

MODIFICACIONES DEFINITIVAS AL REGLAMENTO RI 2013

Las modificaciones aprobadas por el Comité Técnico:

- 1) Evaluar mejor los barcos con mangas estrechas:
La fórmula se modifica de la siguiente forma:

$$\begin{array}{ll} \mathbf{2013} & \text{FB} = \text{Abs}(\text{Bbase} - \text{BMAX}) / \text{Bbase} \cdot \mathbf{.2} + \text{BC} \\ \mathbf{2012} & \text{FB} = \text{Abs}(\text{Bbase} - \text{BMAX}) / \text{Bbase} \cdot \mathbf{.1} + \text{BC} \end{array}$$

El límite máximo por FM pasa de 1.01 a 1.015

Así un barco que tuviera en el 2012 un FM=1.08 pasaría a tener 1.014, esto son unos 3 sg/milla de penalización.

- 2) Revisar el factor calado, bonificando a los barcos de calados pequeños.
La fórmula propuesta que bonificaría más a los barcos con calados cortos sería:

Diferencia de calado	1.8	1.9	2	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6
2013	0.049	0.041	0.034	0.028	0.021	0.015	0.009	0.004	0.000
2012	0.027	0.024	0.020	0.016	0.013	0.009	0.006	0.003	0.000
Diferencias	0.021	0.018	0.014	0.011	0.008	0.006	0.003	0.001	0.000

Son diferencias en el FKD, es decir, para un barco cuyo calado base es 2.6 y cala realmente 2m su mejora en el FKD es de 14 milésimas unos 7 sg/milla.

EL cambio sería lo siguiente:

$$\begin{array}{ll} \text{Formula } \text{DM} \leq \text{DB} & 1 - \text{ABS}(\text{DM} - \text{DB}) / \text{DB} \cdot \mathbf{1.2} \cdot \mathbf{.2} & \text{antes era } \mathbf{^1.1} \cdot \mathbf{.1} \\ \text{Formula } \text{DB} < \text{DM} & 1 + \text{ABS}(\text{DM} - \text{DB}) / \text{DB} \cdot \mathbf{1.5} \cdot \mathbf{.3} & \text{antes era } \mathbf{^1.5} \cdot \mathbf{.4} \end{array}$$

- 3) Para la bonificación por popa esta empezaba a aplicarse cuando la altura del espejo de popa era superior a 2.5% de la LOA, se modifica a 1.5%, para que la eslora en flotación penalice más que antes, esto bonifica los barcos cuya altura del espejo de popa este por encima del 1.5% de la LOA

- 4) Evaluar los coeficientes de las distintas áreas velicas (mayor, genovas y espinakers) en el cálculo del área velica. (se trata de igualar las mismas fórmulas para el cálculo y medición que el ORC)

- a) Genovas: En el cálculo del SA, el área del génova cambia de valor 0.5 del HSA a 0.55 del HSA dando más valor a los cambios de área de genova.

Se añaden las medidas de JGT y JGL en el certificado, los barcos que no lo tengan medido se tomaran por defecto en genovas mayores de 110% de la J de $JGT = 0.125 \cdot \text{LPG}$ y de $JGM = 0.75 \cdot \text{LPG}$. Y en menores o igual de 110% de LPG los valores por defecto de las cadenas del foque:

$$\begin{array}{l} JGT = 0.125 \cdot \text{LPG} + 0.875 \cdot \text{JH} \\ JGU = 0.250 \cdot \text{LPG} + 0.750 \cdot \text{JH} \\ JGM = 0.500 \cdot \text{LPG} + 0.500 \cdot \text{JH} \\ JGL = 0.750 \cdot \text{LPG} + 0.250 \cdot \text{JH} \end{array}$$

Formula del cálculo del HSA=

$$\text{Área} = 0.1125 \times \text{JL} \times (1.445 \times \text{LPG} + 2 \times \text{JGL} + 2 \times \text{JGM} + 1.5 \times \text{JGU} + \text{JGT} + 0.5 \times \text{JH})$$

- b) En mayores se introduce el valor del MGL en la medida del área de mayor. El valor por defecto será $\text{MGL} = 0.85 \cdot \text{E}$

El área de la mayor será:

$$(\text{E} \cdot \mathbf{.9} + 2 \cdot \text{MGL} \cdot \mathbf{.9} + 2 \cdot \text{MGM} + 1.5 \cdot \text{MGU} \cdot \mathbf{1.15} + \text{MGT} \cdot \mathbf{1.25} + 0.5 \cdot \text{HB} \cdot \mathbf{1.35}) \cdot \text{P} / 8 + \text{BDC} \cdot \text{E}$$

- c) Disminuir el área mínima de espinaker a 0.65% del área estándar, ya que algunos barcos con solo asimétricos de poca área se les penaliza por un área que no llevan.

- 5) Mejorar el sistema de medición del desplazamiento, tanto a nivel de francobordos como a nivel de gancho pesador, para evitar grandes diferencias entre barcos de serie del mismo modelo.

A partir del 1/01/2013 los barcos que se pesen con traveliff deberán de pesarse con 4 ganchos pesadores o 4 placas de presión debajo de cada rueda, no siendo válido el pesaje con dos ganchos para ser verificado. Los barcos que estén pesados por traveliff sólo con dos ganchos, tendrán un tiempo de un año para volver a pesarse con 4 ganchos o 1 gancho pesador, en caso contrario dejarán de ser verificados. El Comité Técnico podrá rechazar el DSPM de un modelo medido a partir del OFFSET si se considera que la medición del casco no se corresponde con la realidad por la diferencia de DSPM en relación a barcos medidos del mismo modelo pesado por un gancho o 4 ganchos pesadores.

- 6) Hacer una revisión exhaustiva de los valores estándar de algunos modelos en relación a barcos medidos, para que los barcos sin medición estén mejor evaluados, y no tengan perjuicio en exceso o beneficio sobre barcos medidos.
- 7) Mejorar los cuestionarios y la reglamentación de habitabilidad y confortabilidad, haciendo una reglamentación específica para barcos menores de 8.5 metros.
- 8) Los barcos que añadan una jupette en el barco sin más cambios en las formas del casco, no modificaran la fecha de serie del barco, solo modificaran la fecha de botadura, la LOA, los lanzamientos y los francobordos por el año del cambio.
- 9) Disminuir la bonificación por teka a 2 puntos. (es un peso que ya está incluido en el peso del barco, y el 80% de ese peso está centrado).
- 10) EL peso del ancla + cadena para que bonifique debe de ir en función de la eslora del barco y su peso será la eslora del barco en pies (3.281*LOA) redondeándolo al Kg más cercado. La bonificación será de 1 punto por el ancla y un punto por el molinete que debe de funcionar, estar unido al ancla y pesar como mínimo 10 Kg. El ancla puede estar dentro del pozo de ancla en proa, o puesto en su sitio en proa para su inmediata utilización para que bonifique.
- 11) Si se quieren usar los códigos 0, la cuerda media de estos no podrá superar el 75% del ASF. Tendrá una penalización de 2 puntos. Esta vela no contara como espinaker. Si la única vela de proa es un código 0, esta contará como espinaker y no penalizara como código 0.
- 12) Declarar el número de tripulantes a bordo. Más de 2 hasta el máximo del certificado.
- 13) Revisar los cortes de las clases e incluir para regatas locales la clase 4 que es muy numerosa en este tipo de regatas. Los barcos de clase 4 serán los que tengan un TCF<=0.910. (RTC capítulo 2) bandera de clase U.
- 14) Revisar la normativa para los RI club y los RI clásicos, para que realmente haya flota que pueda salir en estos grupos. (RTC capítulo 2)
Son barcos RI club:
Los barcos con **rating RI Club** deberán de cumplir con los siguientes requisitos:

- No llevar publicidad
- No llevar palo de carbono en barcos de serie posterior al año 2000
- RPP menor de 103 en aquellos barcos que tengan alguna vela medida, y de 110 en las que no tengan ninguna vela medida.
- Lleven enrollador de génova o mosquetones en las velas de proa, con un solo génova o foque a bordo.
- Lleven mayor y velas de proa de poliéster no laminado (Dacron)
- Cumplir con habitabilidad como mínimo.

Los barcos con **rating RI Clásico** deberán de cumplir con lo siguiente:

- No llevar publicidad.
- Barco de serie anterior al año 1982
- RPP < 110
- Llevar enrollador de génova o mosquetones en las velas de proa
- No se permite Tuff luff o similar en velas de proa.
- Llevar mayor y velas de proa de poliéster no laminado (Dacrón)
- No se permiten barcos con habitabilidad vacíos.