COMITÉ INTERNACIONAL DEL MEDITERRÁNEO

REGLAMENTO
DE MEDICIÓN Y REGATAS
DE YATES DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

Edición 2027–2029 v2 del 17/11/2026

N.º	Fecha	Versión	Aprobada por	Modificaciones
0	23/10/2025	Original	Asamblea General Extraordinaria del 23/10/2025	-
1	19/03/2026	Corrección 1	Asamblea General del 19/03/2026	Corrección de B7.2 y del anexo B
2	28/10/2026	Enmienda 2	Votación de la Asamblea General del 24/11/2026	Modificación de los apartados A1, A3.4, B1.1, B2.4, B5, B6, B8, B9, C1, C4, C7.3 y del anexo B. Incorporación del anexo E y de la Nota del CIM.

En verde figuran las modificaciones con respecto a la edición de 2026, validadas por la Comisión de Medición y aprobadas por el Consejo de Administración y mediante votación de la Asamblea General del CIM el 24 de noviembre de 2026.

Índice

Sección A – Generalidades

A.1 – Preámbulo

A1.1 – Gestión de la medición CIM

A1.2 – Modificación de las reglas CIM

A1.3 – Reglas e idioma oficial

A.2 – Admisibilidad

A.3 – Clases

A.4 – Conformidad y exclusión

Sección B – Medición

B.1 – Certificado de medición

B.2 – Elementos de medición

B.3 – Unidades de medida y sistema de cálculo

B.4 – Rating

B.5 – Compensación

B.6 – Medición del casco

B.7 – Medición del aparejo y del velamen, y clase de origen

B.8 – Equipamiento y acastillaje

B.9 – Parámetro de antigüedad

B.10 – Autenticidad y conformidad

B.11 – Penalizaciones y bonificaciones

Sección C – Condiciones para regatear

Introducción

C.1 – Constitución de las categorías

C.2 – Recorridos

C.3 – Tripulación mínima

C.4 – Identificación de los yates

C.5 – Material de seguridad y restricciones

C.6 – Condiciones meteorológicas para regatear

C.7 – Salida

Anexos

A – Tabla alfabética de las siglas utilizadas en el Reglamento y en los certificados de medición

B – Tabla de valores de Cb

C – Esquema de las dimensiones principales

D – Definición de «Spirit of Tradition»

E – Banderas de clase CIM

Nota del CIM – Modificaciones aplicables a partir de 2028

A – GENERALIDADES

A1 – PREÁMBULO

A1.1 – Gestión de la medición CIM

Este reglamento tendrá, excepcionalmente, una vigencia de tres años, del 01.01.2027 al 31.12.2029. Las principales modificaciones aplicables en 2028 y 2029 se recogen en la Nota incluida al final del Reglamento. La Comisión de Medición del CIM, designada por el Consejo de Administración, se encarga de su gestión. Posteriormente, el Reglamento volverá a tener una vigencia de cuatro años naturales.

A1.2 – Modificación de las reglas CIM

Durante los periodos de cuatro años, las reglas solo se modificarán excepcionalmente, bajo la responsabilidad de la Comisión de Medición. Podrá hacerse mediante una corrección destinada a aclarar una interpretación, que deberá aprobar el Consejo de Administración, o mediante una modificación propuesta por unanimidad por la Comisión de Medición y aprobada por la Asamblea General del CIM.

A1.3 – Reglas e idioma oficial

Este reglamento se aplica exclusivamente a los yates de vela monocasco. Un yate es monocasco cuando, en cualquier sección transversal, la profundidad de la carena aumenta hacia el eje de simetría.

Toda referencia al Reglamento de Regatas a Vela (RRV) o al Reglamento de Equipamiento de Vela
(REV) de World Sailing se refiere a las versiones vigentes de dichos reglamentos.

El texto oficial del presente Reglamento está redactado en francés. En caso de discrepancia sobre una traducción, prevalecerá el texto francés.

A.2 – ADMISIBILIDAD

Salvo los pertenecientes a las clases de la Regla Internacional y de la Regla Universal, se admitirán los yates con eslora de casco superior a 7,5 m. Si la eslora es inferior, se admitirán si su cubierta forma, junto con una caseta u otro elemento, una estructura completa y estanca, cuyas aberturas puedan cerrarse de forma duradera sin comprometer su integridad, permitiendo a la vez el acceso al interior del casco.

A.3 – *CLASES*

A.3.1 YATES DE ÉPOCA

A.3.1.1 Son yates **de épo**ca los construidos en madera o metal, botados antes del 31 de diciembre de 1949 y que se mantienen conformes a sus planos originales.

A.3.1.2 Se asimilan a los yates de época los yates con proyectos anteriores al 31 de diciembre de 1949 que se botaron antes del 31 de diciembre de 1952.

A.3.1.3 Son **réplicas de yates de épo**ca los yates que, con independencia de su fecha de botadura, se construyeron conforme a un proyecto anterior al 31 de diciembre de 1949, respetando las técnicas y los materiales de la época.

A3.2 YATES CLÁSICOS

A.3.2.1 Son **yates clásicos** los construidos en madera o metal, botados antes del 31 de diciembre de 1975 y que se mantienen conformes a sus planos originales.

A.3.2.2 Los yates construidos en serie no son admisibles, salvo determinadas series que hayan marcado la historia de la vela y que podrán admitirse por excepción mediante decisión expresa de la Comisión de Medición del CIM.

Nota. Un yate es «MONOTIPO» cuando se ajusta al reglamento de su clase, independientemente de si se ha construido en serie.

A.3.2.3 Son **réplicas de yates clásicos** los yates clásicos que, con independencia de su fecha de botadura, se construyeron conforme a un proyecto anterior al 31 de diciembre de 1975.

A.3.3 YATES CLÁSICOS IOR

A.3.3.1 Son yates «Clásicos **IOR»** los construidos en madera, metal o material compuesto, botados entre el 1 de en^{ero} de 1970 y el 31 de diciembre de 1984, que se mantienen conformes a sus planos originales y pueden acreditar que dispusieron de un certificado IOR válido durante ese periodo.

A.3.3.2 En la clase **Clási**cos IOR podrán admitirse por excepción determinadas series que hayan marcado la historia de la vela bajo la regla IOR, mediante decisión expresa de la Comisión de Medición del CIM.

A.3.3.3 Son **réplicas de yates Clásicos IOR** los yates de esta clase que, con independencia de su fecha de botadura, se construyeron conforme a un proyecto anterior al 31 de diciembre de 1984.

A.3.4 YATES CLÁSICOS DE SERIE

A.3.4.1 Son yates «Clásicos **de Serie»** los construidos en material compuesto, diseñados antes del 31 de diciembre de 1970 y botados antes del 31 de diciembre de 1984, que se mantienen conformes a sus planos originales.

A.3.4.2 La **Comi**sión de Medición del CIM seleccionará expresamente los yates y las series de la clase Clásicos de Serie en función de su interés patrimonial para la historia de la vela y de su compatibilidad con la flota existente de yates de Época, Clásicos y Clásicos IOR.

A.4 CONFORMIDAD Y EXCLUSIÓN

A.4.1 Cada yate deberá ajustarse en todos sus aspectos a su proyecto original o, en su caso, a un diseño posterior de su arquitecto naval original.

A.4.2 El año de botadura y la conformidad del yate con su proyecto deberán acreditarse mediante documentación oficial.

A.4.3 Cuando no puedan aportarse los planos originales o la documentación de un yate, una comisión técnica nombrada por la Asociación Nacional evaluará su conformidad.

A.4.4 Los criterios de admisión se definen en este Reglamento. La Comisión de Medición del CIM podrá decidir la exclusión de un yate en los siguientes casos.

- Si su casco ha sufrido transformaciones importantes incompatibles con el diseño y la construcción originales.
- Si el examen de la conformidad y la autenticidad (véase el artículo 14, «Co») constata una acumulación de modificaciones, incluidas las estéticas, especialmente recientes, que se apartan de la configuración de la época de su botadura.

B – MEDICIÓN

B.1 CERTIFICADOS DE MEDICIÓN

B.1.1 Las presentes reglas de medición se han establecido para permitir que los yates de Época**, Clásicos**, **Clásicos IOR** y **Clásicos de Serie** participen en regatas con las compensaciones adecuadas.

La certificación de los yates de Época, Clásicos, Clásicos IOR y Clásicos de Serie exige conocimientos técnicos e históricos específicos. Solo los comisarios técnicos reconocidos por el CIM están facultados para realizar los trámites de medición, los controles y las verificaciones.

El certificado de medición indicará la clase de referencia. Los yates Clásicos y Clásicos IOR pueden ser admisibles en ambas **clases. En** ese caso, el certificado indicará ambas, con Clásicos IOR como «clase de referencia prioritaria».

B.1.2 La comisión técnica de la Asociación Nacional determinará el rating de cada yate. Efectuará las mediciones, determinará los parámetros y asignará los coeficientes conforme al presente Reglamento y a las «Instrucciones de medición» correspondientes.

B.1.3 La comisión técnica de la Asociación Nacional se reserva el derecho de denegar la asignación de un rating y, en su caso, modificarlo si resulta inadecuado o erróneo.

La Asociación Nacional que emite los certificados de medición es la única entidad competente en cada país. Al menos uno de sus medidores deberá formar parte de los comités de medición de las regatas en las que se aplique este Reglamento.

B.1.4 La Asociación Nacional emite los certificados de medición. Su emisión, validación o renovación está sujeta a la tasa que fije dicha asociación. La vigencia máxima de un certificado de medición abarca del 1 de enero al 31 de diciembre del año en curso. Los certificados deben validarse anualmente y renovarse cada vez que un yate se modifique o cambie de propietario.

El yate deberá mantener la configuración declarada.
Si la configuración cambia durante el año, la Comisión Técnica de la Asociación Nacional analizará los motivos del cambio, en particular si permite mejorar la autenticidad y la conformidad con el original. Si el cambio se aparta del original o reduce la conformidad, al emitir el nuevo certificado podrá aplicarse una penalización en el Cc y una tasa especial.
Siempre deberá haber a bordo una copia del certificado de medición vigente. Los certificados de medición son públicos y pueden consultarse en los sitios web del CIM y de las asociaciones nacionales.

B.2 ELEMENTOS DE MEDICIÓN

La medición comprende los siguientes elementos.

B.2.1 **Magnitudes medidas**

- Medidas del casco (**Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2**)
- Medidas del aparejo (**I, J, Lp, P, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm**)
- Medidas de la vela de proa de ceñida o de través (**HLU, HLP**)
- Medidas de la vela de tipo spinnaker (**SLE, SLU, SHW, SFL**)
- Medidas de la mayor bermudiana (**MHW, MTW, MUW**)
- Medidas de la mayor áurica (**QFL, QHL, QLE, h**)

Salvo «h», las medidas de las velas se ajustan a la versión vigente del Reglamento de Equipamiento de Vela publicado por World Sailing.
Para medir «h» (flecha del alunamiento de la baluma de una vela áurica), se extiende la vela en plano y se aplica a los puños de pico y de escota la tensión justa para eliminar las arrugas a lo largo de la baluma.

B.2.2 **Magnitudes calculadas**

- Superficie vélica (**Spv**)
- Alargamiento del velamen (**Sf**)
- Superficie vélica corregida (**Spc**)
- Eslora de medición (**Ls**)
- Manga de medición (**Bj**)
- Profundidad media global (**Pmc**)
- Profundidad de medición (**Ps**)

B.2.3 **Coeficientes y parámetros**

- De perfil de carena (**Pp**)
- De corrección (**Cc**)
- De aparejo (**Ca**)
- De clase de origen (**Cb**)
- De equipamiento y acastillaje (**Pv**)
- De antigüedad (**Pe**)
- De autenticidad y conformidad (**Co**).

B.3 UNIDADES DE MEDIDA Y SISTEMA DE CÁLCULO

Las unidades de medida se basan en el sistema métrico decimal y el cálculo es algebraico.

Las magnitudes medidas se redondearán al centímetro y los demás valores a la milésima, salvo el **TR,** que se redondeará a cinco décimas, el rating y el **TCF,** a la diezmilésima, y el **APM,** a la décima.

B.4 RATING

El rating se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$R = \left[0{,}05 \cdot Ls \cdot Pp + \left(0{,}1 \cdot 0{,}963 \cdot Ls \cdot Pp \cdot \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}} \right) + 0{,}34 \cdot 0{,}963 \cdot \sqrt{Spc} + 0{,}2 \right] (Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Donde:

Ls = Lt – 0,8• (Fa + Fp)
Spc = Spv · Sf
Co es el coeficiente asignado conforme a las reglas del artículo **B.10**.

La fórmula del coeficiente de alargamiento del velamen **(Sf)** es la siguiente:

$$Sf = \sqrt{\frac{0{,}45 \cdot Spv + 0{,}16 \cdot \{ MAX[I ; (P + MAX[0{,}8 \cdot F ; Ef \ ; Es \cdot 0{,}96]) \cdot 1{,}03 + 0{,}4 ; Hm]\}^2}{Spv \cdot 0{,}963^4}}$$

B.5 COMPENSACIÓN

La compensación por milla se calcula de la siguiente manera:

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

El tiempo compensado se calcula de la siguiente manera:

- **Tiempo sobre distancia** (sistema habitual):

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

- **Tiempo sobre tiempo** (sistema alternativo)

$$Tc = C \cdot Tr \cdot TCF$$
$$TCF = 0{,}212 \cdot (\sqrt{R} + 1{,}55)$$

Donde **Tc** es el tiempo compensado
Tr es el tiempo real
TCF es el factor de corrección del tiempo
C es la penalización o bonificación conforme al artículo **B.11**
APM es l a compensación por milla náutica
R es el rating
D es la longitud geográfica del recorrido.

B.6 MEDICIÓN DEL CASCO

La medición se efectúa con el yate listo para navegar, con las anclas y cadenas en sus posiciones habituales y las velas en posición o estibadas a popa del palo mayor. Durante las pruebas, el yate deberá mantener la configuración en la que se midió, especialmente en lo relativo a las anclas y cadenas, que deberán cumplir la normativa aplicable.

B.6.1 La eslora de casco (**Lt**) se medirá de modo que abarque todo el casco, excluidas las perchas y las partes que sobresalgan de él, como el bauprés, el botalón de popa o los púlpitos.
La delimitan las verticales que pasan por los puntos extremos de proa y popa del casco, estén por encima o por debajo de la cubierta, o de la borda. Se incluyen los posibles abultamientos y se excluye la pala del timón si es exterior.
Los lanzamientos (Fa y Fp) se medirán horizontalmente entre las verticales que pasan por los puntos indicados y la intersección del casco con el agua. La manga del casco (B) es la distancia máxima entre las dos verticales tangentes al casco situadas en un plano perpendicular a crujía. Se excluyen las protecciones, las regalas de apoyo y los salientes a barlovento.

La manga de medición (**Bj**) se obtiene mediante la siguiente fórmula:

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

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

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

Las profundidades sumergidas se miden a 3/4 de Ls hacia proa, a 1/10 de Bj del plano de simetría (P1), y a 1/2 de Ls, a 1/8, 1/4 y 3/8 de Bj de dicho plano (P2, P3 y P4).

La profundidad media global (**Pmc**) se calcula de la siguiente manera:

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

La profundidad de medición (Ps) se calcula de la siguiente manera:

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

B.6.2 Parámetro del perfil de carena (**Pp**)
Según el perfil longitudinal de su casco, cada barco se encuadra en uno de los dos tipos básicos que se indican a continuación y recibe un parámetro que se introduce directamente en la fórmula de medición.

Tipo 1

La pala del timón se sitúa en la prolongación de la parte inferior de la carena.
Pp se determina mediante la fórmula siguiente, a partir de la relación TR entre el área de la proyección de la parte sumergida del casco y su timón sobre el plano axial y el área del rectángulo formado por la eslora de flotación y el calado.

Nota. En cascos con orza móvil, se mide el TR con la orza levantada y se le aplica un coeficiente de 0,9.

Si TR ≤ 73.5, entonces Pp = 0.92 – (TR – 73.5) /73.5 /2.71
Si TR >73.5 entonces Pp = 0.92 – (TR – 73.5) /73.5 /2.71 – $(TR – 73.5)^{1.44}$ /73.5 /5

Tipo 2

La pala del timón está separada de la orza o quilla.

En yates de Época con quilla plana, tipo 2.1: Pp = 1,14 - (2•Pmc : Ls)
En yates de Época con quilla no plana y en los demás yates,
tipo 2.2: Pp = 1,20 - (2•Pmc : Ls)

Se considera que la quilla es plana cuando los bordes de su sección horizontal a media altura son paralelos en más del 90 % de su longitud.

B.6.3 Coeficiente de corrección (**Cc**)

Cuando la fórmula de medición no refleje satisfactoriamente las características técnicas de un yate o concurra otro motivo justificado, la Comisión de Medición del CIM podrá ajustar excepcionalmente su rating mediante un coeficiente corrector.
En los demás yates, el coeficiente corrector será igual a 1.

B.7 MEDICIÓN DEL APAREJO Y DEL VELAMEN, Y CLASE DE ORIGEN

B.7.1 Los palos se medirán desde el punto más bajo al que puedan descender los racamentos o el collar de la botavara hasta el punto más alto al que puedan subir los grilletes de las drizas de las velas triangulares o hasta el punto más alto al que pueda subir la amura del pico en las velas áuricas (P). Se medirán también desde la cubierta hasta el punto más alto al que puedan subir los grilletes de las drizas de todas las demás velas que puedan izarse (**I**).

También se medirá la distancia entre el punto más adelantado en que pueda amurarse una vela de proa, incluido el bauprés si lo hubiera, y la cara de proa del palo más adelantado (**J**). Se medirá asimismo la longitud del tangón (**Lp**). Una vela de proa se considera spinnaker, simétrico o asimétrico, cuando su anchura a media altura supera el 75 % de su pujamen.
Una vela de proa se considera foque balón cuando su anchura a media altura es inferior al 75 % de su pujamen, la escota se reenvía a cubierta por delante del palo y el puño de amura se fija a un tangón.

Una vela de proa de ceñida o de través tiene una anchura a media altura inferior al 75 % de su pujamen.
Una vela de proa de ceñida o de través tiene solapamiento cuando su puño de escota puede quedar a popa del palo, por detrás de su cara de popa con la vela en posición axial.

En una vela de proa de ceñida o de través con solapamiento se medirán la longitud del grátil (**HLU**) y la distancia mínima entre el puño de escota y el grátil (**HLP**).

En las goletas se medirán la distancia entre las caras enfrentadas de los palos (Dm) y las alturas máximas de los puntos de driza de las velas que pueden izarse entre ellos (**Hm** para el palo mayor y **Ht** para el palo de proa).

En las velas triangulares se medirá la longitud utilizable de la botavara (**E**) y, en las áuricas, la de los picos (**Es**) y los masteleros de escandalosa (**F**).

La longitud total del aparejo (**La**) queda delimitada por las verticales que pasan por el punto extremo de amura de una vela de proa y por el punto más a popa del casco o del botalón de popa, si lo hubiera.

B.7.2 Cálculo de la superficie vélica

Spv es la suma de las superficies aplicables que se indican a continuación.

Nota. Véase al final del documento la Nota relativa a 2028.

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

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

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

en caso contrario Spo = MAX [0,8·I·MAX(J ; Lp) ; 0,83 Spa]

I representa la altura máxima del punto de driza de las velas de proa sobre la línea de cubierta y J es la distancia horizontal entre el palo y el punto extremo de amura, o la longitud del tangón si es mayor.

Para **Spa**:

Si se utiliza una vela de proa de ceñida o de través con solapamiento, se toman las medidas **HLU** y **HLP** de la vela de mayor tamaño.

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

Sin solapamiento: Spa = 0,5·I·J

B.7.2.2 Velas triangulares: 0,5·P·E

P es la distancia entre el punto más bajo al que puede descender el pinzote de la botavara y el punto más alto al que puede subir el grillete de la driza. E es la longitud utilizable de la botavara.

B.7.2.3 Velas áuricas: 0,5• [E•P + Es• (0,87•E+ 0,5•P)]

P es la distancia medida sobre la vela entre los puntos de unión de la botavara y del pico. **E es** la longitud utilizable de la botavara y **Es** la del pico. Una marca en el palo debe señalar la posición superior de **P.**

B.7.2.4 Escandalosas: 0,15•F·Ef

Ef es la longitud útil del pico, eventualmente prolongado por una pequeña percha. **F** es la altura útil del mastelero de escandalosa o la distancia entre el punto más alto al que puede subir el collar del pico y la parte superior del mastelero de escandalosa o de la percha, si la hubiera.

B.7.2.5 Velamen de trinquete: 0,46•Dm•(Hm+Ht)

Dm es la distancia entre los palos. **Hm** es la altura máxima del punto de driza del palo mayor y **H**t la del palo de trinquete para las velas entre palos, incluidas las velas de portantes.

B.7.2.6 Velas de estay para portantes en ketches y yawls: 0,12•mP•E

mP es la altura máxima utilizable para la vela de mesana y **E** es la longitud utilizable de la botavara de la mayor del palo de proa.

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

A cada yate se le asigna un coeficiente en función de su aparejo, según la siguiente tabla.

	Yates áuricos	*Yates bermudianos*
- Cúter y sloop	0.78	0.89
- Yawl	0.75	0.88
- Ketch	0.65	0.77
- Goleta	0.63	0.72
- 3 palos	0.45	0.50

B.7.4 Coeficiente de clase de origen (**Cb**)

A cada yate se le asigna un coeficiente en función de su clase de origen, según la tabla del anexo B.
Los demás yates tendrán un coeficiente **Cb** = **0**. Si una clase no figura en la tabla del anexo, la Comisión de Medición del CIM podrá ajustar excepcionalmente los ratings de dicha clase mediante un coeficiente específico.

B.8 EQUIPAMIENTO Y ACASTILLAJE

El coeficiente de equipamiento y acastillaje (**Pv**) será la suma algebraica de los factores siguientes:

Orza: móvil	0,03
Con timón	0,07
Modificada (bulbo o lastre)	0,20
Pala del timón: modificada	0,07
Línea de eje: ausente	0,00
En posición axial	- 0,01
En posición lateral	- 0,02
2 líneas de eje	- 0,03
Hélice(s): de palas plegables u orientables	- 0,01
De 2 palas fijas	- 0,03
De 3 o más palas fijas	- 0,04
Palo: de madera	0,00
De aleación	0,03
Botavara: de madera	0,00
De aleación	0,02
De material compuesto	0,30
Perchas: de madera	0,00
De aleación	0,02
De material compuesto	0,20
Estay*: de perfil hueco con una ranura	0,01
De perfil hueco con doble ranura	0,02
Enrollador*: de foque, en uso	0,02
De foque, instalado y sin uso	0,00
Enrollador volante	0,05

* Acumulativo

Winche: ausente, con Ls < 8 m	- 0,06
Ausente, con Ls > 8 m	- 0,08
Autocazante	0,01
Uso en regata de winche asistido	0,05
Interior: ausencia de habilitación interior**	0,03

** Cuando no sea de origen.

Clásicos y Época – Superestructura con materiales compuestos	
Uso de materiales compuestos con resina epoxi	0,04
Uso de materiales compuestos con resina de poliéster o viniléster	0,02

Clásicos y Época – Casco con materiales compuestos

Uso de materiales compuestos con resina epoxi	0,07
Uso de materiales compuestos con resina de poliéster o viniléster	0,04
Uso de listones de madera encolados con resina sintética (excepto resorcina)	0,02

Clásicos IOR y Clásicos de Serie – Superestructura con materiales compuestos

De serie – Fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster	0,00
Unidad única – Fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster o viniléster	0,02
Sándwich de balsa + fibra de vidrio + resina de poliéster	0,04
Sándwich de PVC + fibra exótica + resina de viniléster o epoxi al vacío	0,06

Clásicos IOR y Clásicos de Serie – Casco con materiales compuestos

De serie – Fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster	0,00
Unidad única – Fibra de vidrio monolítica + resina de poliéster o viniléster	0,02
Sándwich de balsa + fibra de vidrio + resina de poliéster	0,04
Sándwich de PVC + fibra exótica + resina de viniléster o epoxi al vacío	0,06

Se consideran «materiales compuestos» **aquellos cuya e**structura combina resinas sintéticas (poliéster, viniléster o epoxi) con fibras naturales o sintéticas. El contrachapado y las masillas, imprimaciones y pinturas del exterior del casco quedan excluidos de esta definición.

El uso de las velas indicadas a continuación se penalizará en el Pv según el siguiente baremo:

YATES DE ÉPOCA

	Velas mayores	**Velas de proa y para portantes**
Velas de algodón	**- 0,05**	**- 0,05**
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas confeccionadas con paños que incluyen materiales de baja elongación, tales como: Dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas de tipo sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,20**	**0,12**
Velas «de alto módulo» confeccionadas con o sin paños o con fibras distintas (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o carbono)	NO ADMITIDAS	
Cortes distintos de los utilizados en la época de la botadura	**0,10**	**0,07**
Velas con sables completos	NO ADMITIDAS	
Sin uso de vela para portantes o con uso de una vela de tipo foque balón		**- 0,10**
Uso de una vela para portantes con el punto de driza más alto que en la configuración original		**0,07**

YATES CLÁSICOS, CLÁSICOS IOR Y CLÁSICOS DE SERIE

	Velas mayores	**Velas de proa y para portantes**
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas confeccionadas con paños que incluyen materiales de baja elongación, tales como: Dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas de tipo sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,12**	**0,10**
Velas «de alto módulo» confeccionadas con o sin paños o con fibras distintas (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o carbono)	NO ADMITIDAS	
Cortes distintos de los utilizados en la época de la botadura	ADMITIDAS	
Velas con sables completos	NO ADMITIDAS	

Una vela se considera de sables completos cuando al menos dos sables atraviesan toda su anchura.
En los yates de Época se consideran cortes distintos de los utilizados en la época de la botadura los que difieren de los cortes horizontales, verticales e ingleses (en espiga).
Estas penalizaciones o bonificaciones se aplicarán durante toda la temporada conforme a la declaración del armador.

B.9 PARÁMETRO DE ANTIGÜEDAD

A cada yate se le asigna un parámetro de antigüedad (**Pe**) en función de su año de botadura, conforme a la siguiente tabla:

>1975: se añade 0.001 por año, salvo para Clásicos IOR

1975	0,060	1943	-0,014	1911	-0,119
1974	0,056	1942	-0,016	1910	-0,122
1973	0,052	1941	-0,018	1909	-0,125
1972	0,048	1940	-0,020	1908	-0,128
1971	0,044	1939	-0,022	1907	-0,131
1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,133
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,135
1968	0,036	1936	-0,031	1904	-0,137
1967	0,034	1935	-0,034	1903	-0,139
1966	0,032	1934	-0,037	1902	-0,141
1965	0,030	1933	-0,040	1901	-0,143
1964	0,028	1932	-0,043	1900	-0,145
1963	0,026	1931	-0,046	1899	-0,146

1962	0,024	1930	-0,049	1898	-0,147
1961	0,022	1929	-0,052	1897	-0,148
1960	0,020	1928	-0,055	1896	-0,149
1959	0,018	1927	-0,059	1895	-0,150
1958	0,016	1926	-0,063	1894	-0,151
1957	0,014	1925	-0,067	1893	-0,152
1956	0,012	1924	-0,071	1892	-0,153
1955	0,010	1923	-0,075	1891	-0,154
1954	0,008	1922	-0,079	1890	-0,155
1953	0,006	1921	-0,083	1889	-0,156
1952	0,004	1920	-0,087	1888	-0,157
1951	0,002	1919	-0,091	1887	-0,158
1950	0,000	1918	-0,095	1886	-0,159
1949	-0,002	1917	-0,099	1885	-0,160
1948	-0,004	1916	-0,103	1884	-0,161
1947	-0,006	1915	-0,107	1883	-0,162
1946	-0,008	1914	-0,110	1882	-0,163
1945	-0,010	1913	-0,113	1881	-0,164
1944	-0,012	1912	-0,116	1880	-0,165
				<1880	-0,165

Pe para Clásicos IOR

1976	0.064
1977	0.068
1978	0.072
1979	0.076
1980	0.080
1981	0.084
1982	0.088
1983	0.092
1984	0.096

En los yates áuricos botados después de 1923, salvo las réplicas, el año utilizado para determinar Pe será la media del año de botadura y 1923, redondeada por defecto.
En los yates botados antes de 1880, Pe será igual a - 0,165.

En las réplicas, los yates monotipos (con reglamento específico de construcción) y los Clásicos de Serie, el año para determinar **Pe** será la media del año de redacción del proyecto y el de botadura de cada unidad, redondeada por defecto.

En los yates de Época cuya configuración de aparejo haya cambiado respecto de la original (cambio de Ca), el año para determinar Pe será la media del año de botadura y el año de modificación de la configuración del aparejo, con 1950 como límite para

este último. La media se redondeará por defecto. Si no puede establecerse el año de modificación, se tomará 1950.

Esta regla no se aplica a los yates de las clases de la Regla Internacional o de la Regla Universal, cuyo parámetro se determina como en los demás yates, en función del año de botadura de cada unidad.

B.10 AUTENTICIDAD Y CONFORMIDAD

El coeficiente de autenticidad y conformidad (Co) evalúa el grado de conformi**dad** de un yate con su diseño original.

La referencia para evaluar la conformidad son los planos originales que corresponden a la configuración del yate en el momento de su botadura. Podrán tenerse en cuenta otras configuraciones que hayan existido, en particular las derivadas de cambios realizados por el arquitecto naval original. Se considerarán menos auténticas cuanto más recientes sean los cambios.

El Co se determina ponderando la evaluación de los siguientes tres ámbitos, enumerados en orden decreciente de importancia:

- Aparejo, plano vélico, equipamiento y acastillaje.
- Casco, incluida la cubierta y los materiales y equipos empleados.
- Habilitación interior y equipamiento.

En cada ámbito se evaluará también la calidad del mantenimiento y de la restauración o reconstrucción.
El **Co** se asigna dentro del intervalo correspondiente a la categoría.

- Yate de Época y monotipo de Época: de 0,88 a 1,15
- Réplica de yate de Época: de 0,95 a 1,2
- Yate Clásico botado antes de 1960: de 0,90 a 1,15
- Yate Clásico y monotipo Clásico botados a partir de **1960:** de 0,93 a 1,15
- Yates Clásicos IOR y monotipo Clásico botado a partir de **1976:** de 0,95 a 1.15
- Yates Clásicos de Serie: de 0,95 a 1.15
- Réplica de yate Clásico: de 0,95 a 1,2

Aportar documentación que permita comparar el yate con su diseño original facilitará el análisis y se valorará al determinar el **Co**. La documentación se basará en los planos originales del yate y podrá incluir material histórico procedente, por ejemplo, de publicaciones, prensa, fotografías o archivos de los sucesivos propietarios.

B.10.1 Casco, cubierta y equipamiento asociado

Se tendrán en cuenta los siguientes elementos.

- Dimensiones, forma y materiales del casco y la quilla.
- Diseño estructural: posición y escantillonado de cuadernas y varengas.

- Dimensiones y fijación de los elementos del forro del casco.
- Plano de cubierta, naturaleza de los materiales, timón y equipamiento.

Podrá admitirse lo siguiente.

- Construir en acero soldado cascos que originalmente eran de acero remachado.
- Instalar un motor.
- Reconstruir la cubierta con una capa de contrachapado entre los baos y las tablas de cubierta.
- Añadir equipos de navegación y seguridad, prestando especial atención a su integración en el diseño original.

B.10.2 Aparejo, plano vélico y acastillaje

Se tendrán en cuenta los siguientes elementos.

- Conformidad con el tipo de vela mayor original (áurica o bermudiana).
- Conformidad con la configuración original del aparejo (número y tamaño respectivo de los palos y las crucetas).
- Dimensiones, forma y materiales de los palos y las perchas.
- Características de las velas y de la jarcia de labor.
- Características de los cables de la jarcia firme.
- Características del acastillaje.

Podrá admitirse lo siguiente.

- Sustituir un palo macizo por uno hueco.
- Utilizar cabos de poliéster o polipropileno.
- Utilizar velas de dacrón o nailon.
- Añadir equipos de señalización y seguridad.

Todas las velas áuricas con un alunamiento pronunciado de la baluma (relación entre la diagonal, que une el extremo de la botavara con el extremo del pico, y la flecha del alunamiento de la baluma superior al **2 %)** se penalizarán considerablemente en el **Co**.

Ninguna vela bermudiana podrá tener más de un sable a presión. Un sable a presión se penaliza en el **Co**, salvo si ocupa la posición más alta. Si un sable sin presión supera el **75 %** de la distancia entre la baluma y el grátil en el punto en el que está colocado, se aplicará una penalización en el Co. Lo mismo se aplica si la vela tiene más de cinco sables. La Comisión de Medición del CIM podrá eximir a un yate de la penalización mediante una exce**pci**ón expresa.

B.10.3 Habilitación interior y equipamiento

Con carácter general, se examinará la conformidad con el plano original. Podrán admitirse cambios en la habilitación interior para satisfacer las necesidades actuales de confort y seguridad, siempre que se respeten el estilo y los materiales del diseño original.

B.11 PENALIZACIONES Y BONIFICACIONES

Cuando el uso de las velas de la lista siguiente no se haya incluido en la configuración de referencia del certificado ni aplicado al Pv, se penalizará o bonificará según el baremo. El porcentaje se aplicará al tiempo real de cada yate en cada manga.

YATES DE ÉPOCA

	Velas mayores	**Velas de proa y para portantes**
Velas de algodón	**-2%**	**-2%**
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas confeccionadas con paños que incluyen materiales de baja elongación, como dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas de tipo sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA o HYDRANET	**8%**	**5%**
Velas «de alto módulo» confeccionadas con o sin paños o con fibras distintas (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o carbono)	NO ADMITIDAS	
Cortes distintos de los utilizados en la época de la botadura	**4%**	**3%**
Velas con sables completos	NO ADMITIDAS	
Sin uso de vela para portantes o con uso de una vela de tipo foque balón		**-2%**
Uso de una vela para portantes con el punto de driza más alto que en la configuración original		**3%**
Uso en regata de winches motorizados		**2%**

YATES CLÁSICOS, CLÁSICOS IOR Y CLÁSICOS DE SERIE

	Velas mayores	**Velas de proa y para portantes**
Velas de dacrón o nailon	**0**	**0**
Velas confeccionadas con paños que incluyen materiales de baja elongación, como dacrón laminado, MYLAR SCRIM, fibras compuestas de tipo sándwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA o HYDRANET	**5%**	**5%**
Velas «de alto módulo» confeccionadas con o sin paños o con fibras distintas (por ejemplo, KEVLAR, TWARON, PBO o carbono)	NO ADMITIDAS	
Cortes distintos de los utilizados en la época de la botadura	ADMITIDAS	
Velas con sables completos	NO ADMITIDAS	
Uso en regata de winches motorizados		**2%**

Una vela se considera de sables completos cuando al menos dos sables atraviesan toda su anchura.

En los yates de Época se consideran cortes distintos de los utilizados en la época de la botadura los que difieren de los cortes horizontales, verticales e ingleses (en espiga).
Estas penalizaciones o bonificaciones se aplicarán durante toda la prueba conforme a la declaración del armador.

C – CONDICIONES PARA REGATEAR

Introducción

Se aplicarán el Reglamento de Regatas a Vela y las prescripciones nacionales dictadas por las federaciones. Atendiendo a las características y aptitudes náuticas específicas de los yates de Época y Clásicos, el CIM establece las siguientes reglas complementarias.

El CIM pone a disposición de los organizadores modelos de Anuncio de Regata e Instrucciones de Regata.

Art. C.1 CONSTITUCIÓN DE LAS CATEGORÍAS

Los yates se distribuirán inicialmente en las siguientes categorías, según su «clase de referencia prioritaria» y, a continuación, su «clase de referencia», tal como figuren en el certificado de medición.

- Yates de Época Áuricos
- Yates de Época Bermudianos
- Yates Clásicos

Si el Anuncio de Regata admite la categoría para la prueba:

- Clásicos IOR
- Clásicos de Serie

Cuando la composición de la flota de la prueba lo permita, podrán abrirse las categorías «Big Boat» y «Crucero (Cruiser)» (véase más abajo).

Ninguna categoría podrá constituirse con menos de tres yates inscritos. Las categorías se agruparán primero entre los yates de Época y luego entre los yates Clásicos, de manera que cada categoría tenga al menos tres inscritos.
Cuando una categoría cuente con más de 12 a 15 inscritos, podrá subdividirse por rating o eslora de casco (Lt), previa validación de la Asociación Nacional.

Para los yates cuya clase de referencia prioritaria sea «Clásicos IOR», esta categoría prevalecerá siempre que el Anuncio de Regata la abra y reúna al menos tres yates inscritos. Los yates afectados se clasificarán obligatoriamente en «Clásicos IOR». Si el Anuncio de Regata no abre la categoría o esta no puede constituirse por contar con menos de tres yates inscritos, los Clásicos IOR que también tengan «Yate Clásico» como clase de referencia se integrarán en la categoría «Yates Clásicos».

Los yates cuya clase de referencia sea «Clásicos de Serie» deberán competir en esa categoría siempre que el Anuncio de Regata la abra y cuente con al menos tres yates inscritos.
Cuando la categoría «Clásicos de Serie» no pueda constituirse por no alcanzar el mínimo de tres yates inscritos, los yates afectados solo podrán integrarse en la categoría «Yates Clásicos» con la aprobación expresa de la Asociación Nacional.

Los «**Big Boats**» se identificarán con arreglo a su «clase de referencia prioritaria».

Cuando la composición de la flota de la prueba lo permita, los «Big Boats» podrán repartirse en dos subcategorías, en particular para separar a los «Big Racer», siempre que cada una cuente con al menos tres yates inscritos.

Cuando la composición de la flota de la prueba lo permita, podrá abrirse una categoría «**Crucero (Cruiser)**». Su apertura requerirá el acuerdo de la Comisión de Medición y de la organización de la prueba, así como un mínimo de tres yates inscritos en esa categoría.
Los yates que deseen participar en la clase «Crucero (Cruiser)» deberán obtener previamente la conformidad de la Comisión de Medición del CIM.

Art. C.2 RECORRIDOS

Las regatas para yates de Época y Clásicos son de tres tipos.
El Comité Organizador indicará en el Anuncio de Regata el tipo o los tipos de recorrido que se utilizarán en cada regata.
El Reglamento de Equipamiento de Vela (REV) de World Sailing se aplicará a los recorridos de tipo A y B.

C.2.1 Tipo A (regata de altura)
La regata de altura puede comprender navegación a más de 20 millas náuticas de un abrigo costero y navegación nocturna.
La organización detallará en el Anuncio de Regata y en las Instrucciones de Regata las reglas y demás disposiciones aplicables a la prueba (RSO).

C.2.2 Tipo B (regata intermedia)
La regata intermedia comprende navegación a una distancia máxima de 20 millas náuticas de un abrigo costero y, en principio, se disputará de día.

C.2.3 Tipo C (regata costera)
La regata costera comprende navegación diurna a una distancia máxima de cinco millas náuticas de un abrigo costero.

C.2.4 Para las regatas de tipo A, B y C, las Instrucciones de Regata indicarán el tiempo límite para TERMINAR.
En el recorrido de tipo C, el límite no podrá ser posterior a la hora oficial de la puesta del sol.

Art. C.3 TRIPULACIÓN MÍNIMA

El patrón es responsable de determinar el número mínimo de tripulantes, que en ningún caso podrá ser inferior a dos.

Art. C.4 IDENTIFICACIÓN DE LOS YATES

C4.1 Los yates deberán llevar un número de vela que permita a los comités de regata identificarlos con facilidad. El número deberá figurar, como mínimo, a ambos lados de la vela mayor.

Los números de vela, de carácter alfanumérico, se basarán, en la medida de lo posible, en los identificadores históricos del yate. Deberá validarlos la Asociación Nacional que haya expedido el certificado de medición.
Por excepción, la Comisión de Medición del CIM podrá aceptar dispositivos especiales de identificación. En particular, podrá autorizar o exigir que un yate sin número de vela se equipe con dos lonas de identificación de al menos 40 × 70 cm, que lleven el número asignado por la Asociación Nacional que expidió el certificado de medición.
Durante las regatas, ambas lonas deberán llevarse de forma visible, una a cada banda, para que las autoridades de regata puedan identificar el yate.

C.4.2 El CIM proporcio**na las banderas** distintivas de las clases Big Boat, Época Áuricos, Época Bermudianos, Clásicos, Clásicos IOR, Cruiser y Clásicos de Serie, de acuerdo con la «clase de referencia prioritaria» y la «clase de referencia» que figuren en los certificados de medición.
Las banderas se definen en el anexo E.
Las autoridades organizadoras de las pruebas bajo el sistema de medición CIM y los yates participantes deberán utilizar estas banderas de clase durante toda la prueba.
El uso de distintivos adicionales para identificar las categorías, como gallardetes de regata u otros dispositivos, queda a criterio exclusivo de la autoridad organizadora.
El Comité de Regata utilizará las banderas de clase CIM, entre otros usos, como señal de atención.

Art. C.5 MATERIAL DE SEGURIDAD Y RESTRICCIONES

C5.1 El Anuncio de Regata deberá especificar el material de seguridad que se debe llevar a bordo para participar en la prueba.

C5.2 En regata, los yates deberán adoptar todas las medidas necesarias para desmontar o asegurar los equipos de fondeo situados en proa, como anclas, rezones y cualquier otro accesorio similar, de forma que no supongan riesgo para la seguridad, para la integridad estructural del barco ni para los demás participantes. Si, por razones técnicas o estructurales, no resulta razonable desmontar las anclas de proa, podrá instalarse una protección fija, rígida y adecuada para evitar enganches o daños en caso de contacto.

Art. C.6 CONDICIONES METEOROLÓGICAS PARA REGATEAR

No se dará la salida si la velocidad media del viento no permite a los veleros salir y maniobrar con seguridad.
No se dará la salida si la velocidad media del viento supera los **25 nudos**, en caso de mar gruesa o rachas de viento, o de ambas cosas. Estos límites también podrán variar en función del estado del mar, la corriente y otras condiciones.
Una vez iniciada la regata, el Comité de Regata no la anulará por el mero hecho de que la velocidad media del viento supere los límites establecidos.

El Comité de Regata considerará la posibilidad de anular la regata si no puede dirigirla con seguridad.

Art. C.7 SALIDA

C.7.1 PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Según la clase, podrá modificarse la regla 26 del RRV, «Salida de las pruebas». Las Instrucciones de Regata deberán precisar la señal de atención, que podrá variar según la clase.

C7.2 PENALIZACIÓN POR SALIDA PREMATURA

En aplicación de la regla experimental DR21-01 de World Sailing, la definición *de Salir se* modifica como sigue para los recorridos costeros.

Salir. Un barco sale cuando, tras haber estado su casco completamente en el lado de *pre*salida de la línea de salida y haber cumplido la regla 30.1, si se aplica, cualquier parte de su casco cruza la línea de salida desde el lado de presalida hacia el lado del recorrido:

a) En el momento de su señal de salida o después de ella, o
b) Durante el último minuto anterior a su señal de salida.

Las reglas 30.1, 30.2, 30.3 y 30.4 del RRV no se aplicarán. Cuando un barco salga de acuerdo con el apartado (b) de la definición de Salir (modificada en la instrucción de regata A.1.a), no deberá regresar al lado de presalida de la línea. Recibirá una penalización de cinco p**untos, conforme a la regla 44.3(c)** del RRV, sin audiencia. Esto modifica las reglas 63.1 y A5 del RRV.

C.7.3 USO DE VELAS PARA PORTANTES

Por motivos de seguridad, en las salidas con viento portante queda estrictamente prohibido utilizar un **spinnaker, un foque balón o cualquier otra vela para portantes** antes de que el barco y toda su tripulación hayan cruzado por completo la línea de salida.

Los términos «spinnaker» y «foque balón» se definen en el artículo B7.1. Se considera otra vela para portantes, cualquiera que sea su denominación, toda vela simétrica o asimétrica que no vaya envergada en un estay y esté destinada a navegar a rumbos portantes.

<u>Anexo A</u> – Tabla alfabética de las siglas utilizadas en el Reglamento y en los certificados de medición

APM = compensación por milla náutica (art. B.5)
B = manga máxima (art. B.6.1)
Bj = manga de medición (art. B.6.1)
Bl = manga en flotación (art. B.6.1)
C = factor de penalización o bonificación (art. B.5)
Ca = coeficiente de aparejo (art. B.7.3)
Cb = coeficiente de clase de origen (art. B.7.4 y anexo B)
Cc = coeficiente de corrección (art. B.6.3)
Co = coeficiente de autenticidad y conformidad (art. B.10)
D = longitud geográfica de una regata (art. B.5)
Dm = distancia entre los palos en las goletas (art. B.7.2)
E = longitud utilizable de la botavara (art. B.7.2)
Ef = longitud utilizable del pico y de su posible prolongación (art. B.7.2)
Es = longitud utilizable del pico (art. B.7.2)
F = altura útil del mastelero de escandalosa y de su posible prolongación (art. B.7.2)
Fa = lanzamiento de proa (art. B.6.1)
Fb1,2 = francobordo (art. B.6.1)
Fp = lanzamiento de popa (art. B.6.1)
HLP = distancia mínima entre el puño de escota y el grátil (art. B.7.2)
HLU = longitud del grátil (art. B.7.2)
Hm = altura máxima del palo mayor en las goletas (art. B.7.2)
Ht = altura máxima del palo de proa en las goletas (art. B.7.2)
I = altura máxima del punto de driza de las velas de proa (art. B.7.2)
J = distancia horizontal entre el palo y el punto extremo de amura (art. B.7.2)
La = longitud del aparejo (certificado)
Lp = longitud del tangón (art. B.7.2)
Ls = eslora de medición (art. B.4)
Lt = eslora del casco (art. B.6.1)
mE = longitud utilizable de la botavara de mesana (certificado)
mEf = longitud utilizable del pico de mesana y de su posible prolongación (certificado)
mEs = longitud utilizable del pico de mesana (certificado)
mF = altura útil del mastelero de escandalosa de mesana y de su posible prolongación (certificado)
mP = altura máxima utilizable para la vela de mesana (certificado)
P = altura máxima utilizable para la mayor bermudiana, medida sobre la vela en el caso de la mayor áurica (art. B.7.2)
P1,2,3,4 = profundidades (art. B.6.1)
Pe = parámetro de antigüedad (art. B.9)
Pmc = profundidad media global (art. B.6.1)

Pp	= parámetro del perfil de carena (art. B.6.2)
Ps	= profundidad de medición (art. B.6.1)
Pv	= parámetro de equipamiento y acastillaje (art. B.8)
R	= rating (art. B.4)
Sf	= coeficiente de alargamiento del velamen (art. B.4)
Spc	= superficie vélica corregida (art. B.4)
Spv	= superficie vélica (art. B.7)
Tc	= tiempo compensado (art. B.5)
TCF	= factor de corrección del tiempo (art. B.5)
TE	= calado (certificado)
Tr	= tiempo real (art. B.5)
TR	= relación de cobertura (art. B.6.2)

Anexo B – Tabla de valores de Cb

Regla Godinet		0.07
Regla Internacional, 1.ª fórmula (1906-1919)	≤6mJI	0.05
	≤8mJI	0.05
	≤10mJI	0.05
	≤12mJI	0.05
	≤15mJI	0.13
	≤19mJI	0.05
	≤23mJI	0.00
Regla Internacional, 2.ª y 3.ª fórmulas (≥1920)	≤6mJI	0.12
	≤8mJI	0.15
	≤10mJI	0.17
	≤12mJI	0.20
	≤15mJI	0.13
	≤19mJI	0.05
	≤23mJI	0.00
Regla Universal	M	0.01
	N	0.01
	P	0.08
	Q	0.18
	R	0.18
Regla Internacional (JI), yates transformados	≤10m	0.03
	>10m	0.05
Regla métrica CR (de 1949, Aas & Mc Gruer)	<10m	0.03
	≥10m	0.03
New York	NY30	0.05
	NY40	0.05
	NY50	0.15
Bar Harbour 31		0.12
Cork Harbour		0.03
International One Design (IOD)		0.03
Schären kreutzer		0.12
Nationaler kreutzer		0.15
Sonderklasse		0.12
California 32		0.05
Yates con certificado IOR botados en 1971 o después		0.03
Dragon		0.20
Scow		0.07
West Solent		0.04

Anexo C – Esquema de las dimensiones principales

Pendiente de completar

Anexo D – Definición de **«Spirit of Tradition»**

Se incluyen en la categoría «**Spirit of Tradition**» los siguientes yates.

- Yates de Época o Clásicos que, a raíz de las modificaciones sufridas, no pueden medirse conforme al «Reglamento CIM de medición y regatas de yates de Época y Clásicos».

- Yates construidos a partir de 1970 con técnicas y materiales modernos, cuyo aspecto y estilo sean fieles a un proyecto tradicional de Época o Clásico.

  En todos los casos, su admisión deberá someterse a la Comisión de Medición del CIM, directamente o a través de una Asociación Nacional. Una vez aprobados, podrán participar en las regatas de yates de Época y Clásicos si la prueba abre esta categoría. Competirán en una categoría separada, con su propia clasificación.

  Cada yate deberá disponer de un certificado de medición válido que cumpla los requisitos del Anuncio de Regata para la categoría.

Anexo E – Banderas de clase CIM



BIG BOAT



ÉPOCA ÁURICOS

ÉPOCA BERMUDIANOS



CLÁSICOS



CLÁSICOS IOR

CRUISER



CLÁSICOS DE SERIE



en azul



naranja

Nota del CIM – Modificaciones aplicables a partir de 2028

Para dar un preaviso suficiente, las siguientes modificaciones se aplicarán a partir del 1 de en^{ero} de 2028.

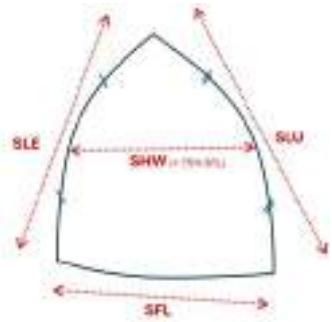
La modificación incorpora al cálculo de la superficie vélica Spv parte de las superficies medidas de las velas. Para los spinnakers y las velas mayores se toma la mitad de las superficies estimadas a partir de las dimensiones de las perchas y la mitad de las superficies calculadas a partir de las medidas de las velas.

Los apartados B7.2.1, B7.2.2 y B7.2.3 se sustituyen por lo siguiente:

«B7.2.1 Triángulo de proa: 0,3 Spo + 0,7 Spa

Para **Spo**, cuando no se utilice una vela tipo spinnaker:

Entonces Spo = Spa



Cuando se utilice un spinnaker:
Con las medidas SLE, SLU, SHW y SFL del spinnaker de mayor tamaño:
(para un spinnaker simétrico, SLE = SLU)
La superficie del spinnaker es: Spi = (SLU + SLE) / 2 · (SFL + 4 · SHW) / 6)
Entonces Spo = 0.5*Spi +0.5*I*MAX(J;Lp)

I representa la altura máxima del punto de driza de las velas de proa sobre la línea de cubierta y J es la distancia horizontal entre el palo y el punto extremo de amura, o la longitud del tangón si es mayor.

Para **Spa**:

Si se utiliza una vela de proa de ceñida o de través con solapamiento, se toman las medidas **HLU** y **HLP** de la vela de mayor tamaño.

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

Sin solapamiento: Spa = 0,5·I·J

B.7.2.2 Velas triangulares:

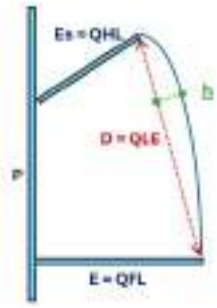


Con las medidas MHW, MTW y MUW:
La superficie GVb = P / 16 [4 E + 6 MHW + 3 MTW + 2 MUW]

La superficie resultante = [GVb + 0,5·P·E] / 2

P es la distancia entre el punto más bajo al que puede descender el pinzote de la botavara y el punto más alto al que puede subir el grillete de la driza. E es la longitud utilizable de la botavara.

B.7.2.3 Velas áuricas:



Con las medidas P, E, Es, D y h tomadas sobre la vela:
La superficie GVa = S1 + S2 + S3
Donde:
S1 = P E /2
S2 = [$(P^2 + E^2 + Es^2 + D^2)^2 - 2 (P^4 + E^4 + 2 P^2 E^2 + D^4 + Es^4)]^{1/2} / 4$
S3 = 0.58 D h

La superficie resultante = { GVa + 0,5• [E•P + Es• (0,87•E+ 0,5•P)] } / 2

P es la distancia medida sobre la vela entre los puntos de unión de la botavara y del pico. **E es** la longitud utilizable de la botavara y **Es** la del pico. Una marca en el palo debe señalar la posición superior de **P.**

El apartado B4 se modifica en consecuencia:

El rating se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$R = \left[0{,}05 \cdot Ls \cdot Pp + \left(0{,}1 \cdot 0{,}963 \cdot Ls \cdot Pp \cdot \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}} \right) + 0{,}34 \cdot 0{,}963 \cdot \sqrt{Spc} + 0{,}2 \right] (Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Donde:

Ls = Lt – 0,8• (Fa + Fp)
Spc = Spv · Sf / 1.13
Co es el coeficiente asignado conforme a las reglas del artículo **B.10**.

La fórmula del coeficiente de alargamiento del velamen **(Sf)** es la siguiente:

$$Sf = \sqrt{\frac{0{,}45 \cdot Spv + 0{,}16 \cdot \{ MAX[I ; (P + MAX[0{,}8 \cdot F ; Ef \ ; Es \cdot 0{,}96]) \cdot 1{,}03 + 0{,}4 ; Hm] \}^2}{Spv \cdot 0{,}963^4}}$$