRA debe fijarse permanentemente en todas las mayores y foques. No se aceptará ni medirá una vela nueva para competir sin la correspondiente etiqueta; no es una vela de Snipe la que no lleva una etiqueta de royalty. Es obligación del velero comprar estas etiquetas a la Oficina de la SCIRA.
- 45. Mayor:** El grátil y el pujamen de la mayor no necesitan medirse. Las dimensiones límite pueden comprobarse sobre el palo y botavara mientras se regatea. Las mayores con pujamen no relingado no están permitidas. La dimensión máxima de la baluma es de 5334 mm (17' 6").
- 45.1.** Para velas fabricadas después del 1 de Enero de 2000: Para medir la distribución de cuerdas y posición de sables se procederá como sigue: determinar el punto medio de la baluma doblando la vela hasta que el centro del ollaos del puño de driza coincida con el centro del ollaos del puño de escota. Eliminar las arrugas de la baluma y marcar el punto de la baluma con un lápiz o rotulador indeleble. Volver a doblar la vela de forma que los centros de los ollaos coincidan con el punto medio. Eliminar las arrugas de la baluma y marcar los dos nuevos puntos de la baluma. Medir desde estos puntos al punto más próximo del grátil, incluyendo la relinga. Usar sólo la tensión necesaria en la vela para eliminar las arrugas*. Las dimensiones máximas de las cuerdas a cada altura son las siguientes:
- **Cuerda superior:** 1067 mm (3' 6")*

- **Cuerda medio:** 1755 mm (5' 9 1/8")*
- **Cuerda inferior:** 2238 mm (7' 4 1/8")*

La posición de los sables se mide al centro de las fundas de los mismos.

Para velas más antiguas: La dimensión máxima entre el punto medio de la grátil ya el punto medio del baluma es de 1791 mm (5' 10 1/2"). Determinar el punto medio del grátil doblando la vela hasta el el centro del ollao del puño de amura coincida con el centro del ollao del puño de driza. Determinar el punto medio de la baluma doblando la vela hasta el el centro del ollao del puño de escota coincida con el centro del ollao del puño de driza. Las medidas se toman desde el interior de la relinga hasta la baluma y se comprobará con sólo la tensión necesaria para eliminar las arrugas.

46. Las relingas pueden recortarse en los puños de amura no más de 254 mm (10"). La relinga del pujamen y la del grátil de la mayor sólo se pueden recortar en el puño de amura.
47. Se puede incluir un ollao en la mayor para tensar el grátil mientras se regatea. Consultar el dibujo para ver la localización. Se puede montar un cabo a través de este ollao de cualquier manera que se desee para tensar el grátil.
48. La longitud máxima de los sables de la mayor (las fundas no serán más de 38 mm (1 1/2") más largos que los sables):
 - Sable superior: 457 mm (18")
 - Sable central: 686 mm (27")
 - Sable inferior: 610 mm (24")
49. La dimensión máxima del extremo superior de la mayor es de 176 mm (medida perpendicularmente al grátil) desde el interior de la relinga..
- 49.1. La baluma de la mayor entre la tablilla y sable superior será rectilínea o casi rectilínea así como en las otras porciones de baluma (entre sables y entre el sable inferior y el puño de escota).
50. Dimensiones máximas del foque:
 - **Pujamen:** 1956 mm (6' 5")
 - **Del ollao de driza a punto medio de pujamen:** 3708 mm (12' 2")
 - **Grátil:** 3734 mm (12' 3")
 - **Baluma:** 3505 mm (11' 6")
51. El uso de garruchos de foque es opcional. Si se usan, habrá un mínimo de 5 y un máximo de 10 garruchos, uno a cada extremo del grátil y el resto equiespaciados. Si se usan garruchos de tela, se pueden cubrir un máximo de 254 mm (10") del estay. El foque puede cazarse por dentro o por fuera de los obenques. No se permiten sables o similar en el foque. El foque debe poder montarse sin desmontar el estay de proa. El foque debe contar con un cable fijado al grátil mientras se regatea. El cable de la relinga debe fijarse en cubierta y no puede moverse mientras se regatea.

- 51.1.**No se permite tablilla ni batidor de baluma en el foque.
- 51.2.**El alunamiento de la baluma y pujamen será una curva uniforme.
- 51.3.**Medición de la cuerda del puño de driza. Ver dibujo complementario en la página 40.

Opciones aprobadas y no recogidas en otra sección

- 52.** Bañera autoachicante: Ninguna restricción en método de construcción
- 52.1.**Cinchas para hacer banda: No hay restricciones en número o localización.
- 52.2.**Cañín: Sin restricciones.
- 52.3.**Trapa: Sin restricciones.
- 52.4.**Mordazas para la escota del foque o de la mayor: Sin restricciones en número, tipo o localización.
- 52.5.**Escoteros de foque: Sin restricciones de tipo o localización.
- 52.6.**Pie de gallo de la escota de mayor: Se permite cualquier tipo o localización. Puede ajustarse mientras se regatea.
- 52.7.**Pajarín: Se permite cualquier tipo. Puede ajustarse mientras se regatea.
- 52.8.**Pinzote deslizante: puede montarse en un carril o una ranura del palo. Debe tener algún medio de retención para evitar que se deslice hacia abajo más allá de la posición que proporciona la máxima longitud legal del grátil. La posición del pinzote puede cambiarse mientras se regatea.
- 52.9.**Las panetas son opcionales.
- 52.10.** Todas las dimensiones métricas se redondearán al milímetro más cercano*. Cualquier duda debe resolverse usando el sistema acostumbrado, el cual se muestra, y que se ha usado para diseñar el barco.
- 52.11.** La longitud máxima total del tangón es de 2642 mm (104”) y no puede sobresalir por delante de la proa ni por detrás del extremo de la botavara cuando no está montado. Se permite un sistema automático para montar y desmontar el tangón usando cabo elástico. El herraje del palo con el que se monta un tangón automático no se proyectará más allá de la cara delantera del palo.
- 52.12.** Las fibras de carbono o aramida o película micro-estriada no se utilizará en la construcción del casco o equipo principal. Se pueden usar materiales exóticos en los herrajes de la jarcia de labor sólo si se fabrica comercialmente y está disponible en el mercado a precios competitivos con herrajes similares y equipo de material no exótico.
- 52.13.** No se usarán a bordo dispositivos electrónicos que cuenten con funciones distintas a rumbo y tiempo.

Miscelánea

52.14. Los barcos deben llevar chalecos salvavidas en buenas condiciones para todos los ocupantes en todo momento, y el Comité de Regatas puede exigir llevarlos puestos cuando se regatea si lo consideran necesario.

52.15. Debe llevarse una pala o remo adecuados.

52.16. Debe llevarse un cabo de remolque de una longitud mínima de 10 m (33') y 6 mm (1/4") de diámetro mínimo. La SCIRA no obliga a llevar ancla, pero alguna autoridad local puede exigirlo.

52.17. Están prohibidos los asientos deslizantes, planchas de contrapeso, trapecios u otro método artificial de sostener el peso del patrón o del tripulante con objeto de equilibrar el barco. Esto no prohíbe el uso de cinchas o cualquier tipo de cabo o tira fijada al barco dentro de una distancia de 203 mm (8") de la superficie de la cubierta. Se le permite al tripulante asirse a los obenques.

Las frases marcadas con un asterisco serán de aplicación para barcos, mástiles y velas construidos después del 1 de Enero de 2000.*

Instrucciones para Medidores

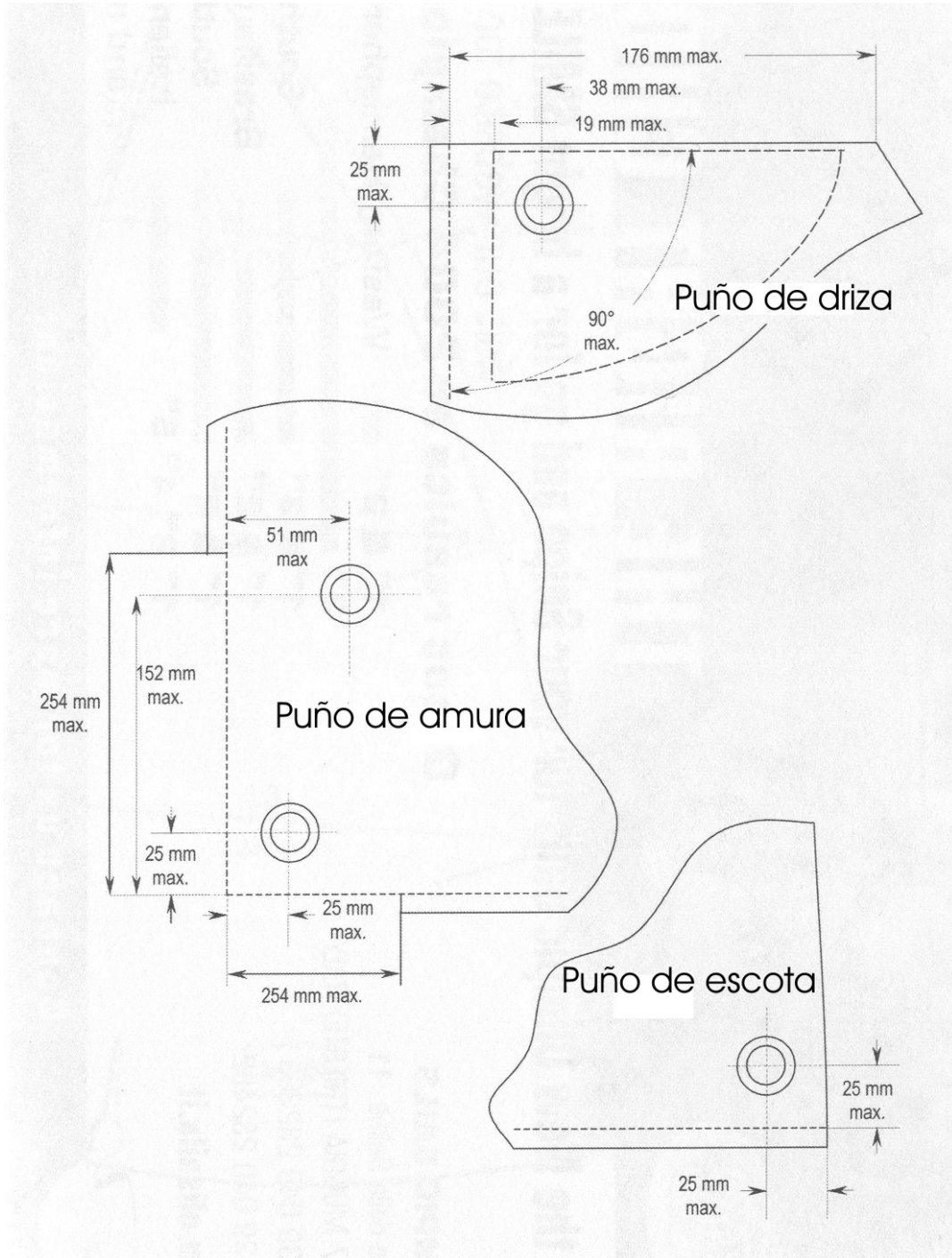
1. Es responsabilidad del medidor determinar, precisa y cuidadosamente, que todos los Snipes que mida reúnen todos los requisitos de la Hoja de Datos de Medición (Measurement Data Sheet). Será especialmente cuidadoso en detectar cualquier intento, ya sea en casco o velas, de ganar ventaja para la competición, aunque esta ventaja pueda no estar específicamente prohibida en estas restricciones. El Medidor enviará la Hoja de Datos de Medición a la Oficina de la SCIRA.
2. El Certificado de Medición se rellenará a la vez que la Hoja de Datos de Medición. El Certificado se le entregará al propietario del barco, quien lo endosará al nuevo propietario en caso de venta del barco.
3. El Medidor informará al propietario que cualquier modificación en el barco invalidará el Certificado. Cualquier cambio deberá ser re-medido y el Certificado firmado y fechado por el Medidor para indicar que el barco ha sido re-examinado y las modificaciones aprobadas. Además, si un barco ha sido reconstruido y ha tenido modificaciones estructurales tales como una nueva cubierta, debe ser sometido a una prueba de Momento de Inercia. Si se han realizado cambios más radicales en el casco, el barco entero deberá ser re-medido siguiendo una nueva Hoja de Datos de Medición.
4. El Medidor Jefe es el que nombra a los Medidores de Clase, mientras que las flotas eligen a sus Medidores de Flota. Solamente ellos tienen la capacidad de expedir Certificados de Medición. Los Medidores utilizarán la Hoja de Datos de Medición como guía en sus labores. El Medidor dará preferencia a la solicitud de un propietario para que mida su barco. Ningún Medidor aprobará ningún barco que tenga desviaciones de los planos y restricciones, o infrinja la letra y/o el espíritu de estas reglas.
5. Los Medidores deben rellenar todos los espacios en blanco de la Hoja de Datos de Medición, incluyendo:
 - Número oficial de casco
 - Nombre del barco
 - Nombre y dirección completos del propietario
 - Nombre y dirección del fabricante
 - Nombre y número de flota en la que se espera que el barco compitaTodas las dimensiones deben ser verificadas por el Medidor. Si alguna no es la máxima o mínima permitidas o está entre ambas, el medidor recomendará un Certificado válido sólo para regatas locales si el barco está construido por un aficionado y si la discrepancia es mínima y se ve claramente. No se permiten discrepancias en barcos construidos por profesionales.

6. En los casos en los que se encuentre que un barco no cumple con las restricciones, el Medidor debe notificar tal circunstancia al propietario y al Director Ejecutivo, quien notificará al Capitán de Flota. El barco conservará su número de identificación. El propietario podrá apelar al Capitán de Flota, quien realizará un informe completo al Director Ejecutivo. El Director Ejecutivo hará un informe para el Presidente del Comité de Reglas. La decisión del Comité de Reglas será definitiva. No puede haber otra apelación. Hasta que tal decisión sea comunicada, el barco no podrá recibir la pegatina para participar en eventos de la SCIRA.
7. A todos los barcos la Asociación se les proporcionará un número para competir. Este número debe estar grabado, marcado a fuego o moldeado en la caja de la orza en un lugar visible. La altura mínima de estos números será 13 mm (½”). Mientras esto no se haga, el barco no podrá recibir un Certificado de Medición.
8. Para que un barco pueda regatear, debe mostrar una pegatina oficial del año en curso permanentemente fijada en el costado de estribor justo delante del espejo. Las pegatinas serán distribuidas por el Secretario Nacional para cada año en que se pague la cuota.

Velas de Snipe - mayores

Dimensiones límite adicionales

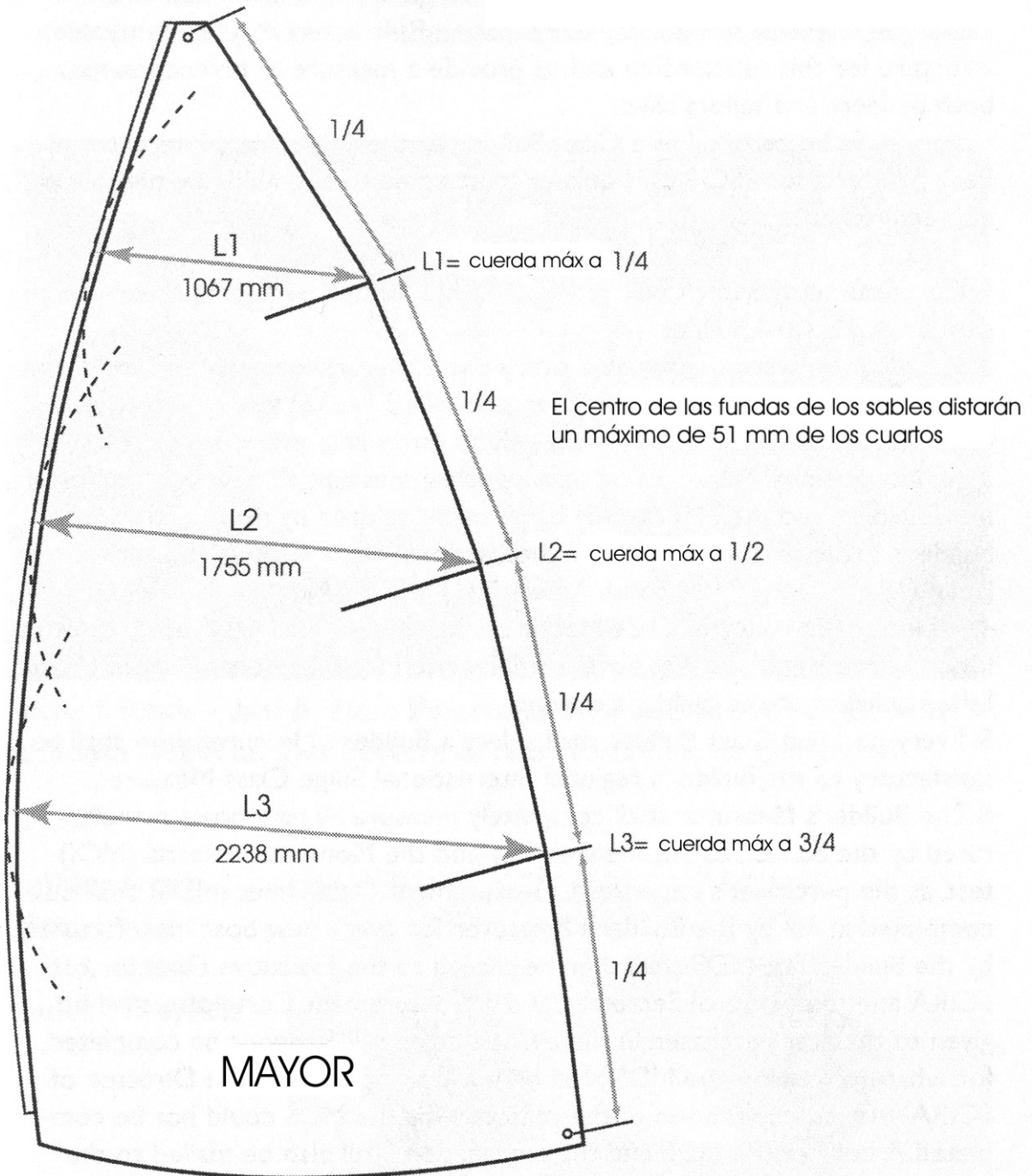
Las dimensiones son máximas a menos que se indique lo contrario



Velas de Snipe - mayores

Dimensiones límite adicionales

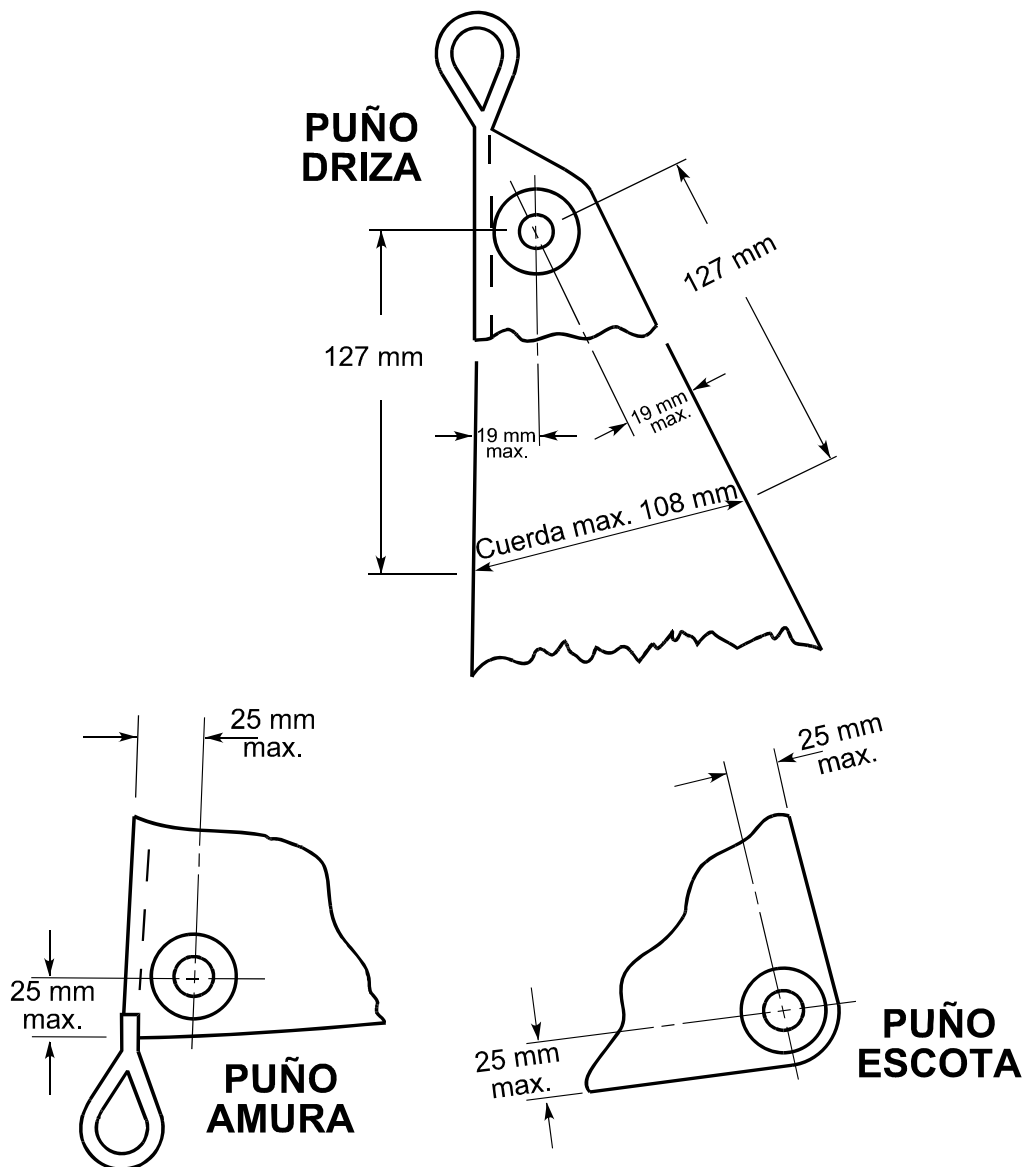
Las dimensiones son máximas a menos que se indique lo contrario



Velas de Snipe - foques

Dimensiones límite adicionales

Las dimensiones son máximas a menos que se indique lo contrario

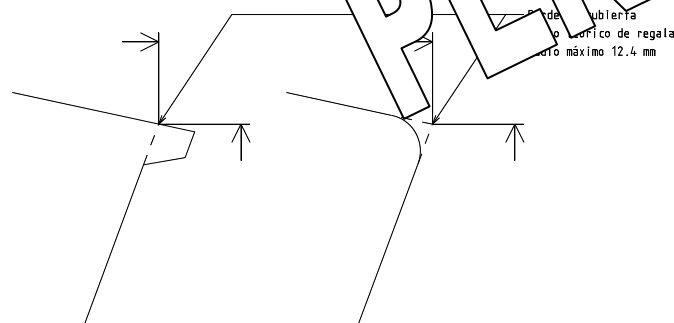


Las siguientes tolerancias se aplican en las dimensiones del plano, a menos que se señale una tolerancia específica:

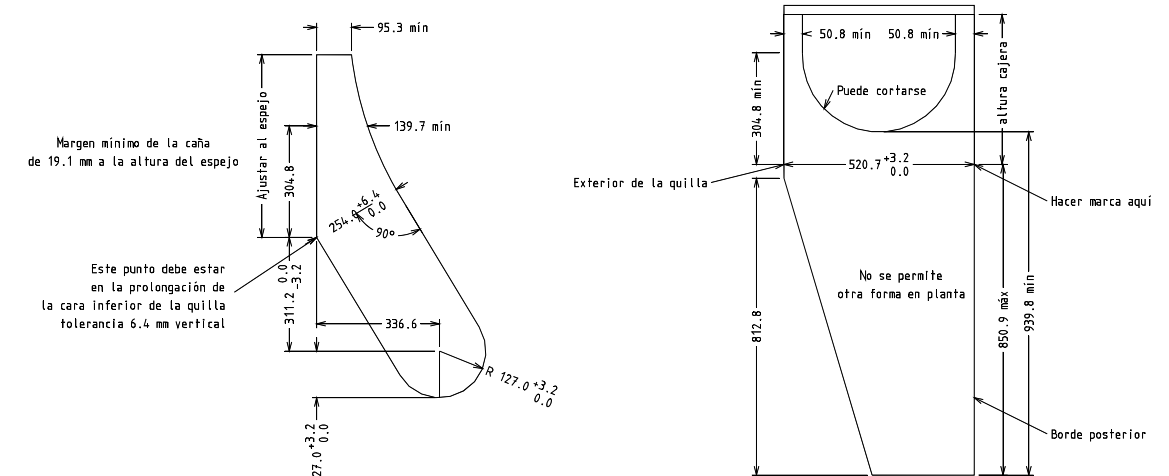
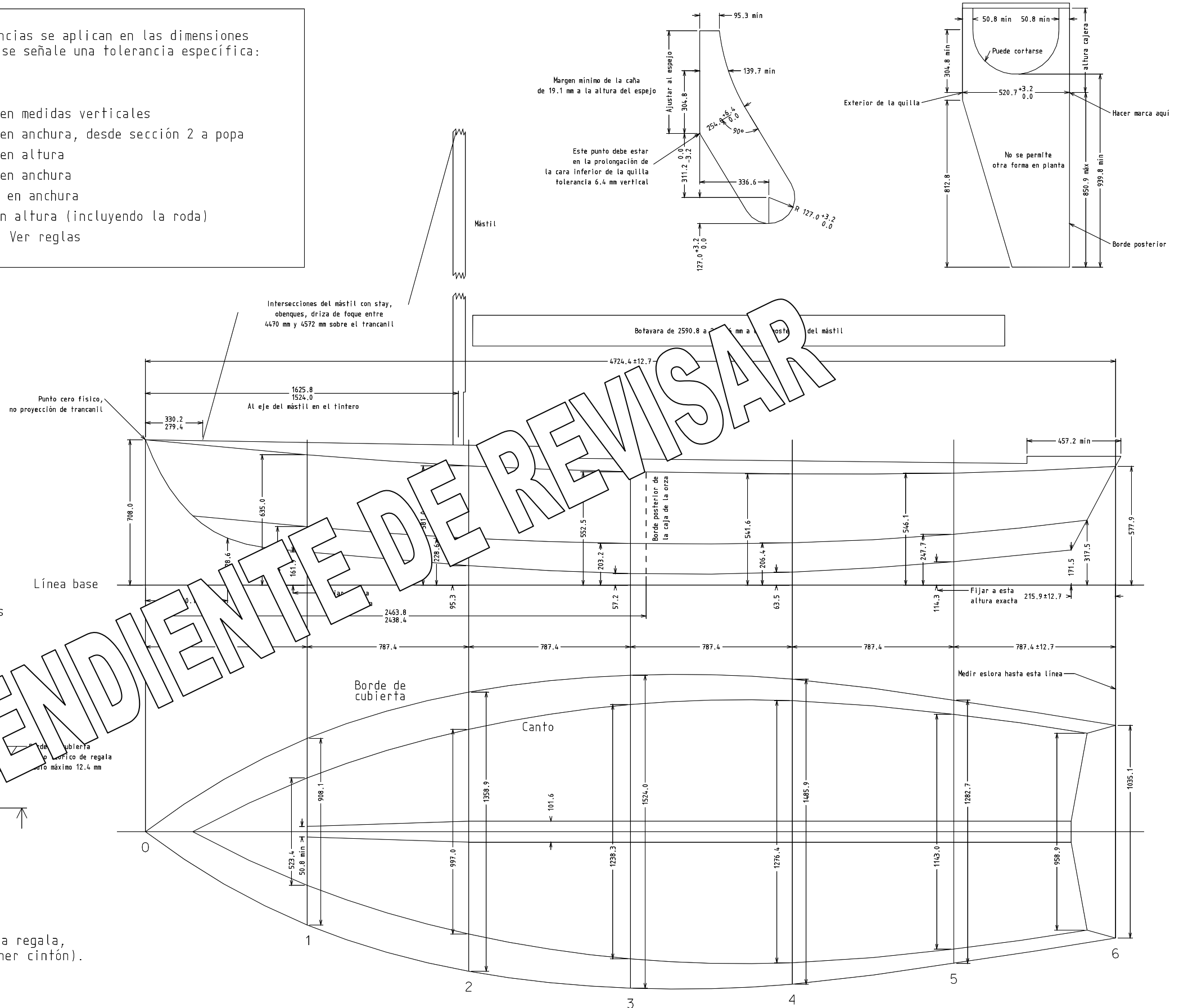
- Quilla: + ó - 6.4 mm en medidas verticales
- + ó - 3.2 mm en anchura, desde sección 2 a popa
- Canto: + ó - 6.4 mm en altura
- + ó - 6.4 mm en anchura
- Trancanil: + ó - 12.7 mm en anchura
- +0 -25.4 mm en altura (incluyendo la roda)
- Requisitos adicionales: Ver reglas

Cota desde la línea base sin tolerancia	Alejamiento desde punto cero + ó - 6.4 mm
266.7	273.1
304.8	200.0
336.6	158.8
381.0	114.3
457.2	60.3
527.1	31.8
311.2 a 387.4	intersección con prolongación de los cantos

El radio de la proa no será mayor a 25.4 mm por encima de la intersección de los cantos



Medidas de manga al interior de la regala, sea física o teórica (caso de no tener cintón).



PENDIENTE DE REVISAR

Página intencionadamente en blanco

Certificación de Fabricantes

Debería existir una relación cercana entre fabricantes y navegantes, pues tal relación es uno de los puntos fuertes de la Clase Internacional Snipe. La intención de esta Regla de Certificación de Fabricantes es la de proporcionar una estructura que apoye esta relación y proporcionar una medida de protección tanto para el fabricante como para el navegante.

Para que un fabricante sea clasificado como Fabricante de Clase por la Asociación de Regatas Internacional de la Clase Snipe (SCIRA), debe estar de acuerdo y cumplir los siguientes requisitos:

1. Es necesaria la certificación de la SCIRA antes de vender ningún número de casco a ningún fabricante nuevo o ya establecido.
2. La certificación será renovable cada dos (2) años para fabricantes nuevos durante los cuatro (4) primeros años de certificación, y cada cinco (5) años de ahí en adelante. La certificación de fabricantes ya establecidos será renovable cada cinco (5) años.
3. Un Medidor Internacional de la Clase Snipe, o la persona nombrada por el Medidor, medirá todos los moldes nuevos de barcos y los primeros cinco (5) barcos fabricados por fabricantes nuevos, a cuenta del fabricante. Se seleccionará un Medidor Internacional de la Clase Snipe para Japón (1), uno para Europa (1), uno para Sudamérica (1) y uno para Norteamérica (1).
4. Un Medidor Internacional de la Clase Snipe, medirá todos los moldes nuevos de barcos y el primer barco de cada molde nuevo fabricado por fabricantes ya establecidos, a cuenta del fabricante.
5. Todos los Fabricantes de Clase certificados seleccionarán a un Medidor de Fabricante, que deberá ser aceptable para el Medidor nacional de fabricantes.
6. El Medidor de Fabricante medirá completamente todos los nuevos barcos fabricados por el constructor, con el fin de incluir el pesaje y la prueba del Momento de Inercia (MOI – Moment Of Inertia), a cuenta del fabricante. El Medidor de Fabricante rellenará completamente una Hoja de Datos de Medición (MDS – Measurement Data Sheet) para cada uno de los barcos que fabrique el constructor. La MDS se enviará al Director Ejecutivo de la SCIRA, y al primer comprador se le dará un Certificado de Medición. En el caso que no se pueda completar una MDS, debido a cualquier razón, la MDS se enviará al Director Ejecutivo de la SCIRA junto con una explicación de por qué no se completó la MDS. También se enviará una copia de la MDS y de la explicación al Medidor nacional de constructores. Al comprador se le cobrará solamente la parte

proporcional de la medición efectuada., correspondiente a la porción de MDS que se completó.

7. Todos los Fabricantes de Clase certificados corregirán los defectos de fabricación de los barcos que el fabricante haya construido, cuando quiera que se encuentren.
8. Un Fabricante de Clase certificado que incumpla repetidamente cualquiera de los requisitos anteriores, o que los infrinja de forma material, perderá su certificación como Fabricante de Clase, tras la debida advertencia, y no se le volverá a expedir certificación durante un periodo mínimo de un (1) año.
9. Todos los fabricantes que estén fabricando barcos activamente el 31 de Diciembre de 1999, serán certificados por la SCIRA como Fabricantes de Clase ya establecidos bajo los requisitos anteriores.



Prescripción de Publicidad de la SCIRA

1. Todas las regatas de Snipe son de la Categoría C.
2. Los organizadores de eventos pueden solicitar que los participantes muestren material publicitario de un patrocinador del evento bajo las restricciones expuestas en los párrafos 3 a 5.
3. Bajo ninguna circunstancia, la exhibición de publicidad será obligatoria. La decisión final de si mostrar publicidad la conservará el patrón. No habrá ninguna penalización o coacción de ningún tipo para aquel patrón que decida no mostrar publicidad de un patrocinador del evento.
4. Los derechos de inscripción o cualquier otra cuota asociada al evento será uniforme para todos los patrones muestren o no la publicidad asociada al patrocinador del evento. Esto incluye las cuotas asociadas a actos sociales.
5. Para aquellos organizadores de eventos que elijan permitir publicidad de los patrocinadores de dicho evento, se aplicarán las siguientes cuotas:
 - Campeonato el Mundo: 1500 dólares USA a la oficina de la SCIRA.
 - Campeonato Europeo y Campeonato del Hemisferio Occidental y Oriente: 750 dólares USA a la oficina de la SCIRA.
 - Campeonato del Mundo Master, Juvenil o Femenino: 350 dólares USA a la oficina de la SCIRA.
 - Campeonatos Continentales, Internacionales y Nacionales: 350 dólares USA a la oficina de la SCIRA del país organizador.

Página intencionadamente en blanco

Reglas de Dirección de Campeonatos Nacionales e Internacionales

Todos los campeonatos de cierta importancia, incluyendo pero no limitándose a Campeonatos del mundo, de Hemisferio, Europeos, de América del Norte y de América del Sur, y Campeonatos Nacionales se dirigirán de acuerdo con las siguientes reglas:

Concesión de la regata

1. Cuando se considere el lugar para la organización de estos eventos, ésta no se concederá a ninguna Autoridad Organizadora incapaz o que no esté de acuerdo con el completo cumplimiento de estas reglas. La comprensión, deseo y capacidad de la Autoridad Organizadora para acatar completamente estas reglas se presume de buena fe cuando se concede el evento.

Autoridades

2. Estas reglas están escritas con el propósito de organizar un campeonato para seleccionar un patrón y tripulante campeones. Toda otra consideración, tal como conveniencia del Comité de Regatas, espectadores y otros no participantes se considerarán sólo si no se sacrifica la organización de la mejor competición.
 - 2.1. La intención de estas reglas se tendrán en cuenta por encima de cualquier falta de expresión semántica o técnica que se pueda derivar de la redacción.
 - 2.2. El idioma oficial de cualquier Campeonato Internacional será el Inglés.
 - 2.3. La SCIRA asignará un Representante Oficial para cada regata para asegurar que la regata se organiza en completo de acuerdo con las Condiciones del Trofeo aplicables, estas Reglas de Dirección y las Instrucciones de Regata de la SCIRA, todas las cuales tienen la categoría de reglas. Aunque normalmente el Representante de la SCIRA actúe dando consejos, tiene completo poder para presentar una protesta contra el Presidente del Comité de Regatas o cualquier otro oficial e impugnar el trofeo de la SCIRA si está convencido que la organización de la regata no está completamente de acuerdo con estas reglas. Ayudará a todos los comités dentro de su capacidad de consejero y será consultado en cualquier discusión acerca de las reglas de la SCIRA. Generalmente, no debería formar parte de ningún comité. Estará disponible durante los periodos de inscripción y medición y en las reuniones de patronos, y estará presente en el barco principal del Comité de Regatas durante todas las pruebas.

El Representante de la SCIRA se designará como sigue, a menos que se autorice un cambio por el Comodoro y el Presidente del Comité de Reglas de la SCIRA:

- Campeonato del Mundo – Comodoro
- Campeonato Europeo – Secretario General para Europa
- Campeonato del Hemisferio Occidental y Oriente – Secretario General para el Hemisferio Occidental y Oriente
- Campeonato de América del Norte – Secretario Nacional del país organizador o persona designada por él cuyo nombre será publicado
- Campeonato de América del Sur – Secretario Nacional del país organizador o persona designada por él cuyo nombre será publicado
- Campeonatos Nacionales - Secretario Nacional del país organizador o persona designada por él cuyo nombre será publicado

Nota: Si el Representante de la SCIRA designado por esta regla no está completamente familiarizado con las reglas de conducción de regatas en vigor y su práctica, designará un “representante del Representante de la SCIRA” que esté completamente familiarizado con la conducción de regatas para aconsejar al Comité de Regatas durante el evento.

- 2.4. Cuando las Condiciones del Trofeo que rijan la regata que se esté celebrando estén publicadas en el Libro de Reglas, cualquier modificación a sus reglas estarán sujetas a aprobación por la Junta de Gobernadores de la SCIRA y debe publicarse mediante Carta Circular en el Boletín de la Clase Snipe y/o la página web oficial de la SCIRA para que entren en vigor.
- 2.5. Se aplicará el Reglamento de Regatas a Vela en vigor, publicado por la ISAF con las prescripciones de la Autoridad o Federación Nacional (si las hay), excepto donde sean adecuadamente modificadas por: estas Reglas, la Constitución de la SCIRA y Estatutos o las Instrucciones de Regata de la SCIRA según se publican en el Libro de Reglas en vigor o modificados por correcciones publicadas, si las hay. En caso de conflicto se considerarán como válidas las reglas de la SCIRA, salvo lo prohibido por RRV 86.1(c).

Inscripción, elegibilidad y restricciones de medición

3. Ninguna embarcación será elegible para inscribirse en ningún Campeonato de la Clase a menos que tenga una Hoja de Datos de Medición archivado en la oficina de la SCIRA. Adicionalmente, ningún barco será elegible para inscribirse en un Campeonato del Mundo, Europeo, del Hemisferio Occidental y Oriente sin un certificado de medida del Momento de Inercia archivado en la oficina de la SCIRA.
- 3.1. Debe utilizarse en toda la regata el mismo barco y equipo medido a menos que esté tan seriamente dañado que no pueda navegar. Todas las declaraciones de daños que requieran reemplazar material deben solicitarse al Representante de la SCIRA por escrito y todo el material de reemplazo deberá pasar el oportuno control de medición.

- 3.2. Ningún competidor medirá más de dos juegos de velas por barco. El Representante de la SCIRA podrá autorizar un reemplazo medido si una vela es dañada irreparablemente.
- 3.3. En Campeonatos Continentales, Hemisféricos y Nacionales se requerirá pesar el barco y medir y sellar velas. A la discreción del Comité de Medición del evento, se podrá hacer control aleatorio en cualquier barco participante de bandas límite de palo y botavara, orza y timón, tangón, pagaya y cabo de remolque, y chalecos salvavidas. El barco a medir será designado por el Presidente del Comité de Medición y se fijará una hora para la medición. En Campeonatos del Mundo todas las medidas arriba descritas y equipo de seguridad se realizarán en todos los barcos participantes. En otros campeonatos, como mínimo, se pesarán los barcos, se medirán y sellarán las velas, y se comprobarán las pagayas, cabos de remolque y chalecos salvavidas en todos los barcos participantes.
- 3.4. La publicidad en todos los eventos de la SCIRA cumplirá con las Prescripciones de Publicidad de la SCIRA.
- 3.5. Un país debe estar al corriente de todas las deudas monetarias con la SCIRA, o sus participantes no competirán en Campeonatos Continentales, Hemisféricos o del Mundo.

Programa de regatas

4. A menos que se especifique otra cosa en las Condiciones del Trofeo del evento que se celebre, un mínimo de tres pruebas son necesarias para que la regata sea válida.
 - 4.1. No se navegarán más de tres (3) pruebas en un día.

Recorridos y requisitos de los mismos (véase el diagrama de selección de recorrido)

5. Los recorridos que se empleen en un Campeonato Mundial, Europeo o del Hemisferio Occidental y Oriente, serán los incluidos en Diagrama de Selección de Recorridos del Libro de Reglas de la SCIRA. (Para Campeonatos Nacionales, se recomienda encarecidamente el empleo del Diagrama de Selección de Recorridos, aunque se puede usar también un recorrido adicional distinto que se acomode a las condiciones locales, siempre que sea sometido a la aprobación del Secretario Nacional del país. El primer tramo del recorrido adicional estará montado de forma que el primer tramo tenga una longitud mínima de ½ milla náutica.)
 - 5.1. El tamaño del recorrido se fijará para que la prueba dure entre 60 y 75 minutos aproximadamente. Una duración diferente no será motivo de protesta.
 - 5.2. Las balizas del recorrido se montarán por babor.

- 5.3. Los recorridos no se acortarán en número de tramos, pero la longitud de los tramos puede modificarse según RRV 33. La distancia acortada o alargada no será mayor al 30% de la longitud original del tramo.
- 5.4. Una variación sostenida del viento de 20° o más de la dirección mostrada por el Comité de Regatas, durante el primer tramo de una prueba, provocará que dicha prueba sea anulada y vuelta a navegar, o anulada.
- 5.5. Una variación sostenida del viento de 40° o más de la dirección mostrada por el Comité de Regatas, durante la primera vuelta de una prueba, provocará que dicha prueba sea anulada y vuelta a navegar, o anulada.

Balizas

6. Los recorridos se establecerán utilizando solamente balizas inflables temporales. No se usarán balizas fijas o de navegación.
- 6.1. Se solicita que el Comité de Regatas registre el orden de paso de los competidores en la primera baliza del recorrido.

Líneas de salida

7. No se emplearán líneas de salida fijas.
- 7.1. Un barco del Comité de Regatas no debería ser mayor de 15 m (50 pies) de eslora total de manera que su tamaño no sea una consideración en la estrategia de salida de un competidor.
- 7.2. El uso de RRV 30.1 (Regla de la Bandera I) se desaconseja generalmente y no se usará en ninguna prueba a menos que y hasta que se realice una llamada general en esa prueba.
- 7.3. El Comité de Regatas puede situar barcos oficiales en cada extremo de la línea de salida.

Procedimientos y sistemas de salida

8. Las salidas de las pruebas se realizarán de acuerdo con RRV 26. Distintos grupos saldrán a intervalos de (insertar tiempo) minutos por orden de (insertar orden). [Borrar la frase relativa a grupos si no es un regata multi-flota]
- 8.1. Si se señala un aplazamiento o una llamada general, la siguiente señal de atención se realizará 1 minuto después del arriado de la bandera de aplazamiento o de llamada general a menos que se haga un cambio de tipo de recorrido. Esto modifica RRV Señales de Regata.
Cualquier barco que no salga en 9 minutos después de su señal de salida no se considerará como salido. En un evento donde se tenga que dar salida a más de un grupo, el intervalo entre salidas no será menor a 10 minutos. [Variar el tiempo límite de la salida para que coincida con el cronometraje que se use para el sistema de salida]

- 8.2. La señal de recorrido (O, T, W) se izarán al menos 1 minuto antes de la señal de atención.

Limitaciones atmosféricas (recorrido y salida)

9. No se dará la salida de una prueba a menos que el Comité de Regatas y el Representante de la SCIRA están convencidos de que se pueda completar una prueba justa.
- 9.1. No se dará la salida con vientos inferiores a 5 nudos que excedan los 20 nudos mantenidos en aguas expuestas o 25 nudos en aguas protegidas, o de acuerdo con las Condiciones Particulares del Trofeo que sean de aplicación. Se sugiere que las lecturas del viento se realicen entre 2 y 4 m sobre la superficie y duren un mínimo de 2 minutos.
- 9.2. Si durante una prueba las condiciones del viento y de las olas suben hasta el punto que un recorrido barlovento-sotavento o un tramo en popa de un recorrido sean desaconsejables (ver Diagrama de Selección de Recorridos), el Comité de Regatas mostrará la bandera T en la baliza de barlovento (según instrucción de regata 13.3) indicando dos vueltas triangulares cuando se muestre al final del primer tramo a barlovento o una vuelta triangular si se muestra al final del segundo tramo a barlovento.

Línea de llegada

10. La longitud de la línea de llegada no será menor de 30 m o mayor de 45 m.

Comprobación de equipamiento

11. En cada prueba, deberían comprobarse que cinco barcos cualesquiera llevan el equipo requerido y cumplen las reglas inmediatamente después de terminar. Aunque los competidores de los primeros puestos deben ser considerados, no es necesario inspeccionar un competidor más de una vez por día de regata, a menos que dicho competidor haya vuelto a tierra o haya estado en contacto con una embarcación de apoyo.

Tiempo límite

12. El tiempo límite para que el primer barco complete la primera vuelta será de 40 minutos desde la señal de salida.
- 12.1. Los barcos que no terminen dentro de los 20 minutos después del primer barco puntuarán TLE (DNF).

Protestas

13. Se debe utilizar un jurado internacional según RRV Apéndice N en los principales campeonatos internacionales (Campeonato del Mundo, Hemisférico,

de América del Norte, de América del Sur y Europeo). Un criterio crítico para la selección los miembros del jurado es la familiaridad y experiencia con la competición en Snipe. Se mostrará al Representante de la SCIRA que se cumple este requisito con antelación al evento.

13.1. Las previsiones de la regla N2.2 se reservan a los oficiales de la SCIRA.

13.2. Las decisiones del Comité de Regatas, Comité de Protestas y oficiales de la SCIRA serán definitivas en relación con los puestos que reciban trofeo. Las apelaciones en relación con las reglas de la SCIRA se pueden dirigir al Presidente del Comité de Reglas. El Comité de Reglas de la SCIRA puede rechazar la apelación y redirigirla al comité de apelaciones apropiado de la Autoridad o Federación Nacional del país organizador.

Siniestros

14. En eventos que requieran el uso de barcos prestados o alquilados proporcionados o autorizados por la autoridad organizadora, un siniestro que se determine que no es culpa de los competidores que naveguen en ese barco será motivo para una reparación.

Puntuación

15. Se usará el sistema de Puntuación Baja de la SCIRA o la Puntuación Olímpica o de la ISAF. El Representante de la SCIRA aprobará el sistema de puntuación que deba usarse.

15.1. En eventos que requieran el uso de barcos prestados o cualquier evento donde una reparación (RDG) pueda ser concedida por el jurado, la SCIRA prefiere que la puntuación por siniestro o por reparación (RGD) sea igual a la media redondeada a la décima más cercana (redondear .05 o mayor hacia arriba) de las puntuaciones del competidor en la serie, exceptuando la prueba descartada (si la hay) y la prueba en cuestión.

Embarcaciones de apoyo

16. Se requiere que todos los Comités de Regata sean diligentes en la estricta supervisión de la actividad de las embarcaciones de apoyo. Bajo ninguna circunstancia debe permitirse que la actuación de una embarcación de apoyo influya en el resultado de un prueba.

16.1. Los jefes de equipo, entrenadores, y otro personal de apoyo no permanecerá a flote en el campo de regatas durante la competición excepto los designados por el Comité de Regatas como barcos de espectadores. El incumplimiento de esta regla puede resultar en la penalización del barco o barcos asociados con el infractor.

Competición en equipo

- 17.** Bajo ninguna circunstancia se tolerarán las tácticas de competición en equipo en las regatas de flota. Si el Comité de Regata o el Comité de Protestas determina que el uso de tácticas de competición en equipo ha influido en el resultado de una prueba, la prueba será anulada y vuelta a navegar, excluyendo al barco o barcos infractores. Se informará a la oficina de la SCIRA de los detalles del incidente.

Cumplimiento de reglas

- 18.** El incumplimiento de estas reglas será motivo aceptable para la solicitud de reparación de un competidor, y será motivo aceptable para una protesta o solicitud de reparación o impugnación del trofeo de la SCIRA presentada por el Representante de la SCIRA o el medidor oficial en ese evento. (Esto modifica RRS 62.)

Página intencionadamente en blanco

Anuncio de Regata

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE REGATAS DE LA CLASE SNIPE

(nombre de la regata)

(nombre del trofeo)

(fecha)

AUTORIDAD ORGANIZADORA: Asociación Internacional de Regatas de la Clase Snipe (SCIRA).

CLUB ORGANIZADOR: (incluir el nombre del club).

REGLAS: Se aplicará el Reglamento de Regatas a Vela (RRV) en vigor, y las prescripciones de (incluir la Autoridad Nacional), las Reglas de Dirección de Regatas Nacionales e Internacionales o de Regatas Autorizadas, las Reglas del Trofeo y las Instrucciones de Regata. En caso de conflicto entre el Anuncio y las Instrucciones de Regata, prevalecerán las Instrucciones de Regata.

CLASIFICACIÓN: Esta regata se clasifica en Categoría “C” de acuerdo con el RRV y la Normativa de Publicidad de la SCIRA.

INSCRIPCIÓN Y ELEGIBILIDAD: Esta regata está abierta a los barcos y patrones registrados en la SCIRA, al día con sus obligaciones con la Clase para el presente año (incluir el co-patrón si está permitido y el tripulante en campeonatos y regatas autorizadas), sujetos a cualquier restricción del Trofeo.

REGISTRO: (incluir información de pre-inscripción).

PROGRAMA:

(1) registro (insertar fecha, hora y lugar).

(2) regata (insertar fecha y hora).

MEDICIONES:

(1) todos los barcos están sujetos a medición en cualquier momento a discreción razonable de la Clase o del Comité de Regata.

(2) todos los barcos deben tener adecuadamente pegado el adhesivo vigente de la Clase.

(3) incluir requisitos adicionales, si existen.

INSTRUCCIONES DE REGATA: Las Instrucciones de Regata estarán disponibles en (incluir hora y lugar).

RECORRIDOS: Los recorridos que se navegarán son los recorridos aprobados por la Clase para (incluir Campeonatos o Regatas Autorizadas) indicados en el Libro de Reglas Oficial de la SCIRA.

BANDERA NEGRA: En esta regata no se usará la Regla 30.3 del RRV (se desaconseja el uso de esta Regla, y su utilización debe tener la previa aprobación de la Clase).

BARCOS DE APOYO: Los barcos de apoyo se registrarán ante el Comité Organizador, el cual les proporcionará una bandera de identificación (indicar tipo de bandera).

SEGURO: Todos los barcos participantes estarán asegurados con una cobertura mínima de Responsabilidad Civil de (insertar cantidad) para el evento, o por una cantidad equivalente.

RESPONSABILIDAD: Los participantes de la regata lo harán a su entero riesgo. Ver regla 4, Decisión de Regatear. La Autoridad Organizadora no aceptará ninguna responsabilidad por daños materiales o lesiones personales o muerte causadas por, en combinación con o antes o durante o después de la regata.

PUNTUACIÓN: Se usará el sistema de Puntuación Baja de la SCIRA (preferentemente), el Olímpico o el de la ISAF (incluir el tipo); (incluir restricciones para descarte de pruebas, si son aplicables).

PREMIOS: (indicar los premios, incluyendo las Condiciones del Trofeo, si existen).

CLASIFICACIÓN PARA EVENTOS POSTERIORES: (detallar los criterios prefijados).

PROGRAMA SOCIAL: (incluir detalles, si existen).

REPRESENTANTE DE LA SCIRA: (incluir nombre e información de contacto).

CONTACTO DE LA REGATA: (incluir nombre e información de contacto).

Instrucciones de Regata

De acuerdo con la parte 7, regla 88.1(d) de la Federación Internacional de Vela (ISAF) la autoridad que organiza todos los Campeonatos de la Clase, así como las Regatas Autorizadas, es la Asociación Internacional de Regatas de la Clase Snipe (SCIRA). Los organizadores de eventos (clubs afiliados y organizaciones) usarán las presentes Instrucciones de Regata para todas las regatas antes citadas. El Juez Principal de la Regata (PRO) incluirá la información adecuada en aquellos lugares en los que sea preciso, que estarán indicados por un paréntesis y subrayados (_____) y anulará las secciones que no sean aplicables. Avisos y directivas específicas se incluirán entre corchetes y asteriscos [_____*]. No se permitirán añadiduras o anulaciones que alteren el objetivo de las Reglas de la Clase. No se harán añadiduras ni cambios sin la previa aprobación del Representante de la SCIRA para la regata.*

INSTRUCCIONES DE REGATA

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE REGATAS DE LA CLASE SNIPE

(Nombre de la regata)

(Nombre del trofeo)

(Fecha)

(Nombre del club Náutico)

(Localidad)

Reglas

1.1. La regata (insertar el nombre) se regirá por:

- a) Las “reglas” según están definidas en el Reglamento de Regatas a Vela
- b) Las Reglas de Clase, Estatutos y Reglamento de Dirección de Regatas Nacionales e Internacionales vigentes de SCIRA.
- c) El Anuncio de Regata
- d) Las presentes Instrucciones de Regata.
- e) Las Condiciones Particulares del Trofeo (Deed of Gift) del (insertar nombre).
Cualquier conflicto entre las Condiciones Particulares del Trofeo y las Reglas de Dirección de Regatas de SCIRA se resolverán aplicando el Reglamento de Dirección de Regatas.
- f) El Apéndice P (opcional)

En caso de conflicto entre el Anuncio de Regata y las Instrucciones de Regata, prevalecerán las últimas.

1.2. Publicidad

La regata se clasifica como Categoría “C” de acuerdo con el RRV y la Normativa de Publicidad de la SCIRA.

1.3. Jurado Internacional (sólo para regatas en las que exista)

Se constituirá un Jurado Internacional, que será aprobado por SCIRA, con la autoridad indicada en el Apéndice N del RRV. Sus decisiones serán inapelables.

Según la regla N2.2 del RRV, SCIRA se reserva el derecho y la responsabilidad de decidir cuestiones de elegibilidad, medición y equipo. La SCIRA podrá solicitar asesoramiento del Jurado Internacional.

1.4. El idioma oficial será el inglés. En caso de desacuerdo, el texto en inglés prevalecerá

Inscripción y Elegibilidad

2.1. Los barcos y patrones miembros de la Clase elegibles (y el tripulante para Campeonatos y Regatas Autorizadas) pueden inscribirse rellenando el impreso correspondiente para (incluir club anfitrión o SCIRA [lo que sea más adecuado]).

2.2. La sanción indicada en la regla 75.2, referida a la Regulación 19, Código de Elegibilidad, será un aviso.

2.3. (SÓLO para Campeonatos para los que se requiere clasificarse)

Todos los participantes deben ser aprobados por el Secretario Nacional de (incluir el país correspondiente).

(ó)

(SÓLO para Campeonatos Internacionales para los que se requiere clasificarse)

Los participantes gestionarán la aprobación de la SCIRA a través de su propio Secretario Nacional.

2.4. El mismo patrón debe navegar en todas las regatas, pudiendo ser reemplazado solamente después de la primera regata, y aún en este caso, solamente si está incapacitado de manera evidente. Si se reemplaza a un patrón, la primera regata será la que se eliminará, o se puntuará como “No Compitió” (DNC).

2.5. El mismo tripulante participará en todas las regatas, excepto por razones que satisfagan al Comité de Regatas. Las peticiones de cambio de tripulante deberán elevarse por escrito al Presidente del Comité de Regatas.

2.6. Una vez excusado un tripulante, éste no podrá participar en ninguna otra manga de la regata.

2.7. (Opcional para regatas Autorizadas)

Se autorizan co-patrones sujetos a las restricciones indicadas en el punto 2.3, pero no se les permitirá usar esta regata para clasificarse para posteriores eventos.

2.8. El Comité de Regatas (incluir “y el Jurado” si es adecuado) puede inspeccionar participantes o barcos que no estén regateando en ese momento.

2.9. (Se sugiere si se usan números de proa)

En el momento de la inscripción se asignarán números de proa y será responsabilidad únicamente del participante el fijarlo adecuadamente de acuerdo con las instrucciones, y mantenerlo. Cualquier barco que el Comité de regatas decida que ha violado esta norma, sufrirá una penalización del 10 % en la primera regata en la que participe el día de la infracción. El Comité de Regatas dispondrá de números de repuesto. [*El número de proa no es obligatorio, pero si se usa será preceptiva esta instrucción*].

Avisos a los participantes

3.1. Los avisos a los participantes se publicarán en el Tablón Oficial de Avisos de la regata situado en (incluir localización)

3.2. Los avisos del Comité de Regatas y las modificaciones a las Instrucciones de Regata se publicarán y anunciarán no más tarde de (incluir el tiempo) antes de la salida del barco principal del Comité de Regatas, excepto cualquier cambio al horario de las regatas que se publicará a las (incluir hora) horas del día anterior al que sea aplicable.

(ó)

Los avisos del Comité de Regatas y las modificaciones a las Instrucciones de Regata se publicarán y anunciarán no más tarde de (incluir tiempo) minutos antes de la siguiente Señal de Atención, excepto cualquier cambio al horario de las regatas que se publicará a las (incluir hora) horas del día anterior al que sea aplicable.

3.3. Cualquier cambio o modificación a las Instrucciones de Regata será negociado con el Representante de la SCIRA.

Reunión de patrones

4.1. Habrá una reunión de patrones a las (incluir hora) en (incluir lugar) y se anunciará por medio de dos (incluir tipo de señal sonora)

Señales en tierra.

5.1. Las señales en tierra se harán en (incluir lugar) y serán anunciadas por medio de (incluir tipo de señal sonora) de acuerdo con las Señales de Regata del RRV.

5.2. La bandera “AP”, unida a dos señales de (incluir el tipo de señal sonora), significa que la regata se aplaza. La siguiente Señal de Atención se dará no menos de (incluir número) minutos (u horas) después de que la bandera “AP” sea arriada (acompañada de una señal sonora).

5.3. La bandera “D”, unida a dos señales de (incluir el tipo de señal sonora) cuando se iza o de una cuando se arría, significa: “No se permite a los barcos abandonar el puerto hasta que la bandera se arríe”. La siguiente Señal de Atención se dará no menos de (incluir número) minutos (u horas) después de que la bandera “D” sea arriada.

Horario de regatas

(incluir aquí el horario)

Prueba Día y fecha Hora de la Señal de Atención

6.1. El Comité de Regatas intentará completar (incluir número) pruebas. (incluir número) pruebas constituirán una regata [*de acuerdo con las Reglas de la SCIRA, Trofeo, ... etc*]

6.2. No se dará ninguna salida más tarde de las (incluir hora) horas del día (incluir fecha).

Campo de regatas

7.1. La situación del campo de regatas se indica en la carta adjunta.

(ó)

En el tablón oficial de anuncios puede verse la carta con la situación del campo de regatas.

(ó)

El campo de regatas está situado en (describir el lugar)

Recorridos

8.1. Los recorridos empleados serán uno o más de los indicados en el Diagrama de Selección de Recorridos incluido en el Libro de Reglas de la SCIRA y se describirá en detalle de forma similar a como se indica en los siguientes ejemplos:

Un “Triángulo Olímpico”, indicado por la bandera “O” consistente en un triángulo seguido por tramos barlovento, sotavento y barlovento, y terminada en la baliza 1.

Un “Recorrido Triangular” indicado por la bandera “T” que consiste en dos triángulos seguidos por un tramo a barlovento y terminando en la baliza 1.

Un “Recorrido Barlovento - Sotavento”, indicado por la bandera “W” consistente en tramos a barlovento y sotavento, dos veces, seguido por un tramo a barlovento y terminando en baliza 1.

(Opcional para regatas autorizadas)

Un recorrido distinto que no se adapta a ninguno de los señalados en el Libro Oficial de Reglas de la SCIRA (describir en detalle) [*el primer tramo debe ser a barlovento. Vea, por favor, las Reglas para las Regatas Autorizadas, punto 5.3*].

8.2. El diagrama del recorrido debe indicar el orden en el que deben pasarse o rodearse las balizas y la banda a la que debe dejarse cada una de ellas.

8.3. En el barco de señales del Comité de Regatas, y antes de la Señal de Preparación, se izará una señal numérica con la demora magnética aproximada de la baliza 1.

(incluir aquí o en el Anexo el diagrama del recorrido)

8.4. (Opcional)

Se izará el numeral 9 (cuadrantes blanco, rojo, negro y amarillo) con la Señal de Recorrido “O” ó “T” para indicar que el ángulo interior de la baliza 2 (baliza de trasluchar) está aproximadamente a 90° (triángulo rectángulo)[*el ángulo de 60° estándar de la Clase (triángulo equilátero) en la Baliza 2 no necesita ser indicado*]

8.5. (Para regatas con salidas por grupos)

Se izará la Señal de Recorrido (“O”, “T” ó “W”) un minuto antes de la Señal de Atención de la salida de la primera división, acompañada de un (incluir señal sonora). La bandera del recorrido para las siguientes divisiones se izará no más tarde de (incluir Señal de Atención o Preparación)

(ó)

(Para regatas con salida en flota)

Se izará la señal de la Recorrido (“O, “T” ó “W”) un minuto antes de la Señal de Atención y será acompañada por un (incluir señal sonora). Permanecerá izada durante diez minutos a partir de la señal preparatoria.

8.6. (Obligatorio para regatas de campeonato)

Las balizas del recorrido se dejarán por Babor

8.7. (SÓLO para campeonatos nacionales e internacionales)

No se acortarán el número de tramos de los recorridos pero su longitud puede modificarse de acuerdo con la Regla 33 del RRS. Esto modifica la Regla 32 [*El Representante de la SCIRA deberá ser consultado antes de efectuar cualquier cambio de esta índole*]

8.8. Baliza de desmarque y puerta serán obligatorias, en recorridos barlovento-sotavento, cuando la flota sea de 35 o más barcos.

Balizas

9.1. Las balizas principales 1, 2 y 3 serán (incluir su descripción)

9.2. Las balizas nuevas, usadas de acuerdo con los Cambios de Recorrido después de la salida serán (incluir su descripción)

9.3. La baliza de salida será (incluir su descripción)

9.4. (Opcional para uso con flotas numerosas)

Las balizas de desmarque serán (incluir su descripción).

La salida

10.1. El procedimiento de salida estará de acuerdo con la Regla 26 del RRS. Los grupos saldrán a intervalos de (incluir número) minutos en el orden siguiente (incluir el orden) [*anular lo referente a grupos, si no es aplicable*].

10.2. La línea de salida estará establecida entre una bandera o forma naranja en el barco del Comité de regatas, en el extremo de estribor, y el lado del recorrido de la baliza de salida, en el extremo de babor.

10.3. La bandera oficial de la Clase será la bandera de la Clase Snipe, consistente en una becada roja sobre un fondo blanco.

10.4. (Opcional y no aplicable a regatas multiflota)

Si se señala un aplazamiento o una llamada general, la siguiente Señal de Atención se realizará un minuto después del arriado de la señal de aplazamiento o llamada general, a menos que se señale un cambio en la selección del recorrido.

10.5. Ningún barco saldrá más tarde de (incluir número) minutos a partir de la Señal de Salida. Un barco que salga más tarde puntuará DNC ó DNS.

10.6. (Opcional)

Si la línea de salida se va a colocar a sotavento (debajo) de la Baliza 3, entonces ésta no será baliza del primer tramo del recorrido.

10.7. (SÓLO para regatas multiflota)

Después de la señal preparatoria para un grupo, todos los barcos que no pertenezcan al mismo se mantendrán separados de la línea de salida hasta la Señal de Atención de su grupo [*o la preparatoria si se usa una secuencia de 5 minutos*]

Presentación a la salida

11.1. Antes de iniciar LA PRIMERA PRUEBA DEL DÍA los barcos deben pasar por la popa del barco del Comité de Regatas (incluir descripción) amurados a estribor y registrarse verbalmente. El barco de registro llevará izada una bandera (incluir descripción de la bandera) mientras está en su puesto antes de la primera Señal de Atención. Si no hay un barco específico los participantes se registrarán en el barco del Comité de Regatas.

11.2. Un barco ha sido registrado cuando el Comité de Regatas da su reconocimiento verbal al número de (vela o amura) del mismo.

11.3. Cualquier barco que no se registre de acuerdo con las instrucciones anteriores recibirá una sanción de puntos igual al 10% de los que han iniciado la manga, de acuerdo con la Tabla de Puntuación de la SCIRA.

Llamadas

12.1. Regla de la bandera “Z”

Se modifica la Regla 30.2 del RRV en el sentido de que en cualquier nueva salida que siga a una llamada general, el Comité de Regata puede izar la bandera “Z” con un sonido largo antes o con la señal preparatoria. La bandera “Z” será arriada un minuto antes de la señal de salida y acompañada por un sonido para indicar que ha empezado el periodo de infracción de un minuto. Cualquier parte de un barco o tripulación que se considere que esté dentro del triángulo formado por los dos extremos de la línea de salida y la (incluir baliza 1 ó 3) [*usar Baliza 3 si la línea de salida está debajo del recorrido *] en algún momento de ese minuto anterior a la salida, recibirá una sanción igual al 20% del número de barcos registrados, de acuerdo con la Tabla de Puntuación de la SCIRA, si toma adecuadamente la salida. Se modifica la Regla 36 del RRV en el sentido de que la penalización del 20% será acumulativa por cada infracción en subsiguientes salidas de una manga, si ésta se aplaza o hay llamada general.

También puede izarse la bandera “Z” sobre la “I” para indicar que un barco infractor debe volver al lado adecuado de la línea de salida rodeando uno de los extremos antes de tomar la salida. Si un barco infringe esta regla puede ser descalificado inmediatamente.

12.2. (Obligatorio para todos los campeonatos que son regatas de clasificación, y recomendado para todas las regatas.)

No se utilizará la Regla 30.3 del RRV (“Regla de la bandera negra”)

Cambio de recorrido después de la salida

13.1. Un cambio de recorrido deberá ser indicado cerca del tramo que se cambia, por un barco del Comité de Regatas con la bandera “C” izada, y la demora magnética aproximada a la nueva baliza en la bordada y haciendo sonar un (incluir señal sonora) periódicamente antes de que el barco que vaya primero haya iniciado el tramo modificado. La nueva baliza puede no estar en su sitio en ese momento.

13.2. Cualquier baliza que se haya de montar después de la nueva (modificada) puede ser recolocada para mantener la configuración correcta del recorrido. En subsiguientes cambios de recorrido en los que se reemplaza una nueva baliza, se utilizará una baliza original.

13.3. Si se indica con la bandera “T” cerca de la baliza 1, una vuelta triangular sustituirá a un tramo barlovento - sotavento; la bandera se acompañará de un sonido periódico de (incluir señal sonora) al mismo tiempo que se muestra la demora magnética aproximada a la siguiente baliza.

13.4. (Obligatorio para campeonatos y recomendado para regatas autorizadas)

Se modifica la Regla 33 del RRV (cambio de recorrido después de la salida) en el sentido de que el alargamiento o acortamiento de cualquier tramo será inferior al 30% de su longitud original.

Llegada

14.1. La línea de llegada se situará entre una bandera naranja o forma en el barco del Comité de Regatas y la banda del recorrido de la baliza de llegada.

14.2. (Opcional)

La bandera (indicar cuál) izada en el barco del Comité de Regata a la llegada significa que el Comité intentará realizar otra regata inmediatamente después de la entrada del último barco de la regata en curso. La señal de atención de la siguiente salida se dará un (1) minuto después de que esta bandera se arríe.

Tiempo límite

15.1. La longitud del recorrido será tal que el primer barco tarde 60-75 minutos en completarlo. Un tiempo diferente no será motivo de protesta. Un barco que termine más tarde de 20 minutos después que el primero se calificará como No Finalizó (DNF). Esto modifica la regla 35 y el apéndice A4.1 del RRV.

15.2. El primer barco completará la primera vuelta en un máximo de 40 minutos. Si esto no ocurre, el Comité de Regatas anulará la prueba. Para el propósito de esta regla, una vuelta significa montar la baliza 3 por primera vez.

Retirarse de una prueba

16.1. Cualquier barco que se retire de una prueba lo notificará al Comité de Regata a la primera oportunidad.

Protestas

17.1. La intención de iniciar una protesta o solicitar una reparación alegando que una acción u omisión del Comité de Regata ha perjudicado su puesto final, será notificada al Comité de Regata lo antes posible al terminar la prueba. Esto modifica la Regla 61.1 (a) del RRV.

17.2. La IR 17.1 no se aplica para la solicitud de una reparación resultante de la aplicación de penalizaciones sin audiencia según la regla 29 del RRV o IR2.6 ó 12.1, o para solicitar una reparación con respecto a errores de puntuación.

17.3. Las protestas se realizarán por escrito en los impresos disponibles en (incluir lugar) dentro de (indicar tiempo) después de que el último barco termine la última prueba del día. Las protestas se llevarán al Jurado dentro del tiempo límite para protestar. Esto modifica las reglas 61.3 y 62.2 del RRV.

17.4. Dentro del periodo para protestar, el Comité de Regatas publicará los números de vela de todos los barcos que sean descalificados o penalizados por las reglas 29 y 30 del RRV e IR 12.1. Un barco así notificado, puede solicitar una reparación en un plazo de (insertar tiempo) tras la publicación.

17.5. Se publicará un aviso que cumpla los requisitos de la regla 63.2 del RRV, indicando partes, horas y orden de las audiencias, no más tarde de (indicar tiempo) después del fin del límite del periodo de protesta.

17.6. El último día de la regata, una solicitud de reapertura de audiencias se entregará:

- a) Dentro del tiempo límite de protesta si la parte solicitante de la reapertura fue informada de la decisión el día anterior.
- b) No más tarde de treinta (30) minutos después de que la parte que solicite la reapertura haya sido informada de la decisión ese día.

Esto modifica la Regla 66 del RRV.

Puntuación

18.1. Se utilizará el sistema de (incluir Puntuación Olímpica o Puntuación Baja) de la SCIRA [*se prefiere el sistema de Puntuación Baja*] publicada en el Libro de Reglas de la Clase o de la ISAF.

18.2. (Opcional – para uso en regatas con pruebas descartables)

Se autorizará el descarte de una manga al terminar (incluir número) mangas, sujeta a las opciones de Descalificación No Descartable (DNE) del sistema de puntuación de la SCIRA. En caso de empate, referirse a las reglas de puntuación de SCIRA o de ISAF. [*usar este procedimiento si son aplicables todas las restricciones DNE del Libro Oficial de Reglas*]. Esto modifica la regla A8 del RRV.

18.3. Un barco con intención de retirarse y puntuar “RAF” notificará su intención por escrito al Jurado.

Penalizaciones

19.1. Los participantes que se penalicen mediante giros de 270° informará de esta maniobra al Comité de Regata lo antes posible al término de la manga.

Regatas por equipos

20.1. No se permite el uso de tácticas de regata en equipo. Si el Comité de Regata (de acuerdo con la Regla 32(e) del RRV) o el Comité de Protestas decide que la citada táctica puede haber influido de forma significativa el resultado de una prueba, ordenará la anulación de la misma, y, de ser posible, volverá a correrla excluyendo de la misma a los barcos infractores. Esto modifica la Regla 36 del RRV. Si la manga no se vuelve a realizar los infractores se someterán a protesta y descalificación.

Barcos de apoyo (sólo en campeonatos)

21.1. Los jefes de equipo, entrenadores y otro personal de apoyo no navegará en las proximidades del campo de regatas durante las mismas, excepto en los barcos designados para espectadores por el Comité de Regatas. Éste puede fijar restricciones adicionales indicándolas en el Tablón Oficial de Avisos. Cualquier competidor asociado a personas que infrinjan esta norma estará sujeto a protesta y se le penalizará con una sanción del 10% igual a Fallo de Registro (CNP) en la prueba en la cual tuvo lugar la violación.

21.2. Los entrenadores no se pueden comunicar con los participantes a partir de la Señal de Atención de una prueba y hasta que ésta haya terminado. A la Señal de Atención, los entrenadores deben situarse a más de 50 m a sotavento de la línea de salida. Tras la Señal de Salida los entrenadores pueden seguir a la flota, pero sólo por el lado de babor del recorrido y deben permanecer a más de 50 m de cualquier baliza. Si no se cumplen estas normas, a discreción del Comité de Regata, se prohibirá el acceso de los barcos de los entrenadores.

21.3. Los entrenadores se identificarán en la Oficina de Regatas, la cual le proporcionará una bandera de identificación.

Responsabilidad:

Los participantes de la regata lo harán a su entero riesgo. Ver regla 4, Decisión de Regatear. La Autoridad Organizadora no aceptará ninguna responsabilidad por daños materiales o lesiones personales o muerte causadas por, en combinación con o antes o durante o después de la regata.

Seguro:

Todos los barcos participantes estarán asegurados con una cobertura mínima de Responsabilidad Civil de (insertar cantidad) para el evento, o por una cantidad equivalente.

Basura

22.1. Esta prohibido arrojar basura al agua durante toda la regata. Cualquier barco que se observe que lo hace estará sujeto a protesta y se le aplicará una sanción del 10% como un Fallo de Registro (CNF) en la primera prueba en la que compita dicho barco el día de la infracción.

Premios

23.1. Se entregarán premios al patrón y tripulante clasificados en los primeros (incluir número) puestos.

23.2. (Opcional)

El (incluir nombre del Trofeo) se adjudicará a (incluir criterio de adjudicación)

23.3. (Opcional)

Se entregarán premios al patrón y tripulante de la Flota Plata clasificados en los primeros (incluir número) puestos.

23.4. (Opcional)

Se entregará un premio al patrón master mejor clasificado.

23.5. (Opcional)

Se entregará un premio al patrón femenino mejor clasificado.

23.6. (Opcional)

Se entregará un premio al patrón juvenil mejor clasificado.

Firmas: [*Las Instrucciones de Regata deberán estar firmadas por el Presidente Comité de Regatas o por el Juez Principal (PRO), así como por el Representante de la SCIRA*].

(incluir nombre) – Presidente del Comité de Regatas

(incluir nombre) – Representante de la SCIRA

Adendum Opcional

(Flotas numerosas)

[*pueden utilizarse cualquiera o todas las opciones que siguen*]

Recorridos

- 8.8a** En caso de un recorrido Barlovento-Sotavento (bandera W) se usarán baliza(s) de desmarque adyacente(s) a la baliza 1 (barlovento) y/o la baliza 2 (sotavento). El Comité de Regata puede retirar sin indicarlo cualquier baliza de desmarque antes de que el primer barco pase la baliza principal adyacente o una baliza nueva.
- 8.8b** El uso de balizas de desmarque se indicará izando la bandera “F” bajo la bandera de Recorrido “W” antes de la Señal de Atención.

La salida

10.7 Barco intermedio

- 10.7a** La línea de salida estará establecida entre una bandera o forma naranja izada en el barco del Comité de Regatas en el extremo de estribor de la línea, pasando por una bandera o forma naranja izada en el barco intermedio y la bandera o el lado del recorrido de la baliza de salida, en el extremo de babor. El barco intermedio es una baliza de salida rodeada por aguas navegables. Si se retira el barco intermedio, la línea quedará definida por los extremos descritos.
- 10.7b** En lo referente a las Reglas 28.1 y 30.1 del RRV, las extensiones de la línea de salida están en la prolongación de los extremos de babor y estribor de la línea.
- 10.7c** Se modifica la Regla 31.2 en el sentido de que cuando un barco toca el barco intermedio infringiendo la Regla 30.1, deberá penalizarse navegando alrededor de uno de los extremos de la línea y tomando de nuevo la salida.
- 10.8** El Comité de Regata puede colocar una baliza guía en o más debajo de la línea de salida. Si se coloca, esa baliza no constituirá parte de la línea de salida, ni una baliza de recorrido.

Puntuación

18.3 (Opcional para regatas con manga descartable)

Se modifica la Regla 62 del RRV en el sentido de que una violación de la Regla 29.1 (OCS) del RRV puede no descartarse si el participante la protesta insatisfactoriamente, debiendo ser puntuado como Descalificación No Descartable (DNE).

Sistema de puntuación Baja de SCIRA

Un barco que termine recibirá un número de puntos igual al puesto en que terminó, salvo el primero, que recibirá 0.75. Los barcos que no terminen o reciban una penalización puntuarán como sigue:

DNF (did not finish) (no terminó)	Número de puntos igual al número de barcos salidos más uno
DNF (TLE - fuera de tiempo límite)	Número de puntos igual al del último barco que termina más uno
RAF (retired after finished) (retirado después de terminar)	Número de puntos igual al número de barcos salidos
DSQ (descalificado)	Número de puntos igual al número de barcos salidos +10%
OCS (on the course side) (fuera de línea)	Número de puntos igual al número de barcos salidos +10%
DNE (disq. not excludable) (descalificación no excluible) (Una prueba en la que se puntúa DNE no se puede descartar en regatas en la se pueden descartar pruebas)	Mismos puntos que DSQ
DNC (did not compete) (no compitió)	Número de puntos igual al número de barcos inscritos
RDG (redress given) (reparación)	Número de puntos igual a la media de la serie, excluyendo la prueba descartada, si la hay, y la prueba en cuestión.
CNF (check-in failure) (fallo de registro)	A los puntos obtenidos por la posición de llegada, se le suman un 10% del número de barcos inscritos en la serie. La posición final no cambia.
ZPF (Z flag penalty) (penalización por bandera Z)	A los puntos obtenidos por la posición de llegada, se le suman un 20% del número de barcos inscritos en la serie. La posición final no cambia.
Desempate	<ul style="list-style-type: none"> a) En caso de empate, primero se incluirá la prueba descartada b) Si el empate persiste, el desempate se deshará a favor del barco que haya ganado al otro más veces c) Si el empate persiste, el desempate se deshará a favor del barco que haya ganado al otro en la última prueba
Definición:	
Registro:	Un barco que se registra para una prueba automáticamente se considera como salido en dicha prueba

Fracciones:

1. El primer puesto puntúa 0.75
2. YMP y/o puntuación por siniestro: redondear hacia arriba a la décima más cercana cuando la puntuación sea ≥ 0.05 , hacia abajo en caso contrario.
3. En el resto de casos redondear hacia arriba al entero más cercano.

Guía de Selección de Recorridos de SCIRA

Instrucciones para el Comité de Regatas:

1. Determinar la velocidad del viento
2. Seleccionar el recorrido adecuado
3. Determine condiciones climáticas generales
4. Fijar la longitud apropiada del recorrido
5. Determinar el ángulo interior en la baliza número 2

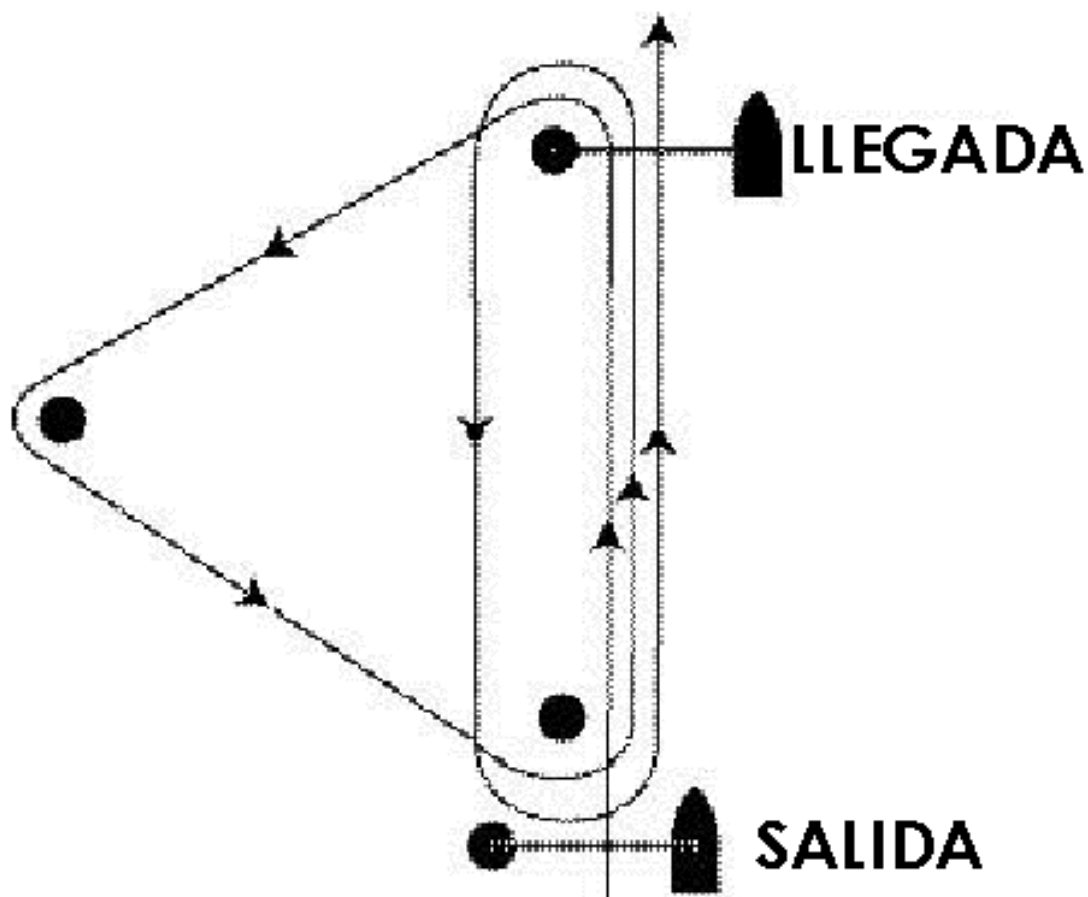
Nota: Según las Reglas de Dirección de Regatas, la longitud del recorrido se determinará para que dure 60 -75 minutos.

VELOCIDAD DEL VIENTO	RECORRIDO
Menos de 5 nudos / 3 m/s	Aplazar: No regatear con tan poco viento
5-9 nudos / 3-4 m/s	Olímpico o Barlovento-Sotavento
10-19 nudos / 5-10 m/s	Olímpico
20-25 nudos / 11-13 m/s	Triangular
Más de 25 nudos / 13 m/s	Aplazar: No regatear con tan tanto viento

OLÍMPICO

Bandera del C.I.S. "O"

Secuencia de balizas: 1-2-3-1-3-1

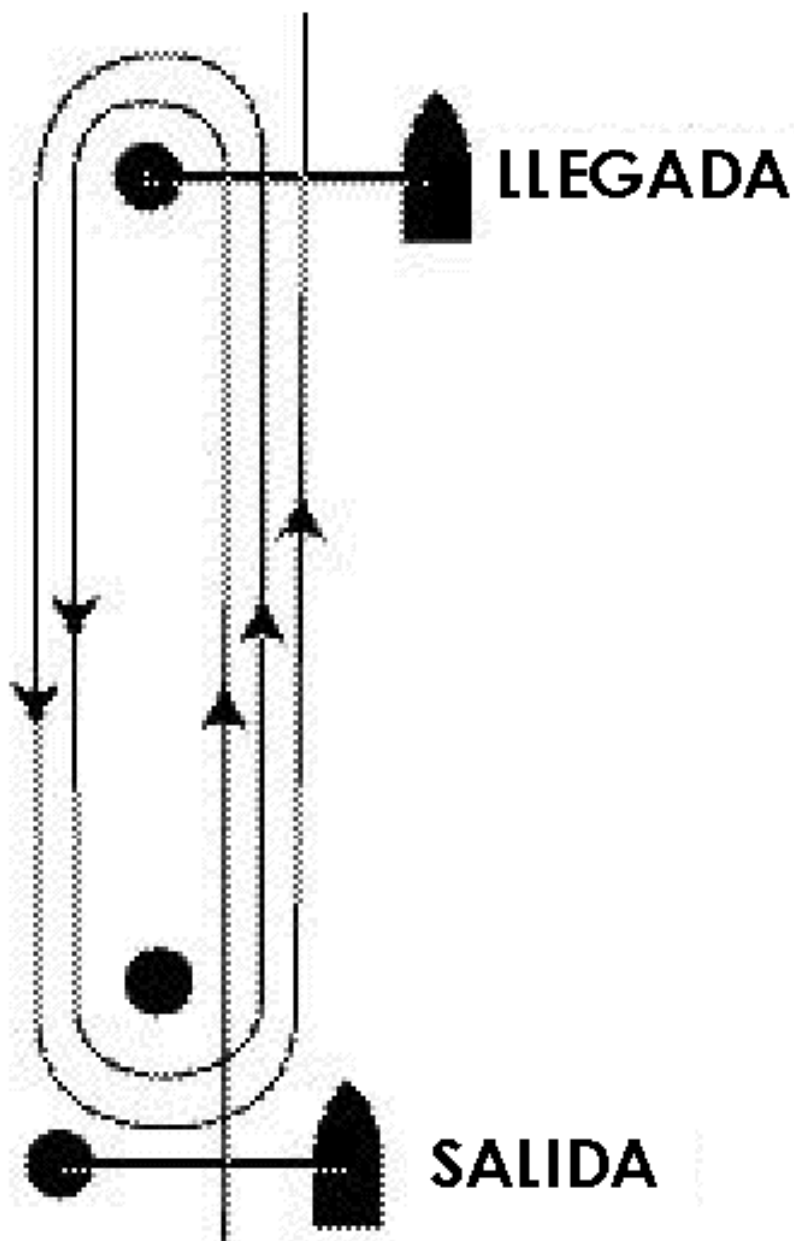


Ángulo interior en la baliza nº 2 para recorrido Olímpico: 60°

BARLOVENTO/SOTAVENTO

Bandera del C.I.S. "W"

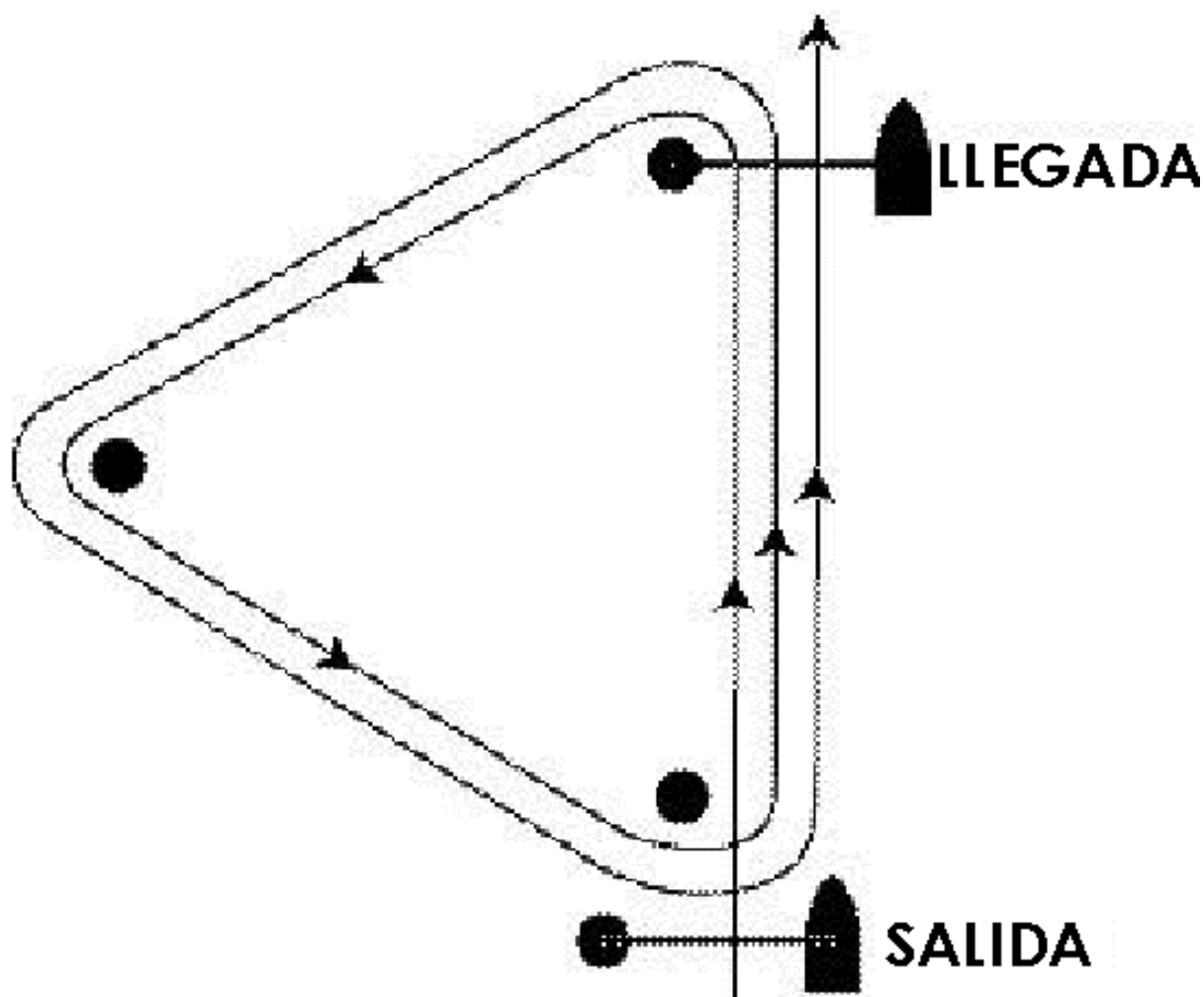
Secuencia de balizas: 1-3-1-3-1



TRIANGULAR

Bandera del C.I.S. "T"

Secuencia de balizas: 1-2-3-1-2-3-1



Ángulo interior en la baliza n° 2 para recorrido Olímpico:

60° ó 90°

(Ver las Reglas de Organización de Campeonatos Nacionales e Internacionales)