

S33 SAILING CLASS

REGLAMENTO

2017

VERSION 1.1

INDICE

SECCIÓN	PAGINA
1 OBJETIVOS	3
2 ADMINISTRACIÓN	3
3 PROTECCION DE LA CLASE INTERNACIONAL S 33 OD	4
4 ESTÁNDAR DE MEDICIÓN	5
5 CERTIFICADOS	5
6 CONSTRUCCIÓN	6
7 MEDICIONES DE LA CLASE	7
8 CASCO y CUBIERTA.....	8
9 DISTRIBUCIÓN DE CUBIERTA	8
10 QUILLA	11
11 TIMÓN	11
12 MOTOR	12
13 INTERIOR	12
14 BARCO COMPLETO	12
15 APAREJO	13
16 VELAS	16
16.12 MAYOR	18
16.13 GENOA	18
16.14 FOQUE	19
16.15 ASIMÉTRICOS	20
16.16 CAMBIO DE VELA POR ROTURA.....	20
17 TRIPULACION	20
18 EQUIPO OPCIONAL	21
19 PROHIBICIONES	22
20 PUBLICIDAD	22
21 CAMBIOS EN EL EQUIPO	22
22 LÍMITES PARA LARGAR UNA REGATA	23
23 INVITADO A BORDO	23
24 USO DEL BOTALÓN	23
25 MODIFICACION DE LA REGLA 49.2	23
26 LIMPIEZA DE FONDO.....	24
27 MODIFICACION DE LA REGLA 42.2	24

OBJETIVOS

S33 OD es una Clase One Design de barcos de regata de alto rendimiento, creado para resaltar y mantener por sobre todo la igualdad de los barcos, acercar y controlar el profesionalismo y armamentismo, en donde la capacidad de las tripulaciones sea el factor determinante. Para lograr estos objetivos y mantener el coste del barco bajo control, la Clase solo permite que las velas sean de libre elección (mientras cumplan con el Reglamento) mientras que el resto del equipamiento original que se entrega con el barco deberá ser el que está detallado en las especificaciones del barco y no está sujeto a elección de los propietarios.

Este reglamento tiene la intención de que los barcos S33 OD sean lo más parecidos posibles respecto a:

- Rendimiento
- Del casco y cubierta, sus formas, pesos y distribución.
- Del interior, su equipamiento, pesos y distribución.
- De la quilla y timón, su forma y peso.
- Del mástil, su sección, peso y centro de gravedad.
- Del aparejo, sus medidas y peso
- De sus velas, el área y el peso.

Como es imposible prever todas las innovaciones que pueden surgir pensando en el futuro y hablar de toda sugerencia que ha sido declarada ilegal en el pasado. Al considerar cualquier cosa en relación con la embarcación o sus velas o equipo, que no esté contemplado dentro de la práctica establecida en la Clase Internacional S 33 OD o implique el uso de un material no utilizado previamente o aceptada por la clase o no está claramente cubierto por las reglas de clase, los planos o las especificaciones, debe asumir que es ilegal. Por consecuencia es necesario obtener una autorización explícita del Medidor Jefe (MJ) de la clase, antes de intentarlo.

2 ADMINISTRACION

2.1 AUTORIDADES DE LA CLASE

2.1.1 La gestión de la clase esta a cargo de la Asociación Civil Internacional de Propietarios de S33 OD (ACIPS33)

2.1.2 De acuerdo a los estatutos de la Clase internacional S33 OD, la Comisión Directiva (CD) es el órgano ejecutivo de la Clase y estará integrado por:

- El presidente de la clase actualmente Augusto Bassanetti
- El secretario de la misma actualmente Facundo de Achaval
- El tesorero de la misma actualmente Sergio Armesto
- un representante del estudio de diseño; Soto Acebal Naval Architects,
- un representante del Constructor; Martinoli Marine
- asesores elegidos directamente por Comisión Directiva.

la Comisión Directiva (CD) es la única que propone todos los cambios de Reglamento de la Clase. Estos cambios deberán ser aceptados por mayoría (50% mas un voto) de votos de los socios de la Clase, tal y como lo establecen los Estatutos. Para discernir una votación en caso de igualdad de votos el voto del presidente de la clase cuenta doble.

2.1.3 El CD designará al Medidor Jefe (MJ) de la Clase Internacional S 33 OD.

2.2 IDIOMA

El idioma oficial de la Clase será el español. La palabra “debe” denota obligación, y la palabra “puede” es permisiva. En caso de disputa prevalecerá el texto en español.

2.3 ASOCIACION DE LA CLASE

Para poder competir en regatas de la Clase Internacional S 33 OD, los propietarios deberán ser miembros de la Clase Internacional S 33 OD. La cuota de clase deberá ser pagada por cada propietario y por cada barco que posea, a la Asociación de la Clase Internacional S 33-OD. En el caso de un barco con más de un propietario, aquel que paga es el que tiene derecho al voto. La cuota de clase será de USD 1000 anuales, que podrá ser revisada por el Comité Directivo.

2.4 CHARTERERS

Una persona que no es miembro de la clase y que alquila un barco para participar en un campeonato de la Clase Internacional S 33 OD (chárterer en adelante) deberá pagar la cuota de la Clase establecida en el punto 2.3. El pago de la cuota no le da derecho ser miembro de la Clase. Sólo un Chárterer que no es Propietario de un S 33 OD podrá adquirir el inventario de velas descrito en 16.1 y las velas adicionales en 16.5, previa autorización expresa del CD. Es intención de la Clase evitar cualquier especulación que otorgue a los Chárteres alguna ventaja competitiva respecto a los Propietarios.

2.5 OTRAS FLOTAS.

En el caso de flotas regionales numerosas o de regatas de interés para la Clase Internacional S 33 OD, se permitirán mejoras y modificaciones a estas Reglas de Clase, siempre y cuando no modifiquen las Especificaciones Técnicas del Barco. Dichas modificaciones estarán sujetas a la aprobación escrita del CD. Los administradores de dichas flotas regionales o de los eventos podrán actuar por delegación del CD para la supervisión del cumplimiento de las Reglas de Clase en su ámbito de actuación.

3 PROTECCION DE LA CLASE INTERNACIONAL S 33 OD

3.1 NUMEROS DE IDENTIFICACION

3.1.1 Cada barco tendrá un único número de identificación, que se corresponderá con el número de serie correlativo a su construcción. Dicho número deberá figurar en la placa del constructor, que irá colocada en las siguientes posiciones:

- en el casco, estará situada en el costado de babor del cockpit en la parte de popa,
- en el mástil, deberá ir colocada en la cara de estribor al lado de la barra para la bomba hidráulica,
- en la botavara, cerca de la banda final de medición de "E",
- en el botalón, en la cara de estribor.

3.1.2 El número de identificación tendrá el siguiente formato: S33OD-001, S33OD-002, S33OD-003, y así sucesivamente. En caso de reemplazo de material (mástil, botavara o botalón) se le añadirá el sufijo "R" seguido por el número de reemplazo: S33OD-001R1, S33OD-002R1, S33OD-002R2, y así sucesivamente.

3.1.3 Con el fin de la identificación del barco en una regata, las dos últimas cifras del número de serie, de 80cm de altura, deberán figurar en la parte delantera del casco, lo más a proa posible.

3.2 REGISTROS DEL CONSTRUCTOR

EL Constructor deberá llevar los registros que le son requeridos por estas Reglas, y deberá entregar una copia de estos registros al CD.

3.3 MODIFICACIONES

Cualquier modificación o cambio del barco en su totalidad o en partes, incluyendo la adición o sustracción de cualquier parte, que podría alterar la naturaleza de la Clase, o podría ser considerada como una mejora en el rendimiento, debe ser prohibida a menos que esté expresamente permitida en

Las Reglas de la Clase Internacional S 33 OD. Cuando exista una duda, el certificado deberá ser invalidado hasta que sea aprobado por el CD en consulta con el Medidor Jefe.

3.4 EMBLEMA DE LA CLASE.

El emblema de la Clase deberá ser colocado en el piso del cockpit a popa y en crujía. También será colocado en la vela mayor (ver 16.12.1).

4 ESTÁNDAR DE MEDICION

4.1 MEDIDORES

Los Barcos deberán ser medidos únicamente por Medidores seleccionados por el Medidor Jefe y aprobados por el CD (en adelante definidos como “El Medidor Oficial” (MO)).

4.2 UNIDADES DE MEDICION

Las distancias deberán ser medidas en milímetros. Los pesos deberán ser medidos en kilogramos, excepto los pesos de tripulación, que serán tomados en kilogramos con un decimal.

4.3 BALANZAS

Las balanzas usadas para pesar deberán ser calibradas y certificadas por autoridades reconocidas cada 15 mediciones o 6 meses. La tolerancia requerida deberá ser de +/- 0.2%. Deberán tener incrementos como máximo de 5Kg. en el caso de las balanzas de cascos y como máximo de 1Kg. en el caso de las balanzas para el pesaje de los aparejos.

4.4 MEDICIONES DEL CONSTRUCTOR

EL casco completo de cada barco deberá ser medido según este Reglamento, antes de la entrega del mismo.

4.5 JERARQUIA DE LOS REGLAMENTOS

Cuando haya conflicto con las Reglas de la ISAF, prevalecerán las Reglas de la Clase Internacional S 33 OD.

4.6 TOLERANCIAS

Las tolerancias a las que se hacen referencia en este Reglamento tienen el sólo propósito de contemplar las diferencias en la construcción de las partes y no deberán ser usadas para optimizar el rendimiento de los barcos.

5 CERTIFICADOS

5.1 AUTORIDADES Y ADMINISTRACION.

Para poder participar en un campeonato de la Clase Internacional S 33 OD, cada barco deberá estar en posesión de un Certificado de Medición (CM) válido. Éste deberá ser emitido y firmado por el Medidor Jefe de la Clase Internacional S 33 OD y recogerá todas las dimensiones especificadas por

estas Reglas de Clase. El costeo del Certificado de Medición S33 OD es de USD 500.- y se pagará a la Clase Internacional S 33 OD. Dicho coste podrá ser revisado por el Comité Directivo.

5.2 REVALIDACION ANUAL

Todos los barcos deberán revalidar su Certificado de Medición anualmente. Los Certificados expiran el 31 de Diciembre, a excepción de aquellos que se hayan emitido de forma provisional y que tendrán la duración especificada en el mismo. El coste anual de la revalidación del Certificado de Medición será de USD 250 y se pagara a la Clase Internacional S 33 OD. Dicho coste podrá ser revisado por el Comité Directivo.

5.3 REPARACIONES

Un propietario debe informar por escrito al CD de toda intención y/o realización de reparaciones del casco, cubierta, estructura o aparejos. El barco podrá estar sujeto a re-medición parcial o total, a discreción del CD. Cualquier reparación significativa, o reemplazo del casco, quilla, timón o aparejos invalidarán el Certificado hasta que el barco sea re-medido.

5.4 CAMBIO DE PROPIETARIO

El cambio de Propietario del barco invalidará el Certificado que deberá ser revalidado por el nuevo Propietario. Previo a la emisión del nuevo certificado, el Barco podrá ser inspeccionado por el Medidor Jefe. El coste de la revalidación será de USD 250.- y se pagará a la Clase Internacional S 33 OD. Éste coste podrá ser revisado por el Comité Directivo.

5.5 DERECHO DE INVALIDAR

El CD se reserva el derecho de invalidar un Certificado y será ejecutado en el caso que un Propietario tenga la clara intención de ir contra el espíritu de este Reglamento.

5.6 A DISCRECION DEL MEDIDOR

El Medidor Oficial deberá informar al Medidor Jefe sobre cualquier anomalía o deficiencia detectada durante la medición o inspección de un barco. El Medidor Jefe conjuntamente con el CD podrá invalidar el Certificado de Medición. Durante la celebración de un evento bajo las Reglas de Clase, el Medidor Oficial del evento ejercerá las funciones de Medidor Jefe con el fin de la aplicación de las Reglas de Clase.

5.7 OBLIGACION DE LOS PROPIETARIOS

Es responsabilidad de los Propietarios asegurarse que el barco cumple en todo momento con las Reglas de la Clase. Una copia del Certificado de Medición (CM) y una copia de este Reglamento deberán estar a bordo mientras el barco corre una regata de la Clase Internacional S 33 OD. El Certificado de Medición será invalidado en el caso que esta Regla no se cumpla.

6 CONSTRUCCION

6.1 GENERAL

El casco, la cubierta, los mamparos interiores, la estructura interna, la quilla, el timón, el aparejo, el plano de velas, los herrajes de cubierta, el motor, el arreglo interior y otros detalles constructivos deberán cumplir las Especificaciones de Construcción, Reglas de la Clase Internacional S 33 OD.

6.2 MOLDES

Deberán existir moldes para el casco, la cubierta, el bulbo, el timón, los interiores, la estructura interna y otros detalles constructivos. Los moldes deberán ser fabricados por el Constructor y deberán ser aprobados por el Medidor Jefe. La pala de la quilla será generada a partir de los planos 3D entregados por el Diseñador del barco.

6.3 ALTERACIONES

Ninguna alteración será permitida a la configuración del casco, cubierta, interior, quilla, timón, aparejo o las mediciones del Certificado de Medición (CM) del Barco.

6.4 VARIACIONES

Cualquier variación de las Especificaciones de Construcción del barco que no están contempladas en las mediciones deberá ser comparada por el Medidor con otros tres barcos. Si la variación esta dentro del rango tomado de estos tres barcos, el Medidor podrá aceptarla.

6.5 REPARACIONES

Cualquier reparación que no sea un daño de la superficie del casco deberá tener la aprobación escrita del CD y del Medidor Jefe antes que los trabajos comiencen. Todas las reparaciones deberán ser diseñadas y ejecutadas para recuperar la geometría, rigidez, y dureza originales, y que como resultado de los trabajos, el peso no sea más ligero que el original.

6.6 PROHIBICIONES Y EXCEPCIONES

No estará permitido:

- Modificar, agujerear, reconstruir, reemplazar materiales, lijar, amolar, o reubicar equipo estándar o partes con el objeto de reducir el peso, bajar el centro de gravedad, o mejorar el momento de inercia, o directa o indirectamente mejorar el rendimiento.
- Cambiar el perfil del casco, cubierta, interiores, motor, pata del motor, ánodos, hélice, quilla y timón.
- Sacar cualquier superficie moldeada o pintada, excepto lijar suavemente para pintar.

Las siguientes excepciones estarán permitidas:

- Pintar todas las superficies de acuerdo a la regla "Skin friction" del RRV.

6.7 MATERIALES

Los materiales serán los especificados en los planos de Construcción del Diseñador.

7 MEDICIONES DE LA CLASE

7.1 MEDICIONES

La Medición inicial de cada barco será responsabilidad del Constructor. El Constructor deberá presentar el Certificado de Conformidad de Construcción (CCC), firmado por el Medidor Jefe, y el CD antes de entregar el Barco.

7.2 CHEQUEOS DE MEDICION

En el momento de la medición, el Medidor podrá revisar los registros de pesos del Constructor y

chequear las medidas o pesos de cualquier parte en producción para la conformidad de la Regla de la Clase.

8 CASCO y CUBIERTA

8.1 GEOMETRIA del CASCO

La forma del casco deberá ser construida en los moldes a los que hace referencia la regla 6.2. Todos los componentes que figuran en la regla 6.1 incluyendo los mamparos, la estructura interna, el compartimento del motor, el motor, deben ser instalados por el Constructor y no deberán ser alterados.

8.2 CONSTRUCCION

El casco será construido por infusión en E Glass/Epoxi y espuma de PVC de acuerdo a las Especificaciones de Construcción.

8.3 MANGA

La manga total medida a 2500 mm de la proa deberá ser de 3120 +/- 5mm.

8.4 GEOMETRIA de la CUBIERTA

La cubierta deberá cumplir con el Plano de Cubierta provisto por el Diseñador, y deberá ser construida en los moldes a los que hace referencia la regla 6.2.

8.5 PESOS

El Constructor deberá pesar el casco y la cubierta cuando se pegan, con la grilla estructural pegada, los longitudinales de popa, las serretas de proa, y las camas estructurales sin los herrajes y molinetes y su peso deberá estar entre 770 kg, y 790 kg. El peso deberá estar registrado en el CCC.

9 DISTRIBUCIÓN DE CUBIERTA

Todos los herrajes de cubierta entregados por el Constructor estarán especificados (en términos de tamaño y resistencia) en el plano de Cubierta provisto por el Diseñador y en el Plano A (en términos de ubicación). Serán obligatorios y no podrán ser removidos o modificados a menos que sea permitido por estas Reglas o por el CD.

Los pasacabos, bolsas de cabos, porta manijas, apoya pies, mordazas chicas, cornamusas o puntos fijos son los únicos equipos adicionales permitidos. Todos los equipos deberán cumplir con las Reglas Especiales ISAF para Regatas de Crucero Categoría 4 con las modificaciones especificadas en el apéndice 3 de este reglamento.

9.1 RIELES DE GENOA:

- El largo útil medido entre las caras de los topes o el fin de la extrusión deberá ser de **425** mm +/- 5mm.
- Ubicación longitudinal y transversal: El extremo interno o de crujía estará a una distancia desde la proa hasta el centro del riel de **4375** mm +/- 5mm, y de la crujía a **372,5** mm +/- 5mm. El extremo externo o de la banda estará a una distancia desde la proa hasta el centro del riel de **4390** mm +/-

5mm.

9.2 CARROS DE GENOA:

Deberán tener una carga de trabajo segura de **800 kg**.

9.3 MOLINETES:

- Los de escota de genoa deberán ser colocadas en la posición especificada en los Planos del Diseñador. Y con una manija de 250mm de largo deberán tener una relación de velocidad máxima de 40:1.
- Los de escota de mayor deberán ser colocadas en la posición especificada en los Planos del Diseñador. Y con una manija de 250mm de largo deberán tener una relación de velocidad máxima de 40:1.
- Los de los stay popeles deberán ser colocados en la posición especificada en Planos del Diseñador. Y con una manija de 250mm de largo deberán tener una relación de velocidad máxima de 40:1.

9.4 TRAVELLER DE MAYOR

El carro deberá tener una carga de trabajo segura de **800 kg**. Y un aparejo de control 6:1 máximo

- Ubicación longitudinal: El traveller de mayor será perpendicular a crujía, y la distancia del espejo a su centro será **1102 mm** +/- 5mm. El largo total incluyendo topes será de **3110 mm** +/- 5mm.

9.5 OUTHAUL

Deberá tener una reducción de 16:1; constituida por una cascada doble con dos low friction rings y un aparejo 4:1 de dos motones 29mm doble.

9.6 DRIZA DE MAYOR

No tendrá reducción. Estará equipado de un sistema de hook en la cajera del mástil por el cual se hará firme. Se podrá reenviar a través de una polea de desvío en el mástil para ser cazada por uno de los molinetes de genoa.

9.7 DRIZAS DE PROA

Las drizas de proa (1 de genoa y 1 de asimétrico al tope) se harán firmes en los jammers que están en la cubierta detrás del mástil. Esta permitido el agregado de mordaza atrás de los jammers para evitar que corran las drizas. El empleo de mensajeros de drizas no está permitido.

9.8 STAYS DE POPA

Deberán ser dos por barco y aprobados por el Constructor, con un largo de 15690 mm. Estarán conectados a una reducción 3:1 en el espejo, serán de fibra de aramide con un diámetro mínimo de 8 mm. Se permite el uso de cabos elásticos para mantener el stay de popa de sotavento cerca del mástil, siempre y cuando dichos cabos elásticos no deflecten el tiro del stay de popa de barlovento y estén montados en el exterior del mástil, completamente accesibles para su inspección por el Medidor.

9.9 ENTRADOR DEL CARRO DE GENOA

Deberá tener una reducción máxima de 5:1, la ubicación de las mordazas está especificada en el Plano A.

9.10 UP AND DOWN

Deberá tener una reducción máxima de 20:1, la ubicación de las mordazas está especificada en el Plano A.

9.11 CUNNINGHAN DE MAYOR

Deberá tener una reducción máxima de 10:1; constituido de un 2:1 con o sin motón de 40mm y un aparejo de 5:1 (1 motón doble con arraigo y un motón triple mordaza. No se podrá desviar el cabo de manera a llevar el control en otro lugar que el pie del mástil.

9.12 VANG

Deberá tener una reducción máxima de 24:1. sobre cubierta según los planos del Diseñador. Esta constituida de una cascada triple con 1 motón de 57mm en la botavara y 2 low friction rings y de un aparejo 4:1 de un motón 40mm triple, 1 motón 40mm doble y 2 motones 40mm simples.

9.13 BOW SPRIT LAUNCH AND RECOVERY

El Bow sprit Launch (saca botalón) deberá tener una reducción máxima de 2:1, la ubicación de las mordazas está especificada en el Plano A.

No se permite sistema de Bow sprit recovery con cabo. Se puede usar un elástico para facilitar la retracción del botalón.

9.14 CABOS BAJO CUBIERTAS

Ningún cabo o aparejo podrá pasar debajo de la cubierta a la excepción de la driza de mayor, del Up an Down, del Entrador de genoa, del bow sprit launch y de un cabo de recuperación de spinnaker que pasara a través de la escotilla de proa. No esta permitido agujerar la cubierta para pasar cabos.

9.15 APOYAPIES

EL Constructor entregará los apoya pies del trimer de mayor y del timonel, y estos no podrán ser modificados o reemplazados. La ubicación deberá estar dentro de los 300 mm de la posición provista por el Constructor.

Se puede agregar un par de apoyapiés para el táctico a popa del riel de mayor.

9.16 GUARDAMANCEBOS, CANDELEROS.

Los Guardamancebos deben ser o de cable de aceros o de cabo de spectra no menores a 4mmde espesor .

La línea alta de guardamancebo deberá estar "tenso". Cuando se aplique una fuerza deflectora de 5 Kg al guardamancebo en la mitad de la distancia entre dos soportes éste no deberá deflectar más de 50mm. La línea baja de guardamancebo deberá estar tal que cuando se aplique una fuerza deflectora de 5 Kg al guardamancebo en la mitad de la distancia entre dos soportes éste no deberá quedar a menos de 100mm de la cubierta.

9.17 JARCIA MÓVIL

La jarcia móvil será la descrita en el Plano A y deberá cumplir con las especificaciones del Apéndice

7.

10 QUILLA

10.1 GEOMETRIA

La quilla deberá ser construida en los moldes a los que hace referencia la regla 6.2. La quilla podrá estar perfilada y pintada en su superficie. Esta prohibido perfilar el carbono de la pala o el plomo del bulbo. Tampoco esta permitido agujerear o sacar el acero o plomo para cumplir con el peso. Los materiales usados en la construcción de la quilla deberán ser los especificados por el Diseñador. Si una quilla tuviera un inusual espesor de pintura u otro tipo de alteración de la geometría especificada por el Diseñador, esta será chequeada con plantillas construidas y provistas por el Constructor. Las tolerancias serán: cuerdas +/- 3mm, espesores de la sección +/- 2mm.

10.2 PESOS

La quilla ensamblada deberá ser pesada con los pernos y tuercas de sujeción pero sin las arandelas. La quilla no pesara menos de **1095kg** y no más de **1105kg**.

10.3 UBICACIÓN

La quilla deberá ser chequeada por el Medidor para su ubicación en el barco, y estará dentro de los siguientes límites medidos desde la intersección del espejo con el casco en crujía (ver Plano C):

- Posición del borde de fuga a 850mm del casco debe ser de **4865mm** +/- 10mm
- Posición del borde de fuga a 1665mm del casco debe ser de **5190mm** +/- 10mm
- Posición del extremo de popa del bulbo **4440mm** +/- 10mm

10.4 MEDICIONES

La profundidad de la quilla medida desde el punto mas bajo del bulbo hasta la parte plana del casco mas cercana no deberá ser mayor de **1905 mm** (ver Plano C). La distancia mas corta desde el borde de fuga hasta el borde de ataque deberá ser:

- Posición alta a 850mm del casco debe ser de 561 mm +/- 5mm
- Posición baja a 1665mm del casco debe ser de 482 mm +/- 5mm

El perfil del borde de fuga tendrá un espesor de 3,5mm +/- 1mm.

11 TIMÓN

11.1 GEOMETRIA

El timón deberá ser construido en los moldes a los que hace referencia la regla 6.2. El timón podrá estar perfilado y pintado en su superficie. Los materiales usados en la construcción del timón deberán ser los especificados por el Diseñador. Si un timón tuviera un inusual espesor de pintura u otro tipo de alteración geométrica que la especificada por el Diseñador, esta será chequeada con plantillas construidas y provistas por el Constructor. Las tolerancias serán: cuerdas y espesores de la sección +/- 2mm.

11.2 PESOS

El timón deberá ser pesado una vez pintado y perfilado, con las camisas pero sin los bujes, ni cuadrantes o sistema de gobierno. El timón no pesará menos de **"a definir"**Kg. ni más de **"a definir"**kg.

11.3 UBICACIÓN

La distancia medida sobre la línea de crujía entre el punto más bajo del espejo y el punto más alto del borde de fuga del timón será de **1050mm** +/- 10mm
Ver Plano C.

11.4 MEDICIONES

Las siguientes medidas del timón serán chequeadas:

- La luz entre el tope del timón y el casco no será mayor a 5 mm ni menor de 1 mm en todos lados.
- La distancia más corta entre el fondo del casco y la parte más baja del timón será de **1720mm** +/- 5mm.
- El máximo espesor de la sección del tope no será menor a "**a definir**" mm ni mayor a "**a definir**" mm.

12 MOTOR

12.1 ESPECIFICACIÓN

Es un motor fuera de borda de potencia nominal mínimo de 9,9HP, a nafta, 4 tiempos, con un tanque de a lo menos 12 litros. El conjunto motor y tanque, deberá pesar no menos de 35 kg y no más de 40kg (sin combustible). El motor y el tanque, siempre deberá ser guardado en el compartimiento previsto para este uso. El barco deberá salir de los muelles con el tanque de combustible conteniendo al menos 3 litros de combustible.

13 INTERIOR

13.1 COMPONENTES

La estructura interna se hará de acuerdo a los planos del Diseñador, no ser pesada aparte, pero su peso estará contabilizando en el peso del casco. Art 8.2.

14 BARCO COMPLETO

14.1 PESO

El casco completo, la cubierta, la estructura interna, la quilla, el sistema de gobierno, mástil y aparejos, y todo el equipo estándar que figura en el Apéndice-1 ("Peso de Construcción") pesado en las condiciones descritas en el Apéndice-2 ("Preparación para medición") no deberá ser menor de **2265 Kg**. Si es necesario, se añadirán pesos correctores para llegar a dicho peso mínimo según lo descrito en 14.2.

14.2 PESOS CORRECTORES

En caso de que un barco no llegue al peso mínimo de construcción de 2265kg, se le añadirán lingotes de plomo que deberán ser fijados permanentemente a una altura de 340mm desde los asientos laterales, en ambas bandas junto al casco, y fijados al mamparo "E" situado a popa del motor (Ver plano "E"). Los pesos correctores figurarán en el Certificado de Medición (CM) y no podrán ser

alterados por el Propietario. Los pesos correctores sólo podrán alterarse como consecuencia de una renovación del pesado oficial según lo descrito en 14.3.

14.3 RENOVACIÓN DEL PESADO OFICIAL:

Un barco solo requerirá de un nuevo pesado en los siguientes casos:

- Si el barco tuvo una reparación de importancia, previa autorización del CD.
- Si el CD así lo requiere.
- Si el Anuncio de Regatas de un campeonato de la Clase Internacional S 33 OD así lo requiere.
- Si el Propietario así lo solicita al CD, con la limitación de una renovación anual.

Este pesado oficial se hará por el Medidor de acuerdo a la regla 14.1 (según lo especificado en los Apéndices 1 y 2) para verificar el cumplimiento del "Peso de Construcción" mínimo 2265 kg). En caso de que el pesado implique una re-emisión del Certificado de Medición (CM) su coste deberá ser pagado por el Propietario y tendrá un valor de USD 100.- Dicho coste podrá ser revisado por el Comité Directivo.

15 APAREJO

15.1 CONSTRUCTOR

Todo el aparejo y sus componentes incluyendo repuestos deberán ser provistos por un fabricante aprobado por la Clase Internacional S 33 OD y deberán cumplir con sus Reglas, con los Planos del Aparejo (Plano E) y del Botalón (Plano D) provistos por el Diseñador y los detalles constructivos del fabricante.

15.2 MODIFICACIONES

El mástil, la botavara y el botalón no serán modificados respecto a los Planos del Aparejo (Plano E) provistos por el Diseñador sin previa autorización del CD. Sólo se permitirá su lijado previo a un nuevo barnizado o pintado de los mismos.

15.3 PESO DEL APAREJO

- El peso del Mástil Completo no será menor de **"85"** kg ni mayor de **"90"** kg.
- El centro de gravedad no será menor a **"4990"**mm ni mayor a **"5190"**mm medidos desde el borde superior de la banda inferior de P (15.5.2). Si fuera necesario se colocarán pesos correctores en la cara inferior externa de las crucetas apropiadas, hasta llegar al mínimo peso y centro de gravedad establecidos por estas Reglas. Se entiende como Mástil Completo en condiciones de medición:
 - tubo y su sistema de relinga,
 - crucetas,
 - stay de proa,
 - stays de popa sin poleas ni aparejos,
 - obenques con tensores pero sin pernos de landas, y
 - mensajeros de driza de un de cabo de 4 mm de diámetro máximo,
 - rotula de botavara sin rueda y sin perno rueda,
 - chock fijo fogonadura,
 - base mástil sin enerpac.
 - sin soporte de instrumentos.

15.4 MÁSTIL

15.4.1 SECCIÓN

Las características de la sección del mástil serán:

- MDL1: dimensión proa popa, mínimo **200** mm, máximo **205** mm

- MDT1: dimensión de banda a banda, mínimo **107** mm, máximo **113** mm

15.4.2 BANDAS

El mástil tendrá dos bandas blancas indelebles de 25mm de ancho.

- La distancia entre ambas no será mayor a **13095** mm, ni menor a **13105** mm medida entre caras internas. Esta distancia será conocida como P.
- La banda inferior no estará a menos de **1345** mm, ni más de **1355** mm del "Datum" del fabricante (ver apéndice 6).

15.4.3 TOPE

Según los Planos del Aparejo provistos por el Diseñador. Las dimensiones del mástil en la banda superior de P serán:

- MDL2: dimensión proa popa, mínimo **134** mm, máximo **140** mm
- MDT2: dimensión hacia las bandas, mínimo **96** mm, máximo **103** mm

15.4.4 CRUCETAS

El mástil tendrá dos pares de crucetas de aluminio, removibles para el transporte. La posición de las mismas no será alterada y será chequeada con el mástil horizontal sobre al menos tres caballetes en las condiciones de medición.

ALTURA DE CRUCETAS: La posición del centro de la sección de las crucetas altas y bajas será medida desde el borde superior de la banda inferior de P (banda de BAS).

- S1 mínimo **3075** mm, máximo **3175** mm al centro de la sección.
- S2 mínimo **7480** mm, máximo **7580** mm al centro de la sección.

LARGO DE CRUCETAS: Se medirá como la distancia entre los obenques altos, en su intersección con las crucetas correspondientes:

- S1 mínimo **2940** mm, máximo **2980** mm entre los centros de las secciones de los obenques.
- S2 mínimo **2200** mm, máximo **2240** mm entre los centros de las secciones de los obenques.

RETRASO DE CRUCETAS: El retraso de las crucetas altas y bajas será la medida más corta desde la cara de popa del mástil (sin incluir la relinga) hasta la línea que une los centros de los obenques:

- S1 mínimo **395** mm, máximo **430** mm
- S2 mínimo **260** mm, máximo **295** mm

15.4.5 PESO

El peso y centro de gravedad del tubo (incluyendo la relinga y **mastchock**) deberán ser:

- Tubo – no menos de **62** kg, ni mas de **66** kg.
- VCG del tubo – no menos de **6825** mm ni más de **6975** mm al borde superior de la banda inferior de P.

15.4.6 POSICIÓN

A) J es la base del triangulo de proa. Ésta será la distancia horizontal entre la intersección de la cara de proa del mástil con la cubierta, y la intersección de la proyección del stay de proa con la cubierta Base del triangulo de proa (J): no será mayor a **4005** mm.

B) SFJ será la distancia horizontal desde el extremo de proa de J, hasta la roda del barco. Su valor será de **210** mm +/- 5mm.

C) Altura de mástil: la distancia entre el borde superior de la banda inferior de P con la intersección de la cara de proa mástil y un plano a la altura de la tangente de 45 grados en el costado (Ver Apéndice 6) no será mayor a **1365** mm. Esta medida será conocida como BAS. El BAS deberá ser medido con el mástil en su posición más vertical posible y con todas las cuñas existente abordo.

D) Cuñas en la base del mástil: las cuñas en la base del mástil tienen que ser declaradas y registradas por el Medidor al medir el BAS y deberán estar siempre a bordo.

15.4.7 RESTRICCIONES

MOVIMIENTOS DEL MÁSTIL EN CUBIERTA Y EN LA CARLINGA: Esta prohibido mover la posición longitudinal o vertical del mástil en la carlinga o en cubierta después de izada la bandera de preparación de una regata.

15.5 BOTAVARA

15.5.1 SECCION.

La Sección de la botavara estará fabricada en carbono de acuerdo a los Planos del Aparejo provistos

por el Diseñador. Las dimensiones máximas de la sección de la botavara excluyendo los herrajes, serán **165 +/- 2mm** de alto y **87 +/- 2mm** de ancho.

15.5.2 BANDAS

Una banda blanca de 25mm de ancho estará claramente marcada en la botavara, con su borde de proa a una distancia no mayor de **4670** mm desde la cara de popa del mástil (sin incluir la relinga) y con la botavara formando un ángulo de 90 grados, paralelo a crujía. Esta distancia será conocida como E.

15.5.3 PESO

La botavara completa (incluyendo todos los herrajes, excepto el vang y cabos de rizos) no pesará menos de **13** kg, ni mas de **16** kg. El vang será capaz de soportar el peso de la botavara y la vela mayor. Su peso estará comprendido entre 5 y 7 kg.

15.6 BOTALÓN

El botalón estará construido en carbono de acuerdo a los Planos de construcción provistos por el Diseñador.

15.6.1 LARGO.

El largo del botalón medido en crujía desde el centro del perno del tensor del estay de proa hasta el extremo de más a proa del botalón no será mayor a **2555** mm. No obstante lo anterior, el botalón podrá disponer de un batten o similar, de no más de 300mm desde su extremo más delantero, con el único propósito de prevenir que las escotas de asimétrico puedan caer al agua y meterse debajo de la proa.

15.6.2 PESO.

El peso del botalón completo, con sus fijaciones no será menor de **10** kg ni mayor a **13** kg.

15.7 JARCIA

La jarcia fija estará de acuerdo a lo especificado en el Apéndice 8.

15.7.1 STAY DE PROA

La intersección del centro del stay de proa con la cara de proa del mástil no estará a menos de **11620**mm ni a más de **11680**mm del borde superior de la banda inferior del mástil (banda de BAS).

15.7.2 ARRAIGO DEL OBEQUE ALTO

El arraigo del obenque alto en el mástil no estará a menos de **11550**mm, ni a más de **11610**mm del borde superior de la banda inferior del mástil (banda de BAS).

15.7.3 DRIZAS

El mástil deberá tener cajeras, ruedas y pernos para:

- 1 driza de mayor
- 1 drizas de asimétrico a tope
- 1 drizas de genoa

La mínima carga de rotura de las drizas deberán satisfacer las especificaciones de Construcción (ver Apéndice 7). La driza de mayor y las dos drizas de proa deberán estar en su lugar mientras el barco este corriendo las regatas de la Clase, a excepción de lo permitido por la Regla 9.3.G. La altura de las driza al tope para asimétrico no deberá estar a más de **13145**mm o menos de **13175**mm desde la parte baja del antejo simple al borde superior de la banda inferior (banda de BAS).

15.7.4 RESTRICCIONES

AJUSTES DE OBEQUES Y STAY DE PROA: No está permitido el ajuste de los obenques o del stay de proa después de la señal de preparación de una regata, excepto en casos que esté en juego la seguridad del mástil. Todos los ajustes de obenques deberán poseer un bloqueo que eviten un ajuste o desajuste accidental.

16 VELAS

La intención de la S33 Sailing Class es limitar los costes de campaña de sus miembros; es por ello que se hace especialmente importante limitar el programa de velas de cada barco, por lo que se establecen unos límites en cuanto al tipo y número de velas que un propietario puede declarar cada año, así como al número de velas que se pueden utilizar durante un campeonato.

16.1 MÁXIMO ANUAL Y TIPO DE VELA

Cada barco, puede agregar a su inventario, un máximo de 5 velas por año calendario. Estas velas deberán ser medidas y selladas.

No hay limitación sobre el tipo de vela que se puede agregar cada año calendario.

16.2 STICKERS

El control de la declaración de velas se realizará a través de un sticker que el propietario deberá adquirir, previa medición de cada vela a utilizar. Por tanto un propietario tendrá derecho a adquirir 5 stickers por año calendario y por barco.

16.2.1 Los stickers son únicos para cada vela e intransferibles entre ellas (incluso en caso de rotura).

16.2.2 Las velas (stickers) serán asignadas a un barco, y al menos que haya una autorización escrita de la CD, no podrán traspasarse de un barco a otro (esto incluye entre barcos de un mismo propietario).

16.3 REQUISITOS DE LAS VELAS

Para que una vela pueda recibir un sticker, deberá estar medida y sellada (sello de medición recogiendo las medidas de la misma) acorde a estas reglas. En este caso recibirá un sticker de la S33 Sailing Class, que deberá ir colocado cerca del puño de amura en su costado de estribor.

16.4 DURANTE UN CAMPEONATO

16.4.1 Cada barco, previamente a la primera regata de cada campeonato, deberá presentar una declaración jurada (anexo 7) donde declara el juego de 5 velas que usara durante el campeonato.

Estas velas deberán todas ser medidas y selladas.

Las velas a declarar para un campeonato no podrán ser diferentes a:

1 Mayor (según especificaciones del punto 16.12)

1 Genoa (según especificaciones del punto 16.13)

1 Foque (según especificaciones del punto 16.14)

2 Asimétricos (según especificaciones del punto 16.15)

16.4.2 Las velas declaradas deberán estar a bordo desde la primera hasta la última regata de cada campeonato. Ninguna vela podrá ser retirada de un barco sin la previa autorización del medidor del evento o del representante de la clase.

16.4.3 Las velas que se dañen podrán ser reparadas o reemplazadas a discreción del Medidor. En el caso de un reemplazo, la nueva vela de reemplazo sólo podrá ser una que tenga el sello de medición de la clase y el sticker correspondiente a su año de declaración y no deberá estar en mejores condiciones que la vela originalmente reemplazada. Esto último quedará a criterio del Medidor.

16.6 BARCO ALQUILADO.

16.6.1 Un Propietario que alquila otro barco para un campeonato podrá traspasar su propio inventario de velas al barco alquilado siempre y cuando obtengan la autorización escrita del CD (16.2.3).

16.6.2 El charterer de un barco que no es Propietario de un S 33 OD puede optar por utilizar el inventario actual del barco (según los límites que establece el punto 16.1), o bien por declarar y sellar un nuevo inventario de velas según lo descrito en el punto 16.1 (y las velas adicionales descritas en el punto 16.5), previa autorización escrita del CD. Es intención de la clase evitar cualquier especulación que otorgue a los charterers alguna ventaja competitiva respecto a los propietarios.

16.7 BARCO DE SEGUNDA MANO

El comprador de un barco de segunda mano tendrá dos opciones en lo que respecta a velas nuevas durante el año en curso:

- (a) Utilizar el inventario actual del barco, en los límites que establece el punto 16.1
- (b) Declarar y sellar un inventario nuevo (en los límites del punto 16.1); para ello deberá presentar una declaración de renuncia al inventario antiguo, que deberá ser aprobada por el CD previo a la adquisición del nuevo inventario.

16.8 NÚMEROS DE VELA

Las letras y números nacionales deberán conformar el RRV, apéndice "Identification Sails". A partir del mes de Enero de 2011, los números de vela se corresponderán con el número de casco (ver 3.1), anteponiendo el código de país:

16.9 MEDICION

19.9.1 Las velas deberán ser construidas y medidas de acuerdo a las máximas dimensiones que figuran en el Plano B. Todas las velas deberán tener el Sello de la Clase y el Sticker de la Clase correspondiente al año en su puño de amura de la banda de estribor.

19.9.2 Una vela sustancialmente modificada o reparadas deberá volver a ser medido y el medidor deberá adjuntar una marca de certificación oficial de nuevo mostrando la fecha de la medición inicial.

16.10 CONSTRUCCION

Los tejidos que contengan Carbono o PBO estarán prohibidos para el uso en la construcción de cualquier vela. Así una vela donde se haya incorporado Carbono o PBO al tejido no deberá ser medida ni llevado a bordo mientras se regatea.

16.11 ITEMS PERMITIDOS

- Ollaos para rizos
- Ollaos para Cunningham en la mayor
- Cabos de ajuste de la baluma y del pujamen
- Líneas de curvatura

- Parches para evitar la rotura de la vela por rozamiento.
- Ventanas en las velas (no superiores a 1 m²)
- Cabo arreador en los asimétricos
- Catavientos
- T Rings para los puños de escota de los Genoa y Foque
- Soporte para la escota libre de los asimétricos, cerca del puño de amura.

16.12 MAYOR

16.12.1 EMBLEMA.

La insignia de clase deberá ser colocada en ambas caras de la vela, colocada entre el batten número 2 y el número 3. Deberá ser de color contrastante y de acuerdo a la especificación del apéndice 14.

16.12.2 IZADO

La mayor deberá ser izada entre las bandas de color contrastantes especificadas por las reglas 15.5.2.

16.12.3 PESO

La vela mayor deberá tener un peso mínimo de **16,5** kg sin incluir los battens ni la bolsa. Cualquier vela mayor que esté por debajo de este peso deberá tener correctores de peso en el puño de driza dentro de los 200mm de dicho puño. No se permitirán refuerzos excesivos en los tres puños de la vela, ni tampoco cabos de ajuste de baluma o pujamen de diámetro excesivo, así como tampoco otros refuerzos o elementos que tiendan a incrementar el peso de la vela.

16.12.4 BATTENS

La vela deberá tener 6 battens en la baluma, y los tres superiores podrán ser del tipo "fullbatten". No se permiten battens de carbono a la excepción de los 2 superiores.

16.12.5 DIMENSIONES

La vela mayor deberá cumplir con las medidas máximas especificadas en el plano B, y será medida de acuerdo a la Guía de Medición de Velas de la ISAF. El ángulo del puño de tope, comprendido entre el tope de la vela y el grátil no podrá superar los 90°.

	máximos
Luff:	13100
Foot:	4670
Head	1300
Girth 1/8:	1710
Girth 1/4:	2330
Girth 1/2:	3280
Girth 3/4:	4050

16.12.6 CONSTRUCCIÓN

Los materiales permitidos para la mayor son:

- Poliéster
- Fibras Aramidadas
- Solo se podrá usar velas de paño o de membrana con film tipo 3DL, Fusión, D4 o equivalente

16.13 GENOA

16.13.1 DIMENSIONES

El Genoa deberá cumplir con las medidas máximas especificadas en el plano B, y serán medidos de acuerdo a la Guía de Medición de Velas de la ISAF. Se considerará Genoa a toda vela de proa que cumpla con la definición de "Headsail" de la Guía de Medición de Velas de la ISAF y que no cumpla con los requerimientos para medir como foque de acuerdo con estas reglas de la Clase Internacional S 33 OD.

	máximos
Luff:	13400
Foot:	4370
Head	60
Girth 1/4:	1070
Girth 1/2:	2050
Girth 3/4:	3020

16.13.2 SISTEMA PARA RELINGA

El dispositivo para relingar las “headsails” deberá ser sin Tuff Luff. Las velas tienen que contar con un sistema para mantenerse al largo del Estay de proa. (garruchos, cintas, etc...)

16.13.3 PESO

El Genoa deberá tener un peso mínimo de **10,5** kg sin incluir los battens ni la bolsa. Cualquier vela mayor que esté por debajo de este peso deberá tener correctores de peso en el puño de driza dentro de los 200mm de dicho puño. No se permitirán refuerzos excesivos en los tres puños de la vela, ni tampoco cabos de ajuste de baluma o pujamen de diámetro excesivo, así como tampoco otros refuerzos o elementos que tiendan a incrementar el peso de la vela.

16.13.4 BATTENS

La vela podrá tener un máximo de 4 battens (equidistantes entre si) en la baluma. Pudiendo, el superior, ser del tipo “fullbatten”. No se permiten battens de carbono

16.13.5 CONSTRUCCIÓN

Los materiales permitidos para los Genoa son:

- Poliéster
- Fibras Aramidas
- Solo se podrá usar velas de paño o de membrana con film tipo 3DL, Fusión, D4 o equivalente

16.14 FOQUE

16.14.1 DIMENSIONES

La vela deberá cumplir los siguientes requisitos para medir como foque: Se considerará Foque a toda vela de proa que cumpla con la definición de “Headsail” de la Guía de medición de Velas de la ISAF y que cumpla las dimensiones máximas especificadas en el Plano B para el foque de clase.

	máximos
Luff:	12600
Foot:	4320
Head	60
Girth 1/4:	1030
Girth 1/2:	2000
Girth 3/4:	3000

16.14.2 SISTEMA PARA RELINGA

El dispositivo para relingar las “headsails” deberá ser sin Tuff Luff. Las velas tienen que contar con un sistema para mantenerse al largo del Estay de proa. (garullos, cintas, etc...)

16.14.3 PESO

El Genoa deberá tener un peso mínimo de **10,5** kg sin incluir los battens ni la bolsa. Cualquier vela mayor que esté por debajo de este peso deberá tener correctores de peso en el puño de driza dentro de los 200mm de dicho puño. No se permitirán refuerzos excesivos en los tres puños de la vela, ni tampoco cabos de ajuste de baluma o pujamen de diámetro excesivo, así como tampoco otros refuerzos o elementos que tiendan a incrementar el peso de la vela.

16.14.4 BATTENS

La vela podrá tener un máximo de 4 battens (equidistantes entre si) en la baluma. Pudiendo, el superior, ser del tipo “fullbatten”. No se permiten battens de carbono

16.14.5 CONSTRUCCIÓN

Los materiales permitidos para foque son:

- Poliéster
- Fibras Aramidadas
- Solo se podrá usar velas de paño o de membrana con film tipo 3DL, Fusión, D4 o equivalente

16.15 ASIMÉTRICOS.

16.15.1 DIMENSIONES

Deberán cumplir con la definición de “Spinnaker” de la Guía de medición de Velas de la ISAF, con las siguientes especificaciones:

	Max	Min
SLU:	16.89m	16.72m
SLE:	14.80m	14.65m
SF:	9.90m	9.80m
1/2G:	9.56m	9.46m
3/4G:	5.50m	5.44m

La medida de 1/2 G será tomada desde el punto de plegado medio obtenido sobre el grátil, como lo indica el diagrama en el Plano B (Plano vélico) hasta el punto de plegado medio obtenido sobre la baluma.

16.15.2 CONSTRUCCIÓN

El material permitido para los Asimétricos es exclusivamente el tejido de Nylon.

El gramaje de la tela para el Asimétrico no será menor de 40 gr/m².

No podrá tener ventanas, ni podrán ser de doble tela excepto en la zona de los refuerzos, tampoco pueden tener battens ni nada con el fin de endurecer alguna zona para que funcione tipo batten.

16.15.3 IDENTIFICACIÓN

Las letras nacionales y números distintivos deberán ser colocados en los asimétricos al tope de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento de Regatas a Vela de la ISAF.

16.16 CAMBIO DE VELA POR ROTURA.

16.16.1 ROTURA DE UNA VELA

En caso de rotura de una vela, mientras se arregle o se remplace usando un botón, se autoriza usar una vela idéntica en estado igual o peor. La vela de sustitución deberá ser medida lo antes posible.

16.16.2 ROTURA DEL PALO

En caso de rotura del palo, si no fue posible recuperar las velas, se podrá medir y sellar velas en mejor estado que las velas perdidas sin usar botones

17 TRIPULACIÓN

17.1 SELECCION DE TRIPULANTES

17.1.1. A los efectos de reglamentar la composición de cualquier tripulación de la Clase Internacional S 33-OD se deja establecido como principio general que la tripulación deberá estar compuesta por miembros del Grupo 1 del Código de Clasificación de la ISAF. Todos los tripulantes para poder correr tendrán que pedir una clasificación, en el sitio web de la ISAF www.sailing.org. Los tripulantes sin clasificación ISAF vigente serán considerados del Grupo 3.

17.2 SELECCIÓN DE TIMONELES

Previa a cualquier regata o evento de la Clase todos los Timoneles deberán completar el Formulario de Aceptación de la Clase (Apéndice 9), el cual será enviado al Comité Directivo (CD) (ver 2.1.2) para su aprobación.

El timonel es amateur, y no puede ser clasificado en el Grupo 3, según el Código de Clasificación de la ISAF.

17.3 PESO

El peso máximo de toda la tripulación será la cantidad total de 585 Kg. (quinientos ochenta y cinco kilos) El control del peso deberá efectuarse al menos con ropa interior común. Para el pesaje se empleará una báscula calibrada que será proporcionada por el organizador de la regata o por la Clase Internacional S 33 OD. Las tripulaciones serán pesadas previamente a la primera regata del campeonato, y aquellas que hayan cumplido con esta regla no estarán sujetas a protesta.

Los competidores no pueden usar o llevar ropa o equipo a fin de aumentar su peso.

17.4 SUBSTITUCIÓN DE TRIPULANTES

- No se podrá alterar el número de tripulantes declarados en el anexo 5, durante el respectivo campeonato.

- La tripulación o parte de ella podrá ser sustituida durante un evento con simple notificación previa y escrita a la comisión de regata. El o los nuevos tripulantes serán pesados lo antes posible.

- No será permitido el cambio de tripulantes durante un día de regatas después de la primera señal de preparación del día. Con excepción de que un tripulante haya sufrido un accidente por el cual debe ser retirado del barco, en cuyo caso el reemplazo será permitido después de avisar a la comisión de regatas.

18 EQUIPO OPCIONAL

18.1 EQUIPO OPCIONAL

Debe figurar en el CCC.

18.2 ELECTRÓNICA

No está permitido ningún tipo de instrumental electrónico de navegación, que no sean los definidos en el Apéndice 15:

18.2.1 PROHIBICIONES Y EXCEPCIONES

no se permite:

- Módems, teléfonos, telemetría o cualquier otro dispositivo empleado con el objeto de acceder a Internet y/o transmitir o recibir datos desde el barco.
- Pistolas láser, radares o cualquier otro dispositivo para calcular distancias a un competidor.
- Instrumentos para medir la dirección o intensidad del viento a más de 3m de distancia del barco.

La siguiente excepción estará permitida:

- el uso de un anemómetro de mano permitiendo de medir la intensidad del viento a la altura de un hombre parado en la cubierta del barco.

18.3 JARCIA MÓVIL

Deben estar de acuerdo a las cargas mínimas de rotura, a los diámetros mínimos y a los materiales especificados en el Apéndice 7.

19 PROHIBICIONES

19.1 NO PERMITIDOS

No está permitido lo siguiente:

- Cualquier sistema o elemento cuya única función sea incrementar el peso
- Remover, modificar o reubicar cualquiera de los ítems instalados por el Constructor (excepto el reposicionamiento de herrajes de cubierta expresamente permitidos en 9.3)
- Velas con partes que se sacan
- Velas de múltiples superficies, o cuya sección aumenta de espesor inflándolas o por la acción del viento u otra cosa.
- Molinetes adicionales
- Burdas o cualquier tipo de deflectores en el stay de popa.

20 PUBLICIDAD

Esta permitida de acuerdo a las Reglas de la ISAF Advertising Code, Category C, restringida a lo siguiente:

20.1 LA PUBLICIDAD INDIVIDUAL

Cada barco será libre excepto que las siguientes áreas del barco deberán reservarse para un posible uso por parte de la autoridad organizadora de las regatas:

- El 25% posterior de la botavara (ambos lados)
- El 25% delantero del casco en ambas bandas
- Dos espacios de 20 x 50cm en el espejo de popa
- El botalón
- Dos espacios de 40 x 60cm en los costados de la cockpit
- La cara superior de la caña del timón
- Dos espacios de 200 x 30cm entre la marca de BAS y la primera cruceta.

21 CAMBIOS EN EL EQUIPO

21.1 ASISTENCIA EXTERNA

Un barco no recibirá asistencia externa una vez que zarpe de la marina y hasta que haya terminado la última regata del día, excepto en casos de emergencia.

Se prohíbe el uso de embarcaciones de apoyo a los barcos en el área de regata durante un campeonato de la Clase Internacional S 33 OD.

21.2 CAMBIOS

No habrá cambios en el inventario de velas, aparejos o equipamiento una vez que el barco zarpe de la marina, excepto en caso de emergencia.

21.3 ROTURAS

En caso de roturas, el barco podrá volver a la marina para efectuar reparaciones. El barco deberá recibir un permiso del árbitro general o del Medidor para implementar la reparación en la primera oportunidad posible. Todos los trabajos de reparación deberán estar de acuerdo a las Reglas de la Clase. Las reparaciones y reemplazos de las partes dañadas durante un Campeonato deberán ser aprobadas por el Medidor. Las velas reparadas o reemplazadas deberán cumplir con las reglas de la Clase y estarán sujetas a medición.

22 LIMITES PARA LARGAR UNA REGATA DE LA CLASE INTERNACIONAL S 33 OD

22.1 LÍMITE MÁXIMO

No se largará una regata de la Clase Internacional S 33 OD si la intensidad del viento medido por el Comité de Regatas supera los 25 knts,

22.2 LÍMITE MÍNIMO

No se largará una regata de la Clase Internacional S 33 OD si la intensidad del viento medido por el Comité de Regatas no supera los 4 knts.

23. INVITADO A BORDO

Cuando la regata se correrá con invitado abordado. El peso del invitado no contara en el peso total de la tripulación. En caso que un barco no tenga un invitado abordado, deberá cargar un laste de 80kg situado en el cockpit a popa del riel de la mayor.

- a. El invitado no podrá contribuir al funcionamiento del barco en regata.
- b. El invitado podrá pasarse de lado a lado y se podrá colgar mirando afuera con un o dos piernas al exterior del barco.
- c. El invitado no podrá pasar a la proa del riel del traveler de la mayor.

24. USO DEL BOTALÓN

24.1 Llegando a la boya de barlovento sin que un spinnaker fuese establecido anteriormente, el botalón no se podrá sacar hasta que la proa del barco haya pasado la boya de barlovento. Si por un cambio de viento, o cualquier otra razón, el spinnaker se puede establecer en una pierna hacia la boya de "barlovento", entonces el botalón se podrá extender y izar el spinnaker, pero antes que el barco llegue la zona de la tres esloras de la marca de barlovento.

24.2. El barco deberá izar el spinnaker, o estar en proceso de izarlo para poder sacar el botalón. Es común que se saque el botalón antes de izar el spinnaker, se debe entender que mientras la tripulación este en el proceso de izado del spinnaker el botalón puede ser extendido siempre y cuando cumpla con 24.1.

24.3. El Botalón se entrara en la primera oportunidad razonable después de montar la boya de sotavento.

25. MODIFICACION DE LA REGLA 49.2 del RACING RULES OF SAILING del ISAF

el artículo 49.2 del RRS, se modifica como sigue:

49.2 - Cuando las reglas de clase o las instrucciones de regata exijan el uso de guardamancebos, estos estarán tensos y los participantes no situarán parte alguna de sus torsos fuera de ellos, excepto brevemente para realizar alguna tarea necesaria. En barcos equipados con guardamancebos de cable superiores e inferiores, un participante **sentado en cubierta con a lo menos una pierna afuera y con su cintura dentro** del guardamancebos inferior puede tener la parte superior de su cuerpo fuera del guardamancebos superior.

26. LIMPIEZA DE FONDO

No está permitido limpiar el fondo del barco durante un campeonato, salvo especificaciones contrarias en el aviso de regata y/o las instrucciones de regata.

27. MODIFICACION DE LA REGLA 42.2 del RACING RULES OF SAILING del ISAF

A fin de permitir el pumping, se elimina el artículo **49.2 (a)** del RRS. Por lo tanto se modifica como sigue:

42.2 Acciones Prohibidas

Sin limitar la aplicación de la regla 42.1, las siguientes acciones están prohibidas:

- (a) *sin objeto*
- (b) balanceo (“rocking”): repetidos balanceos laterales del barco, inducidos por
 - (1) movimientos corporales,
 - (2) ajuste repetido de las velas o de la orza, o
 - (3) el gobierno del barco;
- (c) enviación (“ooching”): movimiento repentino del cuerpo hacia adelante, detenido bruscamente;
- (d) remada (“sculling”): movimientos repetidos del timón que, o bien sean enérgicos, o bien impulsen el barco hacia adelante o impidan que se desplace hacia atrás;
- (e) viradas por adelante repetidas o trasluchadas repetidas no relacionadas con cambios del viento ni con consideraciones tácticas.