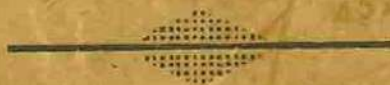




C. O. E. C. N. D.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CLUBS NÁUTICOS



TRADUCCIÓN OFICIAL DEL REGLAMENTO
DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE
REGATAS DE LA CLASE «SNIPE»

(Adoptada como clase nacional en España)

TOMADO DEL LOG DE

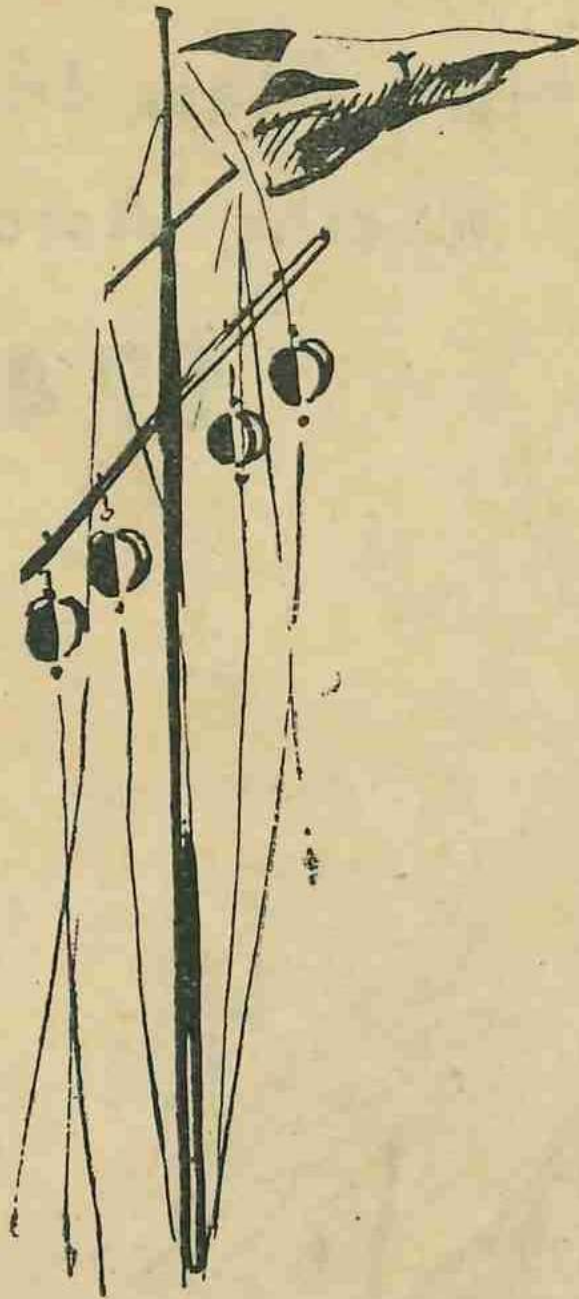
1941

S. C. I. R. A.

Snipe Class International
Racing Association

1941





SECRETARÍAS DE LAS FLOTAS MUNDIALES

ITALIA

Natale Galeppine, Club Nautico Ligure, Genoa, Sturla, Italy.

IRLANDA

Ronal Green, Crosstrees, Kings Road, Knock. Belfast,
N. Ireland.

FRANCIA

O. Libaudiere, 7 Place Bretagne, Nantes, France.

SUIZA

Louis E. Favre, 110 Rue du Rhone, Geneva, Switzerland.

INGLATERRA

Geoffrey I. Pout, Windylees, St. Anne's Road,
Whitstable, Kent, England.

BÉLGICA

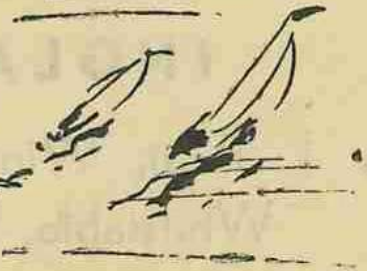
Fritz Mulder, 422 Grande Chaussee, Antwerp, Belgium.

ESPAÑA

Real Club Náutico de Vigo, Policarpo Sanz, 1.

SECRETARÍAS DE LAS POSTAS HONORARIAS

ITALIA



ESPANA

ESPANA

Real Club Náutico de Vigo, Pontevedra, 20 de Mayo de 1900

Algunos datos con referencia al «Snipe»⁽¹⁾

En una reunión que tuvo lugar en la costa occidental de Florida, en el mes de Marzo de 1931, a la que concurrieron representaciones de diversos Clubs de vela, se decidió que era conveniente que hubiese un barco de vela, que a la condición de uniformidad de construcción, uniese la de gran facilidad de transporte, con objeto de establecer un fructífero intercambio deportivo entre los Clubs. Así nació la idea de la creación de la clase de barcos que en Norte América se denominó «Trailer Class» y a la que se le puso como restricción la de que sus unidades no debían exceder de dieciseis pies de longitud y su área de vela no debía sobrepasar los cien pies cuadrados. Encontrándose presente en esa reunión W. F. Crosby, destacado proyectista de la conocida revista «The Rudder», prometió dar satisfacción a la demanda diseñando el futuro barco al que se propuso dar gran difusión.

En el número de Julio de 1931 de dicha revista, aparecieron los planos de esta embarcación, a la que siguiendo la tradición establecida en dicha publicación, de denominar a los barcos creados, con el nombre de aves marinas, se le denominó «SNIPE». Trátase de una embarcación de 4-72 metros de eslora por 1-52 de manga, dotada de aparejo Marconi, con

(1) Léase SNAIP

una superficie de 6-50 metros cuadrados, para la vela mayor y 3-43 para el foque. Su casco en V va equipado con orza retraible tipo sable o pivote. El mastil fácilmente desmontable puede colocarse sobre la embarcación formando todo el conjunto, una unidad fácilmente transportable con un peso de unos 250 kilos.

La claridad de los planos de construcción, la seguridad de navegación, por sus buenas condiciones marineras, así como la rigidez de las restricciones impuestas a la Clase, con objeto de obtener una unificación de embarcaciones para la práctica del deporte, dando a los deportistas iguales instrumentos de lucha, de forma que sea la pericia del patrón y tripulante lo que decida en las regatas, hicieron que muy pronto y a partir de Septiembre del mismo año de 1931 fecha, en que Jimmy Brown, joven deportista, es el primero en comunicar la construcción del bote que lleva hoy todavía el número uno del registro Internacional; se multiplicase el número de construcciones, hasta el punto que actualmente es la clase más numerosa del mundo, pasando de 4.500 los registrados oficialmente y de 10.000 los que navegan en aguas de todos los continentes.

Pronto en España se siguió este movimiento mundial en favor de esta clase única y económica y ya en el año 1932, se construyeron los primeros SNIPES para la flota del Real Club Náutico de Vigo, siguiendo poco después el mismo camino el Real Club Regatas del Abra de Bilbao y el Real Club Marítimo de Santander.

Finalizada la guerra de liberación, abriose paso el deseo de llegar a una unificación de fórmulas en todo el litoral peninsular y pronto la Federación Española de Clubs Náuticos tuvo elementos de juicio suficientes para que en la Asamblea de fecha 2 de Diciembre de 1940 se acordasen «*que entre todos los tipos de barcos existentes en España fuese adoptada como clase mínima y de tipo único en nuestra nación la Clase «SNIPE» que estará sometida al Reglamento de la Snipe Class International, y que será controlada y arqueada oficialmente de acuerdo con dicho organismo por la Federación Española, que hará responsable a los Clubs a que pertenecieren sus barcos de la observancia rigurosa del Reglamento, esperando la Federación que los Clubs, interesándose por la Clase de referencia, comprendan el espíritu con que se adopta esta medida, que no es otro que el de fomentar el compañerismo deportivo entre los aficionados de los distintos puertos y regiones confiando que los Clubs le ayudarán en su tarea, facilitando el tránsito a la Clase nacional y el fomento de la misma».*

Responde a este objeto la traducción del presente Reglamento, destinado al elemento joven de los Clubs, en el cual, a la par que se desea darles a conocer los reglamentos propios de la Clase, trátase de iniciarles en el conocimiento de términos técnicos, que se aclararán convenientemente en el índice final, a fin de que al despertar su vocación marinera se capaciten

técnicamente para el desempeño de la misma, en la seguridad de que daremos por bien empleado todo el esfuerzo realizado, si conseguimos estimular el interés de nuestra juventud acercándola al mar, en bien del servicio de la Patria, con el aliciente de la práctica del deporte.

SECRETARÍA GENERAL DE LA CLASE PARA ESPAÑA

Asociación Internacional de Regatas Clase "Snipe" (1)

1.941

REGLAMENTO

Artículo 1.º.—Nombre.—Esta clase se conoce por el nombre de "CLASE SNIPE de la Asociación Internacional de Regatas"

Artículo 2.º.—Emblema.—El distintivo de esta clase es la silueta de un Becacín volando que tiene 356 milímetros de largo y 127 mm. de alto, cosido a la vela, paralelo a la línea de flotación, con la cabeza del pájaro hacia el mástil. La parte superior del ala del pájaro debe estar 1'524 metros por debajo de la parte mas alta de la vela. El número de registro asignado a cada embarcación, que tendrá 251 mm. de alto, debe estar colocado inmediatamente debajo del emblema. El distintivo y el número deben figurar en ambos lados de la vela mayor.

Artículo 3.º.—Objeto.—Promover e impulsar las regatas de la "CLASE SNIPE" en todos los países con sujeción a normas uniformes reguladas por una Asociación de propietarios de embarcaciones de la CLASE SNIPE.

Artículo 4.º.—Jurisdicción.—La Asociación tiene jurisdicción sobre toda clase de actividades propias de los SNIPES. En las regatas regirán los Reglamentos vigentes de la Federación internacional de vela.

(1) Léase SNAIP.

Artículo 5.º. – Elegibilidad. – Para que las embarcaciones de esta Clase puedan tomar parte en una regata, deben cumplir por completo los requisitos de la Clase.

Artículo 6.º. – Permiso para participación en regatas. – La Solicitud tiene que ser hecha a la Asociación con anticipación siempre que tres o más Flotas se hayan decidido a participar.

Artículo 7.º. – Organización. – La Asociación constará de flotas divisionarias, que se describen más adelante, y de propietarios aislados de embarcaciones SNIPE que regularmente tengan base en localidades donde no sea posible formar flotas divisionarias.

Artículo 8.º. – Cartas de constitución. – Se pueden conceder cartas de constitución y número de flota divisionaria, a las flotas que lo soliciten del Secretario Ejecutivo (por mediación del Secretario General de la Clase en España). Tales solicitudes solo pueden hacerse después de que la flota ha sido organizada provisionalmente y han sido elegidos los Oficiales y el Medidor de la Flota según se indica más adelante. La Carta de Constitución puede ser negada por la Asociación.

Artículo 9.º. – Renovación de cartas de constitución. – Cada número de flota será asignado por numeración correlativa según fecha de solicitud y la Carta de Constitución se renovará automáticamente cada año, hasta que sea revocada por la Asociación.

Artículo 10.º. – Formación de las Flotas Divisionarias. – Donde quiera que hubiese cinco o más embarcaciones de la clase "SNIPE", todas construidas de acuerdo con las reglas, se puede formar una flota divisionaria. Tales flotas estarán bajo el

mando de un Capitán de Flota Divisionaria elegido por los propietarios de SNIPES. Habrá también un Medidor para cada flota elegido por los propietarios. El Capitán de la Flota Divisionaria puede convocar a Junta, bien sea periódicamente, o a petición de tres o más miembros de su flota. Habrá "quorum" con la asistencia de un mínimun de tres propietarios de embarcaciones de la Clase debidamente medidas. Las vacantes que ocurran entre los oficiales de una flota se cubrirán por elección, tan pronto como sea posible, después de producirse la vacante.

En otros respectos cada flota se regirá por si misma, con completa independendencia, pero siempre de acuerdo con el presente Reglamento de la Clase.

Artículo 11.º. — Flotas dentro de Clubs.—En los casos en que la Flota divisionaria se forme dentro de un Club y por miembros de este, el Capitán de la flota y el Medidor, procurarán de acuerdo con los Reglamentos de la Clase SNIPE y de la Flota Divisionaria, someterse en todo momento y circunstancia a los reglamentos de la expresada clase.

Artículo 12.º. — Actividades de los Noveles.—En caso de que haya un número suficiente de embarcaciones en la Flota, puede dividirse esta en dos secciones separadas: una para los miembros de más edad, y otra para los noveles. Los noveles serán considerados como tales hasta que cumplan los 18 años y estarán bajo le jurisdicción de la Flota de los mayores, pero pueden elegir sus propios oficiales, tener sus reuniones propias y regatas de puntuación exactamente igual que cualquier otra Flota, siendo reconocida como una Flota por esta Asociación. La Flota de los noveles estará sujeta a los Reglamentos de la

Clase, restricciones, etc., en la forma que se indica en este Reglamento.

Artículo 13.º. — Actividades deportivas de las Flotas. — Cada Capitán de Flota Divisionaria será responsable de dar a conocer al Secretario Ejecutivo los resultados de un mínimo de cinco regatas de puntuación, celebradas cada año, utilizando para este objeto los modelos aprobados por la Asociación. El incumplimiento de este precepto puede hacer que le sea retirada a la Flota su carta de constitución y que sea suspendida como tal.

Artículo 14. — Revocación de cartas de constitución. — Una carta de constitución puede ser revocada, después de haber sido expedida, en caso de que la Flota no se conserve en buen estado de organización, disminuya el número mínimo de embarcaciones, o por violación de los Reglamentos. Las Flotas que permitan tomar parte en sus regatas a embarcaciones sin medir o que no hayan pagado su cuota, pueden ser castigadas con la revocación de la Carta de Constitución.

Artículo 15. — Flotas suspendidas. — Las Flotas que hayan sido suspendidas como miembros de la Asociación no podrán comunicar al Secretario General el resultado de sus regatas y los Miembros de tales Flotas no podrán ser reconocidos como tales en las Competiciones que sostengan las embarcaciones de esta Asociación y no pueden reingresar en ella hasta que hayan dado pruebas plenas de que han de atenerse a los Reglamentos de la Clase.

Artículo 16. — Elegibilidad de miembros. — La calidad de Miembro queda limitada a los propietarios de balandros de la

Clase "SNIPE". Los nombres de los copropietarios de un barco podrán ser registrados por la Asociación, pero serán considerados como un solo miembro de la misma.

Artículo 17.º.—Obligaciones de los miembros.—Las solicitudes para ser Miembros de esta Asociación tanto para los individuos como para las Flotas, implica la plena conformidad del solicitante a someterse a las Reglas de la Clase.

Artículo 18.—Privilegios de los miembros.—Un Miembro de la Asociación, en la plenitud de sus derechos, podrá usar el emblema de la Clase, participar en las regatas organizadas por la Flota Divisionaria de la que es miembro y en todas aquellas regatas que se celebren bajo la jurisdicción de la Asociación en las que esté clasificado para tomar parte, así como gozar de todas aquellas ventajas que la organización y buena marcha de la Asociación pueda proporcionar a los propietarios de SNIPES.

Artículo 19.º.—Condición para ser miembro de la Asociación.—Es condición precisa ser propietario de una embarcación de esta Clase, con excepción de los Oficiales de la Asociación, no pudiendo pertenecer a la misma, los que habiendo sido miembros de la Asociación, hayan vendido sus embarcaciones, quienes deberán devolver al Secretario General cualquier tarjeta o título que les haya sido entregado.

Artículo 20.º.—Cuotas.—Cada propietario de embarcación de la Clase SNIPE tiene que pagar a la Asociación, anualmente, una cuota que fijará la Federación, siendo pagaderos estos tributos por los propietarios de las embarcaciones que obtengan el certificado de medición dentro de los 30 días siguientes al comienzo de la temporada oficial de regatas. Cada propietario

de una nueva embarcación de esta Clase pagará su cuota tan pronto como su bote reciba el certificado de medición y no podrá tomar parte en ninguna regata hasta que así lo haya hecho.

Artículo 21.º — Falta de pago de cuotas. — Si el propietario de un SNIPE no hubiese hecho efectiva su cuota dentro del plazo de un mes, contando a partir del comienzo de la temporada oficial de regatas de su Flota, tal embarcación quedará descalificada para regatear, su propietario perderá su calidad de miembro de la Asociación así como todos sus derechos. En el caso de embarcaciones nuevas lanzadas al agua después de los 30 días de plazo, el propietario podrá registrar y obtener certificado de medición del barco y tomar parte en las regatas para puntuación. Si no se quiere seguir este proceder, el bote no podrá tomar parte en ninguna regata cerrada o libre, a menos de obtener un permiso especial de su flota, refrendado por el Comité de Reglamentos.

Artículo 22.º — Reincorporación. — Un miembro de la Asociación que haya sido suspendido como tal, en virtud de los Reglamentos, no puede ser reincorporado hasta el comienzo de la temporada oficial de regatas siguiente y entonces unicamente previo el pago de las cuotas atrasadas y las correspondientes al nuevo año.

Artículo 23.º — Directivos. — Los Directivos de la Asociación serán un Comodoro, un Vice Comodoro, un Vocal, un Tesorero y un Secretario Ejecutivo. El Comodoro será el Jefe Ejecutivo oficial de la Asociación y hará cumplir sus leyes y ejecutar las ordenes y providencias promulgadas por la Junta de Gobierno. Sujeto a lo autoridad de la Junta de Gobierno el

Secretario Ejecutivo, tendrá, en la marcha general de la Sociedad la autoridad y los deberes que prescriba el Comodoro. Los directivos de la Asociación no percibirán compensación alguna por sus servicios como tales. La Junta de Gobierno podrá designar tantos miembros más de la misma como crea necesario para administrar debidamente los asuntos de la Asociación.

Artículo 24.º.—Junta de Gobierno.—La Asociación será dirigida en todas las materias por la Junta de Gobierno compuesta por el Comodoro en funciones, el Secretario Ejecutivo y los Comodoros de no mas de los cinco años precedentes. Los demás Directivos de la Asociación podrán asistir a todas las reuniones de la Junta de Gobierno, con voz, pero sin voto.

Artículo 25.º.—Elección de directivos.—La Junta de Gobierno será la única que tenga facultades para nombrar y elegir los directivos de la Asociación para el año siguiente; tal elección tendrá lugar en Diciembre de cada año. Todos los directivos prestarán servicio desde el primero de Enero siguiente a su elección, durante un año o hasta que sus sucesores queden debidamente elegidos.

Artículo 26.º.—Miembros vitalicios.—Todo Comodoro o Secretario Ejecutivo, que no haya sido destituido de oficio por causa justificada, será miembro vitalicio de la Asociación, desde que deje de desempeñar su cargo.

Artículo 27.º.—Destitución por oficio.—En caso de que alguno o algunos de los directivos de esta Asociación o de las Flotas Divisionarias no cumplan o sean remisos en el desempeño de sus obligaciones, pueden ser destituidos de sus puestos por acuerdo de la Junta de Gobierno.

Artículo 28.º. — Provisión de vacantes.—Las vacantes que ocurran entre los directivos de la Asociación durante el año, serán cubiertas por la Junta de Gobierno.

Artículo 29.º. — Comité de reglamentos.—Habrá un Comité de Reglamentos nombrado por el Secretario Ejecutivo, con la aprobación de la Junta de Gobierno. Este Comité redactará el Reglamento de Restricciones referentes a las embarcaciones de esta clase y a sus regatas. Además tendrá poder para redactar de nuevo o aclarar cualquier regla o enmienda, cuando su significado no esté claro.

Artículo 30.º. — Comité de Medición.—Estará constituido como mínimo por dos y como máximo por cuatro miembros designados por el Comité de Reglamentos. La función de este Comité de Medición es: interpretar las restricciones en lo que se refiere a la elegibilidad de las embarcaciones para regatear.

Artículo 31.º. — Reformas. Cambios de Reglamento etc.—Las propuestas de reformas, cambios o alteraciones en el reglamento etc. deben ser sometidas al Secretario Ejecutivo antes del 1.º de Noviembre de cada año para ser sometidas a la Junta de Gobierno y al Comité de Reglamentos.

PROVIDENCIAS

Artículo 1.º—Temporada de regatas.—La temporada oficial de regatas de esta Asociación, abarcará la totalidad de los 12 meses del año, comenzando el 1.º de Abril y terminando el 31 de Marzo.

Artículo 2.º—Inscripción y número de identificación.—Las embarcaciones nuevas que se presume están construidas de acuerdo con los Reglamentos de la Clase, pueden inscribirse y recibir número de identificación en cualquier momento, después de estar completamente forradas, previa petición al Secretario Ejecutivo. No se pagará nada por la inscripción, pero el propietario deberá comunicar su nombre completo y dirección exacta. El Secretario Ejecutivo, previa solicitud, asignará los números de identificación. Tal petición y asignamiento de número, hace incurrir al solicitante en la obligación de marcar a fuego o tallar el número que se le haya asignado, en la sobrequilla con cifras por lo menos de 25 mm. de alto. Ningún número podrá ser nunca retirado o reasignado; aun en el caso en que la embarcación haya sido construída sin atenderse a los Reglamentos y restricciones deberá retener su número para identificación. El número no podrá ser reasignado ni aun en el caso en que la embarcación haya sido completamente destruída.

Artículo 3.º—Cambios de dirección.—Se ruega a los propietarios de embarcaciones inscriptas que tengan al corriente al Secretario Ejecutivo de cualquier cambio de domicilio para tener en todo momento en orden los ficheros de la Asociación.

Artículo 4.º — Cambios de propietario o de nombre de la embarcación. — Las embarcaciones que cambien de propietario, por venta u otro procedimiento deberán de ser inscriptas de nuevo, lo antes posible, por el nuevo propietario, que notificará al Secretario Ejecutivo, el cambio de propiedad. El número original permanecerá invariablemente con la embarcación. El Secretario Ejecutivo será notificado rápidamente de cualquier cambio de propietario, con completa información del nombre y dirección del nuevo propietario y de la localidad en que la embarcación vaya a tener su base. Si se cambiase el nombre de la embarcación, tal información deberá también ser incluída.

Artículo 5.º — Mediciones. — Cada embarcación, para ser apta para tomar parte en regatas de puntuación o de otro género, debe estar en posesión de un certificado de medición recomendado por el Medidor de la Flota divisionaria y aprobado por el Comité de Mediciones de la Asociación. Para obtener tal certificado, la embarcación debe ser examinada por el Medidor de la Flota, quien señalará los datos comprobados, en una hoja de medición de la Clase SNIPE, del tipo aprobado por el Comité de Reglamentos.

Si todas las partes y elementos de la embarcación cumplen con los Reglamentos, el Medidor llenará el Original y el Duplicado del certificado de medición, los cuales, juntos con la hoja de datos completada y la cuota reglamentaria de el propietario, se enviarán al Secretario Ejecutivo. Previa aprobación del Comité de Mediciones de la Asociación, el propietario pasa a ser Miembro de la misma y recibirá del Secretario Ejecutivo, el certificado de medición aprobado, una copia del Re-

glamento de la Clase y su título de Miembro de la Asociación, para la temporada de regatas corriente.

Artículo 6.º – Deberes del Medidor de la Flota.—Si el Medidor de la Flota fuese propietario de un SNIPE, se constituirá un Comité para medir las embarcaciones, del que el Medidor será Presidente y recomendará la expedición de los certificados de medición. Nadie puede tomar o anotar medidas de un SNIPE en el que esté interesado financieramente o de otra forma cualquiera. La Asociación puede rehusar el aceptar recomendaciones ulteriores, sobre certificados de medición de cualquier Medidor o Comité al que se haya encontrado incurso en negligencia o falsedad en relación con las mediciones. Será deber del Medidor, llamar la atención de la Asociación sobre todas las discrepancias encontradas con las tolerancias señaladas, en los vigentes impresos de medición. Si en su opinión, las discrepancias son de tan pequeña importancia que no afecten a las condiciones veleras y de navegabilidad de la embarcación, el Medidor puede aun *recomendar* la expedición de certificado de medición, *siempre que tales discrepancias se indiquen claramente en el impreso de medición*. Sin embargo, la decisión final es potestativa del Comité de Mediciones de la Asociación.

Artículo 7.º – Honorarios de Medición.—Los honorarios de medición se fijarán por la Flota divisionaria o por el Medidor con la aprobación de la Flota. Se recomienda que los honorarios de medición no excedan de **cincuenta pesetas**. Aparte de los honorarios anteriormente señalados, cada propietario deberá satisfacer a la Flota, una cuota, cuya cuantía será fijada con arreglo a las necesidades de la misma, previa aproba-

ción del Secretario General.

Artículo 8.º — Medición de embarcaciones no pertenecientes a flotas.—Pueden existir embarcaciones en localidades donde no existan Flotas Divisionarias. Los propietarios de tales embarcaciones, pueden, previa solicitud al Secretario Ejecutivo, recibir un impreso de mediciones, que llenarán personalmente, tanto en lo referente a la embarcación como a las velas. Al devolver este impreso al Secretario Ejecutivo, junto con los honorarios de la Clase, se extenderá un certificado de medición provisional siempre que se encuentre, que embarcación y velas estén dentro de los límites de la Clase. Este certificado provisional, estará sujeto a ratificación por un Medidor oficial de Flota, que deberá volver a medir la embarcación y que podrá recomendar la expedición del certificado de medición definitivo. Los certificados de Medición provisional no califican a la embarcación para tomar parte en ninguna regata de Flota de importancia, tales como las Internacionales, del Atlántico Norte, etc.

Artículo 9.º — Reglamentos de regatas.—Excepto en lo que sea contrario a los Reglamentos o restricciones de la Clase SNIPE regirán en todas las regatas, los Reglamentos de la Asociación Internacional de Regatas.

Artículo 10.º — Definición de Patrón.—La palabra Patrón donde se use, en este Reglamento o en documentos legales, designará a la persona que gobierna la embarcación. En las regatas de puntuación únicamente el propietario «bona-fide», su copropietario «bona-fide», que figuren en el registro de la Flota o el tripulante oficialmente declarado, podrán patronear la embarcación. En regatas oficiales o de campeonato unica-

mente el propietario o el copropietario, «bona-fide» podrán ser patronos.

Artículo 11.º – Certificación del Capitán de Flota.—Cada patrón que participe en regatas oficiales o de campeonatos Nacionales, deberá presentar su justificante de miembro de la Flota, del año en curso, en el cual, el Capitán de la Flota, debe haber certificado, que la embarcación, ha participado en cinco regatas de puntuación durante la temporada en curso.

Artículo 12.º. – Tripulación de cada embarcación en regata.—A bordo de cada SNIPE en todas las regatas, irán por lo menos dos personas, incluyendo el patrón.

Artículo 13.º. – Regatas de Puntuación.—Cada Capitán de Flota debe fijar, con tanta anticipación como le sea posible, las fechas en las que tendrán lugar las regatas de puntuación. Los resultados de las regatas de puntuación, deben de ser enviados al Secretario Ejecutivo. Para este propósito, se pueden obtener impresos especiales, solicitándolos del Secretario Ejecutivo. La falta de comunicar el haber efectuado cinco regatas de puntuación durante una temporada, puede significar la retirada de la carta de constitución de la Flota y la pérdida del título a todos los miembros de la misma.

Artículo 14.º. – Regatas oficiales para tres o más flotas. Se deberán notificar al Secretario Ejecutivo las fechas elegidas, con tanta anticipación como sea posible, solicitando su aprobación. Esto se hace, para evitar conflictos en la coincidencia de fechas. A petición de los Clubs o Flotas que soliciten fechas para regatas importantes, les será enviado un impreso especial de solicitud. Una vez cubierto este impreso, se devolverá al Secretario Ejecutivo, sin cuya aprobación no se podrán anunciar

las regatas ni las fechas.

Si hubiese alguna cuestión suscitada, como consecuencia de las respuestas contenidas en el impreso, se llevará el asunto a la Junta de Gobierno de la Asociación, para su final decisión.

La autorización para cualquier regata será cancelada automáticamente si participan en ella mas de cinco embarcaciones por cada flota. Al propósito de esta regla particular, las inscripciones de la Flota de los NOVELES se combinarán con las de la Flota de ADULTOS.

Artículo 15.º. — Profesionales. — Durante una regata, llevada a cabo bajo la Jurisdicción general o específica de la Asociación, no podrá haber a bordo de las embarcaciones, mas persona que aquellas que participen únicamente por amor al deporte. Cualquiera que participase por una ganancia material o financiera, ya fuese directa o indirectamente, será descalificada tanto si fuese patrón como tripulante. No hay nada señalado en las Reglas de la Clase, que prohíba, que una persona cualquiera, sufrague a un tripulante de SNIPE, los gastos de desplazamiento en que directamente incurra por su participación en una regata fuera de la base de su flota.

Artículo 16.º. — Marcas en las velas. — No se admitirán en las velas mas marcas que el número e insignia de la Clase. Se exceptúan los distintivos asignados a las embarcaciones campeones de regatas de puntuación.

Doctrina del Comité de Reglamentos

El espíritu con que se ha concebido esta Clase, esta basado en el hecho de que los resultados de las competiciones sean consecuencia de la habilidad de los tripulantes de las embarcaciones y no de la mayor o menor habilidad de los proyectistas y constructores. En general, las embarcaciones, deben ser iguales en sus detalles de forma y apariencia y serán prohibidas las construcciones costosas y de lujo. Se reconoce que debido a las diferencias de materiales y a las condiciones prácticas de navegación, algunos detalles, tales, como el terminado de los fondos y costados, contorno de velas, equilibrado de la arboladura y posición de las escotas, no pueden mantenerse aproximadamente uniformes; por consiguiente se han dejado a la discreción de cada cual, al poner punto la embarcación.

Sin embargo, el propósito de todas las restricciones en los planos, especificaciones y limitacio-

nes; es obtener los cascos, arboladuras y jarcias tan iguales como sea posible, con el fin de que triunfen únicamente las condiciones marineras y la habilidad de los individuos en la regata.

Cualquier variación que violase el espíritu de este párrafo, será motivo para que el Comité Local de Medición, retire el certificado de regatas de la embarcación en que la anomalía se hubiese apreciado, hasta que se hayan corregido y la corrección haya sido aprobada por el Comité de Medición.

EL COMITÉ INTERNACIONAL DE REGLAMENTOS

RESTRICCIONES Y MEDIDAS

Revisado el 1.º de Febrero de 1941

- 1.º El medidor ha de llenar todo espacio en blanco, previsto en esta hoja. Cada dimensión indicada ha de ser verificada por el medidor y si la medida no fuese ni la del máximo o mínimo, ni estuviese entre las dos, el medidor solo podrá recomendar el certificado si la discrepancia fuese de poca importancia.
- 2.º El balandro debe haber sido registrado y su número de orden debe haber sido tallado o marcado a fuego, claramente, sobre la superficie de la sobrequilla, hacia popa, inmediatamente detrás de la caja de la orza de deriva, debiendo tener estos números una altura de, por lo menos, una pulgada (25⁴ mm.). - No cumpliendo estos requisitos, no se deberá medir el barco, ni recomendar un certificado.
- 3.º N.º oficial de registro del balandro.....
.....
- 4.º Nombre del balandro,.....
- 5.º Nombre(s) y apellido(s) y dirección exacta del (de los) propietario(s) (sírvasse emplear letras de imprenta)
.....

-
-
- 6.º Nota: En el caso de que este balandro fuese vendido, el vendedor deberá dar aviso al Secretario de la Clase Don W. F. Crosby, 9 Murray Street, New York, N. Y., U. S. A., indicando nombres y señas del nuevo propietario. Deberá, igualmente, endosar a nombre del nuevo propietario el certificado de medida, vigente, devolviendo su carnet vigente de miembro, de la S. C. I. R. A. al Secretario de la Clase, que extenderá un nuevo carnet y lo mandará al nuevo propietario. El vendedor también deberá entregar su libro de reglamento de la S. C. I. R. A. al nuevo propietario.
- 7.º Nombre y número de orden de la flota, a la cual probablemente ha de pertenecer el balandro.
-
-

(indicar también puerto en el cual está matriculado, bahía o lago, en donde, probablemente amarrará.)

RESTRICCIONES GENERALES

- 8.º Los balandros que deseen ser admitidos para tomar parte en regatas de esta clase, han de estar construídos conforme, en todo, con las prescripciones de esta hoja a ba-

se de los planos, que publica la «Rudder Publishing Company», 9 Murray Street, New York, N. Y., U. S. A. —No son considerados oficiales ningunos otros planos. Todos aquellos balandros que no cumpliesen con todos estos requisitos, no están en condiciones de recibir un certificado de medición, pero deben de retener su número de identificación. No podrán tomar parte en regata abierta o restringida alguna. Los propietarios de estos barcos, no podrán tener estado legal alguno en la S. C. I. R. A. —El medidor ha de informar a la Secretaría Ejecutiva de cualquier balandro que no cumpla con los requisitos exigidos, indicando el número del barco y nombre y señas del constructor y propietario.

9.º **OPCIONES: Nada es discrecional en estos planos, especificaciones o restricciones, a menos que se haga constar de manera expresa.**

10.º **Los balandros han de ser medidos por medidores oficialmente nombrados o elegidos medidores de flota. No se acepta certificado alguno que no estuviese recomendado y firmado por tales medidores.**

11.º **Cambios efectuados después de la certificación. Si cualquier propietario hiciese cualquier cambio, en el casco, aparejo, velas, ó en cualquier otra parte de su balandro, después de que se hubiese expedido un certificado de arqueo, dicho certificado quedará sin valor hasta que lo refrendase nuevamente el Medidor, indicando la fecha,**

en la cual hizo la nueva verificación a su plena satisfacción.

INSTRUCCIONES PARA LA MEDICIÓN

- 12.º Además de las restricciones impuestas por esta hoja, ha de medirse el balandro de la siguiente manera: Ha de ser izado y puesto sobre una superficie plana e igualada, como se indica en los diseños. El suelo ha de ser suficientemente plano para servir como línea de base.
- 13.º Se empieza por la proa (cabeza de la roda) midiéndose 31 pulgadas de distancia hacia atrás hasta la primera cuaderna (≈ 787 mm.). Determínese este punto, tan exactamente como sea posible, en la parte exterior del casco, cerca de la quilla.
- 14.º Localícese la cuaderna 5.^a, midiendo hacia popa, desde la sección 1.—10 piés y 4 pulgadas (3,15 m.) o 12 piés 11 pulgadas a partir de la cabeza de roda (3,937 metros). La cabeza de roda es el punto en donde la parte superior de la moldura (listón) de cinta encuentra la cara delantera de la roda.
- 15.º Una vez bien localizadas las cuadernas 1 y 5, pónganse bloques debajo del barco, de suerte que en la sección 1, la parte inferior de la quilla, esté exactamente a $6 \frac{3}{8}$ " por encima del suelo o línea de base ($6 \frac{3}{8}$ " = 152 mm.). La distancia, en la sección 5, desde la línea de base al fondo de la quilla, ha de ser $4 \frac{1}{2}$ " (114 mm).

- 16.º Se ha de asegurar bien el balandro en esta posición, ni vélese transversalmente de forma que la altura hasta el pantoque (1) sea la misma, en los dos costados. A continuación se comprobarán todas las medidas indicadas en el plano longitudinal.
- 17.º Contrólense el timón, mástil, botavara y la orza.
- 18.º Compruébense los escantillones de los materiales. En caso de que hubiere dudas justificadas, el Medidor deberá pedir permiso al propietario para practicar algunos pequeños agujeros en el fondo o costados del balandro, con al fin de poder determinar el grueso de la tablazón; estos agujeros han de ser taponados por cuenta del propietario.
- 19.º HAN DE COMPROBARSE TODAS LAS MEDIDAS. Si hubiere variación, por encima o por debajo de los límites, el balandro no está en condiciones para obtener un certificado, so pena de que estas variaciones sean expresamente aprobadas por el Comité Internacional de Medición, considerándolas de índole tal que no mejoren sus condiciones veleras o marineras.
- 20.º Mídanse las mangas de cubierta, colocando la regla, a través de la cubierta desde la parte interior de la moldura de cinta de un costado hasta la parte interior de la moldura de cinta del otro costado en cada sección. Todas las cuadernas deberán distar entre sí 2 pies y 7 pulgadas

(1) Pantoque (o «Chine») es la línea de intersección del fondo y del costado.

(787 mm.). Hay cinco secciones que medir, además de la estampa de popa. Nota: el aparato que se suele utilizar para medir las mangas en el pantoque, se podrá invertir y emplear para la medición de las mangas de la cubierta.

21.º Para la medición de las mangas en el pantoque, se recomienda utilizar el dispositivo que se representa en el plano y que consiste en un trozo de madera, sólido y recto, de, por lo menos, 5 piés de largo (1,52 m.), marcado en una escala de pulgadas y sus fracciones (se podrá utilizar una regla). En uno de los extremos tiene fijada una pieza recta, absolutamente a escuadra con la base.—Otra pieza movable permite tomar lectura de las mangas directamente sobre la pieza de base. Se deberá emplear un nivel y un ayudante podrá sujetar el otro extremo. La pieza móvil ha de tener, en su base, un ancho suficiente, de suerte que asiente rígidamente sobre la pieza principal, (o sea el trozo de madera) y que no haya juego lateral. El mismo instrumento podrá servir para tomar medida de las mangas sobre cubierta, utilizándolo, en este caso, de forma invertida.

22.º Establézcase una marca sobre el mástil, por medio de una cuerda impregnada en yeso tendida entre las dos marcas de 1 pié, de dos reglas, colocadas verticalmente en las cintas opuestas. Tómense las medidas de la altura del mástil y del zuncho del estay del foque desde esta marca, añá-

diendo 1 pié (0,304 m.). El centro de la cubierta ha de estar, por lo menos, a una distancia de 7" (178 mm.) por debajo de esta marca. (La altura no se puede medir desde la cubierta ya que las brascas varían.

NOTA: El procedimiento antes citado es el oficialmente adoptado. Si se emplease cualquier método diferente, ha de verificarse y comprobarse con toda exactitud cada punto prescripto en esta hoja.

CASCO

23.º Compruébense los siguientes escantillones del casco: Cuando visto y conforme póngase la marca correspondiente de haber efectuado el control. Solo se deberán indicar las medidas *cuando se las hubiese encontrado diferentes*.

Cuaderna a la grua. (2 $\frac{1}{4}$ ") (50 mm.)

Grueso de las cuadernas (3 $\frac{1}{4}$ ") (57 mm.)

Tamaño de las cuadernas intermedias

. (1" x 1") o equivalente (25 x 25)

(si no existiesen hay que hacerlo constar).

Grueso de las cartelas del pantoque

. , (3 $\frac{1}{4}$ ") (19 mm.)

Dimensiones de las piezas del pantoque.

. (3 $\frac{1}{4}$ x1 $\frac{1}{2}$) (19x38 mm.)

Dimensiones de los durmientes (3 $\frac{1}{4}$ x1 $\frac{1}{2}$)

Grueso de la tablazón de costados	$(3\frac{3}{4}'' )$	.....
Grueso de la tablazón del fondo	$(3\frac{3}{4}'' )$	.....
Grueso de la estampa de popa (aproximada- mente)	$(3\frac{3}{4}'' )$	.....
Grueso de la cubierta	$(1\frac{1}{2}'')$ (127 mm.)	.....
Medidas del marco de la estampa de popa . . . . .		.....
.	$(3\frac{3}{4}'' \times 2\frac{1}{4}'')$ (19x57 mm.)	.....
Grueso de la curva de popa.	$(3\frac{3}{4}'' )$	.....
Ancho y grueso de la sobrequilla . . . . .		.....
.	$(3\frac{3}{4}'' \times 5'')$ (19x127 mm.)	.....
Ancho y grueso de la quilla . . . . .		.....
.	$(3\frac{3}{4}'' \times 4'')$ (19x102 mm.)	.....
Dimensiones de los baos de cubierta . . . . .		.....
.	$(3\frac{3}{4}'' \times 2'')$ (19x51 mm.)	.....
Dimensiones de las varengas	$(3\frac{3}{4}'' \times 2'' )$	.....

24.º Tablazón. - Ha de ser, en todas partes, costados y fondo del casco - de un grueso mínimo de $3\frac{3}{4}''$ (19 mm). Si el pantoque hubiese sido redondeado, el radio de esta curva no debe de exceder de $3\frac{3}{4}''$ (19 mm.). Es opcional utilizar tapajuntas. Se podrá aplicar tablazón doble, pero el grueso total ha de ser $3\frac{3}{4}''$ (19 mm.). - No se ha de considerar como incluídas en las medidas y gruesos lona u otras materias de relleno entre las capas.

25.º Maderas contrachapeadas: No son permitidas maderas patentadas, madera chapeada, contrachapeada o cualquier composición patentada de maderas en *parte algu-*

na de la construcción del casco, cubierta o perchas o en ningún sitio, fuere el que fuere.

- 26.º Estructura del casco. Todo el casco ha de ser construído según los planos, especificaciones y restricciones de 1939. La clase de madera a emplear es opcional, pero se debe observar el límite mínimo de peso de 206-55 kilos. Los materiales, especificados en los planos, son los más adecuados. La cubierta podrá ser pulida o cubierta de lona. El barco ha de tener: esloras de pantoque, durmientes, cuadernas, baos, escuadras, curvas, etc. según se indica en el plano.
- 27.º Clavazones. Cualquier clase. Han de ser de metal.
- 28.º Talón de la quilla. No se puede usar talón de quilla. (Skeg).
- 28.º No están autorizadas: secciones trapezoidales. Cuadernas y quilla han de ser de roble o de madera de resistencia y tenacidad análogas.
- 29.º Las medidas arriba indicadas, son las *mínimas* para todos los tamaños. Son los tamaños especificados en los planos.
- 30.º La quilla debe tener, por lo menos, un ancho de 4" (102 mm.) en la superficie plana del fondo, a partir de la popa hasta la cuaderna 2. - En la cuaderna 1, debe tener, por lo menos, un ancho de 2" (51 mm.).
- 31.º Queda prohibido practicar agujeros en parte alguna de la estructura del casco.

CUBIERTA

- 32.º Cubierta de proa. Debe extenderse en toda la anchura del barco hasta un punto que se encuentre, por lo menos, a $\frac{6}{8}$ " hacia popa, de la proa (2,032 metros). La brusca máxima de la cubierta no debe sobrepasar 5" (127 mm.). La parte superior del rompeolas ha de ser como mínimo 2" (51 mm. más alta que la cubierta, y por lo menos 2' (610 mm.) de su largo en cada costado.
- 33.º La cubierta de popa no debe tener menos de 18" de largo (457 mm.).
- 34.º ¿Cuántos baos de cubierta se han empleado?.....
(mínimum 16, incluídos los medios baos de la bañera).

BAÑERA

- 35.º Largo mayor de la bañera.....
Ancho mayor.....
Se recomienda la bañera dibujada en los planos (2'x6' = 610 mm. x 1829 mm.). Los balandros que tuviesen una bañera, que excediese, en su anchura, de 36" (914 mm.), no podrán recibir un certificado de medición. Los tablones para cubrir el piso podrán ser espaciados de manera razonable, pero han de ser adecuados para su fin y, en su superficie han de aproximarse a la de la abertura de la bañera.

ORZA

- 37.º Compruébese el tipo en este barco. Orza de sable.....
Con pivote.....
- 38.º Contrólense las dimensiones señaladas en el plano. Tolerancia en menos $\frac{1}{4}$ " (6 mm.). No se permiten otros modelos. La ranura, de la orza de sable, en su largo, solo podrá sobrepasar el ancho de la plancha de hierro en $1\frac{1}{2}$ " (38 mm.). Las orzas han de tener grueso uniforme, con excepción de una franja de 1" (25 mm.) de ancho en todo el contorno que podrá ser perfilada.
Véase plano para otros datos relativos a orzas y cajas.
- 39.º Una orza de sable no podrá ser empleada en la ranura de una orza de pivote.

TIMÓN

- 40.º Compruébese que el timón esté sólidamente construido y adecuadamente ensamblado. Mírese que la caña sea fuerte y esté adecuadamente fijada, directamente, a la madre del timón.
- 41.º Hágase constar la clase de material, del cual estuviese hecho el timón.....
- 42.º Grueso por encima de la línea de flotación.....
(mínimum $\frac{3}{4}$ ").
- 43.º El largo, de la parte inferior de la caña hasta el punto más bajo del timón, medido diagonalmente, deberá ser

de $3\frac{1}{2}$ " (977 mm.)—tolerancia: 1" más o menos.—

- 44.° El ancho de la pala, por debajo de la línea de flotación, no debe ser menos de $9\frac{3}{8}$ " (238 mm.) en cualquier punto. Esta medida se toma de una parte a otra del timón, en, aproximadamente, ángulo recto a su borde de proa.
- 45.° Están prohibidos timones de pala de metal y timones plegables o giratorios sobre pivote. Las cañas han de ser de conexión directa y han de estar totalmente por encima de la cubierta de popa. Los timones han de estar sumergidos siempre, como lo demuestran los planos. No está permitido un ajuste vertical, ni un cambio en los ángulos.

PALO, BOTAVARA Y APAREJO

- 46.° El largo máximo permitido del palo, desde la punta del mástil (sin contar la veleta) hasta la parte superior de la moldura de la cinta no ha de exceder de $20'-3"$ (6,172 m.).
- 47.° El largo mínimo permitido, a partir de la moldura de cinta, no será menos de $18'-10"$ (5,74 m.)
- 48.° El mástil podrá estar plantado en cubierta, con tal de que la altura, a partir de la cinta sea la correcta. Están prohibidos mástiles giratorios o sobre pivotes, de cualquier clase.
- 49.° El mástil ha de tener, en la perilla y de babor a estribor, por lo menos, $1\frac{1}{2}$ " (38 milímetros).
- 50.° El mástil ha de tener, en la cubierta, por lo menos, 2"

de babor a estribor (51 milímetros) y 3" de proa a popa (76 milímetros). Si el palo fuese redondo (no aerodinámico) la dimension, en cubierta, será de un diámetro no inferior a $2\frac{1}{2}$ " (63 mm.),

Indíquese medidas del mástil.....

- 51.º Indíquese forma del palo. Cuadrado..... Redondo..... Piriforme.....
- 52.º ¿Es el mástil macizo o hueco?..... En mástiles huecos, las paredes han de tener, por lo menos, un grueso de $\frac{3}{8}$ " (9⁵ milímetros). Compruébese este dato si hubiese motivo para duda.
- 53.º Tómese la medida de la altura del estay del foque encima de la cinta.....
La medida correcta debe ser 14'-7 $\frac{1}{2}$ " (4,458 metros). Máximum=15' (4,572 m.); mínimum=14'3" (4,343 m).
- 54.º Ninguna cruceta, que se use en cualquier parte del aparejo, debe sobrepasar un largo de 14" (356 mm.).
- 55.º Es obligatorio el empleo de drizas y la punta de la driza principal (mayor) debe quedar, por lo menos, a una distancia de 1" (25⁴ milímetros) de la punta del mástil.
- 56.º El largo de la botavara, como máximum, ha de tener 8'8" (2,642 m.) y como mínimum, 8'3" (2,515).—Estas medidas son desde la parte de popa, del palo.
- 57.º El ancho máximum de la botavara, fuese cual fuese su tipo, no debe exceder de 4" (102 milímetros) en parte alguna. Contrólese..... La botavara no debe tener un es-

pesor mayor de 3" (76 milímetros) en parte alguna. Si se utilizara una botavara en «forma de tablón», su grueso mínimo, en todas partes, ha de ser $\frac{3}{4}$ " (19 milímetros). Si se emplease una botavara ranurada, su ancho no debe sobrepasar de 4" (101 milímetros) incluída la madera que forma la ranura. Las botavaras redondas han de tener un diámetro de 2" (51 milímetros), por lo menos.

- 58.º Botavara y palo podrán tener ranuras con el fin de tomar la relinga de las velas, en el supuesto de que las medidas sean las precisas.
- 59.º No existe restricción alguna, en cuanto al largo y colocación del palo de tangón.
- 60.º Los cadenotes de los obenques no deben estar a más distancia, hacia dentro, de las orillas de la cubierta —sin contar la moldura de la cinta— que 4" (101 milímetros). Los cadenotes del estay del foque y de los obenques han de estar sobre cubierta y la colocación de todos los tirantes (estays) no se podrá cambiar durante la regata.
- 61.º Todos los barcos han de tener un estay de foque de regulación y dos obenques de costados, según plano y restricciones, pero se podrán utilizar estays y crucetas suplementarias, si así se desease. Podrá ser permitido estay permanente trasero (backstay).
- 62.º Los obenques de los costados y el estay de foque han de estar conformes con lo señalado en los planos (dentro de las variaciones permitidas). Todo lo demás del aparejo es

opcional. Los denominados aparejos aerodinámicos no se autorizan. Aparejo de labor opcional. Estays de foque dobles no autorizados. No están permitidos inclinadores del mástil.

Si en opinión del medidor, se considerase el aparejo en malas condiciones, débiles o no marineras, éste no deberá recomendar expedir el certificado de arqueo. *No se deben efectuar cambios una vez estuviese expedido el Certificado de Medición, so pena de que el propietario hubiere solicitado del Medidor una nueva revisión.*

63.° **El balandro ha de pesar, por lo menos, 206-55 kilos, en el momento de estar a punto para tomar la salida en una regata (podrá estar incluido el aparejo suelto según especificaciones). Balandros que no alcanzasen el expresado peso han de ser reconstruídos hasta quedar dentro del Reglamento.**

64.° El peso de este balandro, en las condiciones antes citadas, es de kilos..... Esta cifra ha sido lograda a consecuencia de los medios siguientes:

.....
.....
Peso del ancla caso de estar incluido en el peso arriba señalado.....kilos. Peso total del resto de todo aparejo suelto, incluido.....kilos.

- 65.º Solo en el caso de que el Medidor estuviese plenamente convencido de que el peso supone 206,55 kilos o más deberá recomendar el libramiento de un certificado de arqueo.
- 66.º El Medidor—*si existiese cualquier discusión*—en cuanto al peso del balandro, deberá requerir al propietario para que le presente un certificado de peso, que fuese firmado y rubricado, por lo menos, por dos testigos, el propietario y el propietario de la báscula, en el cual se hiciese constar que el balandro completo pesa 206,55 kilos o más. Un barco que pesara menos, no podrá obtener un Certificado de Arqueo, bajo ninguna condición, y no se autoriza la añadidura de lastre con el fin de completar la diferencia de peso que hubiere.
- 67.º Un constructor de barcos profesional, que, por lo menos, hubiese ya construido seis Snipes, que hubiesen sido puestos a la venta y ofrecidos al público en general, por medio de la correspondiente propaganda, podrá extender al comprador su propio certificado de peso. Dicha clase de certificados podrán ser aceptados como buenos por el Medidor o la S. C. I. R. A.—Si luego resultase que un balandro con un certificado de esta índole pesara menos de 206,55 kilos, todos los certificados subsiguientes, de un constructor de esta clase, no podrán ser tomados en consideración por el Medidor ó la S. C. I. R. A.
- 68.º Un constructor de barcos, de oficio, que construyese para

tener en existencia, varios balandros de la clase «Snipe», debe, si para ello fuese requerido, librar un certificado de peso para cada uno de sus barcos: dicho peso no debe incluir remolque, carro, cajas de embalar, jaulas, cunas, etc., o cualquier peso que no fuese el del casco, aparejo, perchas y timón.

69.º Si el balandro tuviese un certificado de peso, éste ha de adjuntarse a este formulario de Medidas, mandándolo al Secretario de la Clase. El propietario podrá retener un duplicado del certificado de peso.

VARIOS

70.º El Medidor ha de notificar al propietario que son indispensables los siguientes requisitos: Cada balandro ha de llevar dos salvavidas o dos cojines flotables. *Han de estar a bordo, siempre, lo mismo si el barco estuviese en movimiento o quieto, en regata o no.* Se debe tener un remo grande y un equipo adecuado de achicar. — No se puede llevar lastre muerto.

71.º Todos los balandros, dispuestos a participar en regatas, han de llevar un ancla, de no más peso que 10 kilos, y con un minimum de 20 piés (6,096 m.) de cuerda de abacá.

72.º Referente a anuncios en los balandros. No debe haber propaganda o anuncio alguno en la parte exterior de

ningún balandro o en sus velas. Todo balandro que faltase a esta prohibición será castigado con la retirada del Certificado de Medida. El Medidor no debe extender certificado a ninguno de estos barcos.

73.º Indíquese nombre, apellido y dirección del constructor del barco.....

74.º Indíquese el valor total del barco completo, con aparejo, enseres, etc., pero excluyendo las velas.....

75.º Ningún balandro podrá recibir un Certificado o tomar parte en una regata bajo los auspicios de la Asociación si su valor fuese más de 3.000 pesetas, comprendido el casco, perchas, todos los aparejos y enseres, pero excluyendo las velas, que no deben sobrepasar un precio de 800 pesetas⁽¹⁾— La tasación del Medidor debe descansar sobre el precio, que cobraría, como término medio un constructor profesional de mediana importancia, para hacer otro balandro igual, a base de la misma ejecución e idéntica clase de materiales. Subterfugios, en cuanto a los costos, podrán ser motivo para declarar nulo el Certificado.

(1) Estos precios serán modificados cuando las circunstancias actuales cambien

76.º Tasación de los balandros. Si, en cualquier regata, un competidor plantease la cuestión de un protesto, concerniente al valor del barco competidor o a sus velas, el Capitán de Flota debe designar un Comité de Tasación, que conste de no más de tres personas, a las cuales considerase, el Capitán, como competentes en la materia para llevar a cabo tales tasaciones. El Comité debe examinar el balandro o las velas, objeto del protesto, y debe emitir su juicio, lo más detalladamente posible, sobre lo que pudiera costar la construcción de cada uno, separadamente. Esta opinión se debe hacer por escrito, firmando todos los miembros del Comité y sometiéndolo al Capitán de Flota y al Secretario Ejecutivo. El juicio emitido es inapelable y en el caso de que se constatare que el balandro en cuestión estuviese por encima de los límites, a dicho balandro se debe retirar su Certificado de Arqueo, no admitiéndolo ya en ninguna nueva regata. Si la cuestión se refiriese al precio de las velas, solamente, y se comprobare que el precio de ellas sobrepasa el del límite, se deberán marcar claramente dichas velas, con tinta imborrable y quitar los números de orden y enseñas de la clase y honoríficas. Al Secretario Ejecutivo se debe informar siempre de cualquier constatación efectuada por el Comité de tasación.

77.º Jurisdicción y deberes del Medidor. Los Medidores, elegidos o nombrados por Flotas locales son los únicos Me-

didores que pueden recomendar el libramiento de Certificados de Medida. Los Medidores deben utilizar esta hoja como guía en sus cometidos. El Medidor, que fuese requerido por un propietario de un balandro debe inspeccionarlo a su más pronta conveniencia llenando esta hoja-formulario, por completo. Los medidores no deberán pasar revista a ningún balandro que, en su opinión, contuviese refinamientos costosos o se alejase tanto de los planos y restricciones, que infringiese la letra y el espíritu de estas reglas.

78.º El medidor, en todos los casos, en los cuales las circunstancias no tolerasen el libramiento de un Certificado de Arqueo, ha de notificar este hecho al propietario, Capitán de la Flota y Secretario Ejecutivo. Pero de todos modos, el balandro ha de retener el número de identificación. Si el propietario creyese que el Medidor ha sufrido error, podrá informar de esto al Capitán de Flota, que, a su vez informará detalladamente, al Secretario Ejecutivo. El Secretario Ejecutivo, por su parte, mandará una información al Comité Internacional de Medida, cuyo fallo es inapelable. Mientras dicho fallo no hubiese sido pronunciado, el balandro en cuestión no podrá tomar parte, de ninguna de las maneras, en una regata oficial. Se deja a decisión de las Flotas Locales, la participación de tales embarcaciones, en estas circunstancias interinas, en regatas de carácter local, pero cualquier trofeo o puntos ganados son pro-

visionales y quedan pendientes del citado fallo.

79.º Veces que se puede sacar el barco del agua. Cada flota establecerá sus propias reglas, en cuanto al número de veces que un balandro puede ser retirado del agua durante la temporada. Estos reglamentos serán válidos con la aprobación de la mayoría de los miembros de la flota. Para la medición renovada de las velas se sigue el mismo criterio.

80.º Medición en las Regatas de Interflotas. Los balandros, que toman parte en estas regatas, podrán ser obligados a entregar, además de su ficha de inscripción, una hoja cubierta como esta. El propietario ha de presentar siempre su tarjeta de miembro. La solicitud para esa participación en una Regata Internacional o Nacional, ha de ir acompañada de una nueva hoja de Medición hecha de buena fe, dentro de las dos semanas anteriores a la solicitud de participación. La flota, que ha de celebrar esta regata de campeonato, ha de nombrar como *mínimum*, tres personas de experiencia—una de las cuales es el Medidor de Flota—que forman el Comité de Remedición y que, si así les fuese encomendado por el Comité Internacional de Regatas, han de efectuar la nueva medición de los tres balandros, que mayor puntuación hubiesen alcanzado.

VELAS

Los artículos desde el 81 hasta el 95 no serán señalados mediante "círculos" sopena de que las velas hubiesen sido

medidas conjuntamente con el balandro.

- 81.º No se autorizan velas hechas de: seda "Cordura", rayón u otros materiales similares.
- 82.º Quedan prohibidos todos los medios para cambiar la forma o el largo del seno de la vela, de las caidas y orillas, tanto del foque como de la vela mayor.
- 83.º No está permitido el empleo de listones suplementarios u otros medios artificiales para dar más rigidez a las caidas de ninguna de las velas.
- 84.º Solo dos juegos de velas podrán ser comprados para cada barco, en un período de un año, es decir, desde 1.º de Abril hasta 31 de Marzo. Los Medidores podrán alterar esta regla a base de pruebas de que hubo destrucción de las otras velas. Todos los balandros han de llevar sus propias velas, en las regatas, teniendo fijados en ellas sus correspondientes números propios. En regatas oficiales, en las cuales se prestasen los balandros, ha de utilizar, el que tomara en préstamo un barco, las propias y corrientes velas de regatas del barco prestado.
- 85.º Ningún juego de velas, comprendiendo vela mayor, foque y listones para la vela mayor, enseñas de la clase y números de orden, podrá exceder de 800 pesetas como precio de nuevo. Este precio máximo, no incluye el de una funda (saco) para la vela, que es opcional.
- 86.º Indíquese nombre, apellidos y dirección del fabricante de las velas.....

87.º Las medidas indicadas para las velas son máximas. Velas que sobrepasasen estas medidas en cualquier parte quedan prohibidas. Una vela nueva no podrá ser aprobada, sin que, según juicio del Medidor, estuviese dentro de los límites especificados, después de «haber estirado». Las velas están sujetas, en todo tiempo, a nueva medición y a anulación de lo ya aprobado. No se deben tomar en consideración los alunamientos; tómense las medidas por líneas rectas, hasta el centro del agujero de la tabla del gratil de la vela mayor, y, en todas otras circunstancias, a los centros de los ollaos, normalmente situados justamente dentro de las relingas en las esquinas de las velas. En los casos, en que estos ollaos no existiesen o estuviesen obviamente, mal colocados, el Medidor debiera hacer una señal en el lugar en que debiera estar, tomando sus mediciones hasta aquella marca. Se ha de aplicar un peso de una fuerza equivalente, aproximadamente a 1,375 kilos, en la esquina, que queda opuesta a la parte que se ha de medir. Las orillas relingadas deberán ser sometidas mientras se miden a un esfuerzo de tracción directamente aplicado, de 7,344 kilos, y, similarmente, todas las orillas «sin revestimientos de cabos» (las caidas y senos pujámenes del foque) a un esfuerzo de tracción directamente aplicado de 3,672

kilos. La medición de la vela mayor se debe efectuar con los sables en su sitio. Un procedimiento conveniente es, Marcando, (del puño de amura) en el lado de estribor: sobre las velas, cerca de la amura y puño de escota, la medición efectiva encontrada, con cifras utilizando lápiz que escriba claramente — que estuviesen cerca de y paralelos a los correspondientes extremos, a los cuales se refiriesen. De esta manera, quedará visible la dilatación sufrida cuando se hiciera nueva medición.

VELA MAYOR

88.º

Tolerancia

Más

Menos

Pujamen.	8'-3" (2,515)	ninguna	sin límite
Caida de proa.	16'-7" (5,055)	ninguna	sin límite
Caida de popa	17'-4" (5,283)	2"	sin límite

89.º Sables de la vela mayor podrán ser más cortos pero no más largos que:

Sable superior (18") (457) milímetros.

Sable del centro (27") (686)

Sable inferior. (24") (610)

90.º La tabla del gratil de la vela mayor, no debe sobrepasar, en su ancho mayor, de 6" (152 milímetros).

91.º El número de regata (de registro) ha de tener una altura mínima de 10" (254 mm.), debiendo ser ostentado en los dos lados de la vela mayor. La insignia de la clase

también ha de estar cosida en las dos caras de la vela mayor, antes de que se mida la vela.

FOQUE

92.º		Tolerancias	
		Más	Menos
	Pujamen, 6'-4" (1,930)	1" (1)	sin límite
	Caída de proa. . . 12'-3" (3,734)	ninguna	sin límite
	Caída de popa . . 11'-6" (3,505)	ninguna	sin límite

93.º Los focos deben estar provistos, todos, de ganchos de mosquetón adecuadamente fijados al estay durante la regata. Podrán ser escotados en la parte interior o exterior de los obenques. Ninguna clase de sables son permitidos en el foque. Tampoco se autoriza una tabla de gratil.

94.º Se prohíbe que la vela mayor esté suelta, o sea sin unir a la botavara.

Prohibidos focos balón.

95.º El Medidor ha de marcar sobre el puño de amura, de cada vela aprobada, la fecha, número de la flota y sus iniciales, sin cuyos requisitos no podrá ser utilizada la vela en regata alguna.

96.º Las medidas que estén conformes deberán ser «encerradas

(1) Algunos focos se estiran después de corto uso y si el seno (pujamen del seno) sobrepasase en 1" (25 mm.) o menos las dimensiones máximas, se podrán tolerar estas velas con tal que las demás medidas estuviesen dentro de los límites.

en un círculo» en el plano de la hoja de medición, siendo preferible el hacerlo con lápiz de color.

97.º Si algunas medidas no están comprendidas dentro de los límites autorizados, cúbranse las medidas del dibujo con una «X» y utilícese una letra de referencia, o un trazo que la una a la nota escrita en el espacio del margen en la que se señale la medida real. Enviar esta hoja de medición al Secretario General de la Clase Snipe en España.

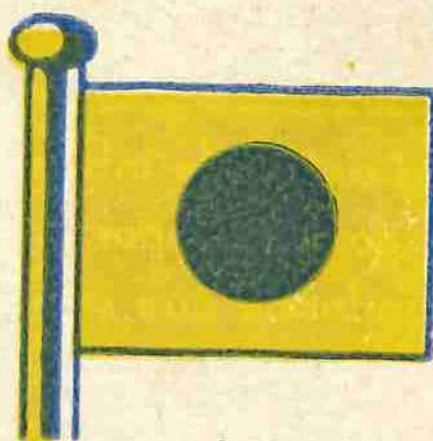


«HACED PARTÍCIPES DEL
DEPORTE NÁUTICO A
UNA GRAN MASA DE
NUESTRA JUVENTUD A
LA QUE SE LLEVARÁ DE
ESTA MANERA A AMAR
AL MAR Y A CONOCER
SUS SECRETOS, OBTE-
NIENDO DESPUÉS POR
SELECCIÓN DE LOS ME-
JORES, LOS MÁS FIRMES
PEDESTALES DE LA
GRANDEZA DE NUESTRA
MARINA

Banderas de señales adoptadas internacionalmente por la clase SNIPE, en todas las regatas de las flotas



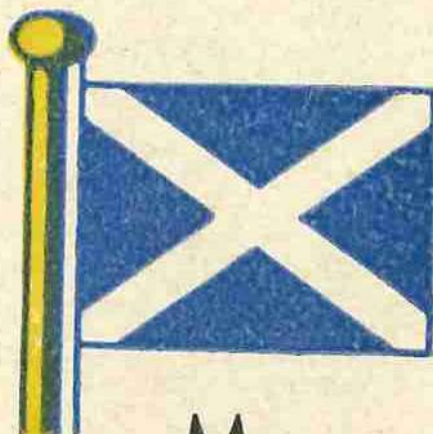
J



I



G



M

- J — Suspensión de regata.
- G — Regata aplazada.
- I — Recorrido invertido.
- M — Recorrido acortado.

Reglas para unificar la forma de tomar la salida en las regatas de Snipe

Debido a que cada localidad emplea un método peculiar para dar las salidas en las regatas de vela, el patrón que se desplaza de su base para tomar parte en una regata se encuentra en condiciones de inferioridad al hallarse ante un método no practicado por él, por eso se ha convenido en adoptar un proceder uniforme que será obligatorio para todas las flotas.

En todo campeonato incluyendo las regatas de puntuación de flotas, se le dará a cada patrón un programa impreso en el que figure el esquema del recorrido marcando claramente las señales de salida.

Esquema para la confección de un programa de regatas

Asociación Internacional de Regatas de la Clase SNIPE.
Flota Divisionaria n.º de

Esta flota o este Club organizará durante la temporada de 1942 las siguientes regatas, siempre que las condiciones atmosféricas lo permitan:

(Aqui se indicarán las fechas).

Los recorridos se señalarán con anticipación y podrán ser triangulares o en línea recta, a sotavento o a barlovento según las condiciones atmosféricas.

(Aqui se indicarán los recorridos).

SEÑALES DE SALIDA.—Hora 2:50. Una bandera blanca.—Señal de atención.

(Esta señal se arriará a las 2:54:30 mas tarde de la hora anterior).

Hora 2:55. Una bandera azul.—Señal preparatoria.

(Esta señal se arriará a la 2:59:30 después de izada.)

Hora 3:00. Salida. - (Senal acústica.)

NOTA.—En caso en que se use señal acústica (silbato, sirena o cañonazo, y esta fallase, la señal con bandera se considerará como oficial.

Si la señal acústica fallase se izará inmediatamente una bandera amarilla que indicará que la regata se ha iniciado.

(A continuación se indicará a ser posible las diferentes banderas de señales para regata aplazada, recorrido acortado, etc.)

Las siguientes circunstancias pueden obligar a variaciones en el recorrido:

MAL TIEMPO

BRISA ESCASA

DIRECCIÓN DEL VIENTO

El mal tiempo.—Puede ser causa del aplazamiento, o de la suspensión de la regata.

La poca brisa.—Puede ser causa de aplazamiento, de recorrido acortado o en último caso de suspensión de la regata.

La dirección del viento. — Puede ser causa de que se invierta el sentido indicado en el esquema del recorrido para la regata.

Las banderas de señales adoptadas internacionalmente por la clase SNIPE para señalar estas contingencias son las siguientes:

Suspensión de regata. — Dos señales acústicas y bandera letra J del Código Internacional. (Azul-Blanca y Azul horizontales).

Regata aplazada. — Bandera G del Código Internacional (Rayas verticales amarillas y azules alternas).

Recorrido invertido. — Bandera I del Código Internacional (Círculo negro en fondo amarillo).

Recorrido acortado. — Bandera M del Código Internacional (Aspa blanca en fondo azul).

Los APLAZAMIENTOS serán de 15 en 15 minutos.

La señal de aplazamiento, inversión y acortamiento de recorrido se izará juntamente con la bandera blanca, diez minutos antes de empezar la regata, el Jurado establecerá un área alrededor de la línea de salida en la que no se permitirá la entrada a ninguna embarcación hasta que haya sonado la señal de atención. Esta área se señalará con boyas. Los barcos a los cuales no se refieran las señales en acción tendrán terminantemente prohibida la entrada en esa área.

Las senales de barco fuera de linea de salida se darán a conocer mediante una bandera ROJA a la par que por el Megáfono se anunciará el barco que esté fuera de la linea.

Todas las incidencias en cuanto a la aplicación del Reglamento por el Jurado de la Regata, serán regidas por el Reglamento vigente de la Asociación Internacional de Regatas.

Los recorridos para las regatas de SNIPES no deben ser nunca inferiores a dos millas y media, siendo la distancia de tres millas y media la mas recomendada. Distancias mayores son muy fatigosas para las tripulaciones y no son recomendables. Los recorridos serán triangulares o rectos, de sotavento y barlovento, quedando terminantemente prohibido los recorridos de cualquier otra forma. En los recorridos normales se entenderá que deben dejarse las boyas por babor y en los recorridos invertidos las boyas se dejarán por estribor, contingencia que se señalará con la bandera I. No se trate nunca de complicar la regata haciendo dejar unas boyas a babor y otras a estribor, ni de hacer dejar las boyas por babor en un recorrido invertido. Trátase de evitar las salidas en empopada. Ocasionan muchos trastornos pero no siempre pueden ser evitadas.

En una salida en empopada la mayoría de las embarcaciones llegarán juntas a la primera boya con lo que es probable se produzcan abordajes y múltiples protestas. La mejor salida es a barlovento con la línea de salida dispuesta de forma que forme un ángulo recto con la dirección del viento con lo que todas las embarcaciones tienen igual probabilidad de tomar bien la salida.

SISTEMA DE PUNTUACIÓN

Las Flotas Divisionarias legalmente constituídas pueden celebrar regatas para clasificarse en la puntuación general, sometiéndose al procedimiento que se reseña en estas páginas. En tales regatas solo pueden participar embarcaciones y propietarios que tengan certificado de medición y tarjeta de miembro de la Asociación para el año corriente. Las embarcaciones que no tengan certificado o aquellas cuyos propietarios no se hallen al corriente en el pago de sus cuotas, no pueden ser tenidas en cuenta ni como que toman parte en la regata ni como que la terminan, a los efectos del número de embarcaciones que han de servir de dato para fijar la puntuación. Las embarcaciones que se encuentren en este caso no deben aparecer en la relación de puntuación que se envía al Secretario.

Cada flota debe tener una persona, especialmente designada, para anotar los resultados de las regatas de puntuación y enviarlos al Secretario General. Mediante petición al Secretario General pueden obtenerse impresos especiales para este objeto. Deberá tenerse especial cuidado a fin de evitar que las puntuaciones tengan errores matemáticos, y un duplicado debe de conservarse por la flota al objeto de que la puntuación del mes siguiente pueda ser debidamente sumada. Aquellas flotas que envíen los impresos sin llenar por completo, se considerará que no los han remitido. Léanse las instrucciones de los impresos y

de estas páginas y envíense los resultados de las regatas dentro de plazo y con las cifras definitivas y completas.

Ténganse bien presentes las siguientes reglas:

1. — No se reconoce ningún derecho a las embarcaciones que no hubiesen sido medidas.
2. — No se reconoce ningún derecho a las embarcaciones cuyo propietario o propietarios no hayan pagado sus cuotas para el año corriente.
3. — Los puntos son concedidos solamente a las embarcaciones y no a los patrones. En el caso de que un bote fuese vendido en el transcurso de una temporada de regatas, los puntos que haya ganado con anterioridad no se tendrán en cuenta, y el nuevo propietario comenzará de nuevo. Sin embargo, a petición especificada y pronta del vendedor, los puntos acumulados por la embarcación vendida pueden ser transferidos y acreditados a otra embarcación que compre el vendedor. En otro caso el vendedor deberá comenzar de nuevo con su nueva embarcación.
4. — Un bote que sea descalificado no recibirá ninguna bonificación por la regata en que es descalificado. Le será acreditado una puntuación igual a la del último aumentada en un puesto más. A los efectos anteriores el número de embarcaciones que se considerarán será el de la que tomen la salida. Por ejemplo: si son nueve los botes que comienzan una regata y uno de ellos es descali-

ficado, este obtiene los puntos correspondientes al décimo lugar y ninguna bonificación. Puede, sin embargo, anular este efecto si tomase parte en 16 regatas de puntuación. Un bote descalificado puede contarse como el bote quinto para los efectos del número mínimo de botes (5) que han de tomar parte en cada regata, pero el puesto que le corresponderá es el sexto y no obtendrá bonificación alguna. Si se tratase de una flagrante violación de las reglas de regatas, el comité de regatas puede tomar cualquier otra decisión que estime necesaria.

- 5.—Deben tomar la salida en cada regata de puntuación para que esta sea válida, por lo menos cinco embarcaciones medidas al corriente en el pago de cuotas.
- 6.—Deben celebrarse por lo menos cinco regatas de puntuación para que la Asociación pueda reconocerla validez a las puntuaciones obtenidas.
- 7.—En todas las regatas que se celebren hasta el número 15 inclusive, una bonificación de 10 puntos por bote será concedida. No se concederá bonificación alguna en las regatas que se celebren después de la 15; la embarcación que reciba una bonificación de 10 puntos por regata o sea un total de 150 puntos por 15 regatas, no podrá obtener más puntos por este concepto cualquiera que sea el número de regatas que excedan de 15 en las que tome parte. (Ver párrafo 9).
- 8.—Los botes que no terminen una regata, pueden ser con-

tados como participantes para formar el número de cinco que se exige como mínimo. Cuando un bote no termina una regata se le darán los puntos del último lugar y su divisor será aumentado en uno. Por ejemplo: si hay siete botes en la regata y uno no lo termina, tendrá la puntuación como si ocupase el séptimo lugar. Si en una regata de siete botes hay tres que no la concluyen, todos los tres se clasificarán como en el séptimo lugar a los efectos de la puntuación. Los botes que no terminen la regata recibirán, sin embargo, la bonificación de los 10 puntos de que antes hemos hablado. (Ver párrafo 9).

9. - Usando este sistema de puntuación para regatas permitidas no se dará ninguna bonificación y los puntos totales adjudicados a cada barco determinarán el ganador, es decir no se utilizará un divisor para buscar el promedio.
10. - Los Capitanes de Flota deben poner en conocimiento de sus miembros la celebración de regatas de puntuación con una anticipación no menor de 3 días. Antes de que comience la temporada de regatas, la flota debe formar su calendario de regatas y sujetarse a él. Este calendario debe entregársele a todos los miembros y, además, debe dirigírsele una nota por lo menos con cuatro días de anticipación a la celebración de cada regata con los detalles precisos.
11. - Las embarcaciones de dos o más flotas no pueden com-

petir para puntuación como si formasen una sola flota.

- 12.— Si dos o más botes empatan en una regata, cada uno de ellos recibirá el mismo número de puntos y los barcos subsiguientes que no empatan recibirán una puntuación como si no hubiese habido empate, es decir, como si los barcos empatados hubiesen terminado separadamente.
- 13.— En el caso de que dos o más botes empaten en la puntuación general, el bote que haya tomado parte en el mayor número de regatas se considera delante de los otros.
- 14.— Todas las regatas de puntuación deben tener un recorrido mínimo de $2\frac{1}{2}$ millas y con preferencia de 3 a $3\frac{1}{2}$ millas. El máximo no debe exceder de 5 millas.
- 15.— El tiempo invertido no tiene importancia pero tal tiempo se cuenta desde la señal de salida hasta que el mástil de la embarcación cruza la línea de llegada.

El sistema de puntuación ha venido siendo usado durante varios años y ha probado su eficacia. Es casi matemáticamente imposible que ocurra un empate cuando las embarcaciones han corrido en cinco o más regatas, y en la historia de la Asociación no ha ocurrido un empate en las regatas de puntuación de las flotas.

El sistema es más simple de lo que parece y funciona como sigue: Se concede un cierto número de puntos a cada uno de los botes, según el lugar que ocupan al terminar cada regata. A fin de evitar la desigualdad que pudiese existir entre unas flotas con un gran número de

competidores y otra flota que no tuviese más que los cinco botes indispensables, no se conceden ninguna bonificación o puntuación por el número de embarcaciones derrotadas. También al objeto de evitar la situación desigual con relación al número de regatas celebradas, los puntos obtenidos en cada regata se suman a los puntos totales de cada bote durante la temporada y la suma general se divide por el número de regatas en que ha tomado parte el bote. Esto da una puntuación media y proporciana a cada flota una probabilidad igual sin que influya el número de botes que regateen o el número de regatas que se celebren.

Así cuanto mayor sea el número de regatas en que tome parte un bote, mayor es el número de puntos por bonificación que consigne, pero, también cuanto mayor sea el número de regatas en que tome parte, mayor es la probabilidad de ser derrotado, y un equilibrio perfecto es casi imposible de ser alcanzado. Esta bonificación da a todos los participantes las probabilidades de alcanzar una alta puntuación y hace que los botes concurren a las regatas con un mayor aliciente.

La puntuación será concedida con arreglo a las siguientes bases: la columna de la izquierda significa, en cada caso, el puesto que ocupa el bote al terminar la regata y la columna de la derecha el número de puntos que se le conceden.

PUNTUACIONES

1	1600	11	900	21	400	31	100
2	1521	12	841	22	361	32	81
3	1444	13	784	23	324	33	64
4	1369	14	729	24	289	34	49
5	1296	15	676	25	256	35	36
6	1225	16	625	26	225	36	25
7	1156	17	576	27	196	37	16
8	1089	18	529	28	169	38	9
9	1024	19	484	29	144	39	4
10	961	20	441	30	121	40	1

La bonificación de diez puntos por cada final de regata será concedida después de que haya sido determinada la puntuación media. Ejemplo:

BOTE N.º 0000

1600	primer	lugar	Mayo	30	10 de bonificación
1600	primer	lugar	Junio	12	10 de bonificación
1521	segundo	lugar	Julio	3	10 de bonificación
1444	tercer	lugar	Julio	4	10 de bonificación
1296	quinto	lugar	Julio	18	10 de bonificación
<u>7461</u>	(puntos totales)				<u>50</u> total de bonificación
-7461 puntos divididos por 5 regatas =					<u>1.492,5</u>
					<u><u>1.542,5</u></u> total de puntuación media

En la siguiente regata este barco termina 3.º y recibirá por lo tanto 1444 puntos. Estos se añadirán a los puntos (7.461) que había obtenido en la regata anterior de este modo:

7,461		
<u>1,444</u>	tercer lugar en Julio 21	60 de bonificación
8,905 $\frac{1}{16}$		
<u>1484 $\frac{1}{16}$</u>		
		<u>1.484 $\frac{1}{16}$</u>
		1,544 $\frac{1}{16}$ Total promedio de puntuación

Supongamos que la misma embarcación ha competido en 19 regatas, y que el total de puntos alcanzado es de 26.940. El resultado será:

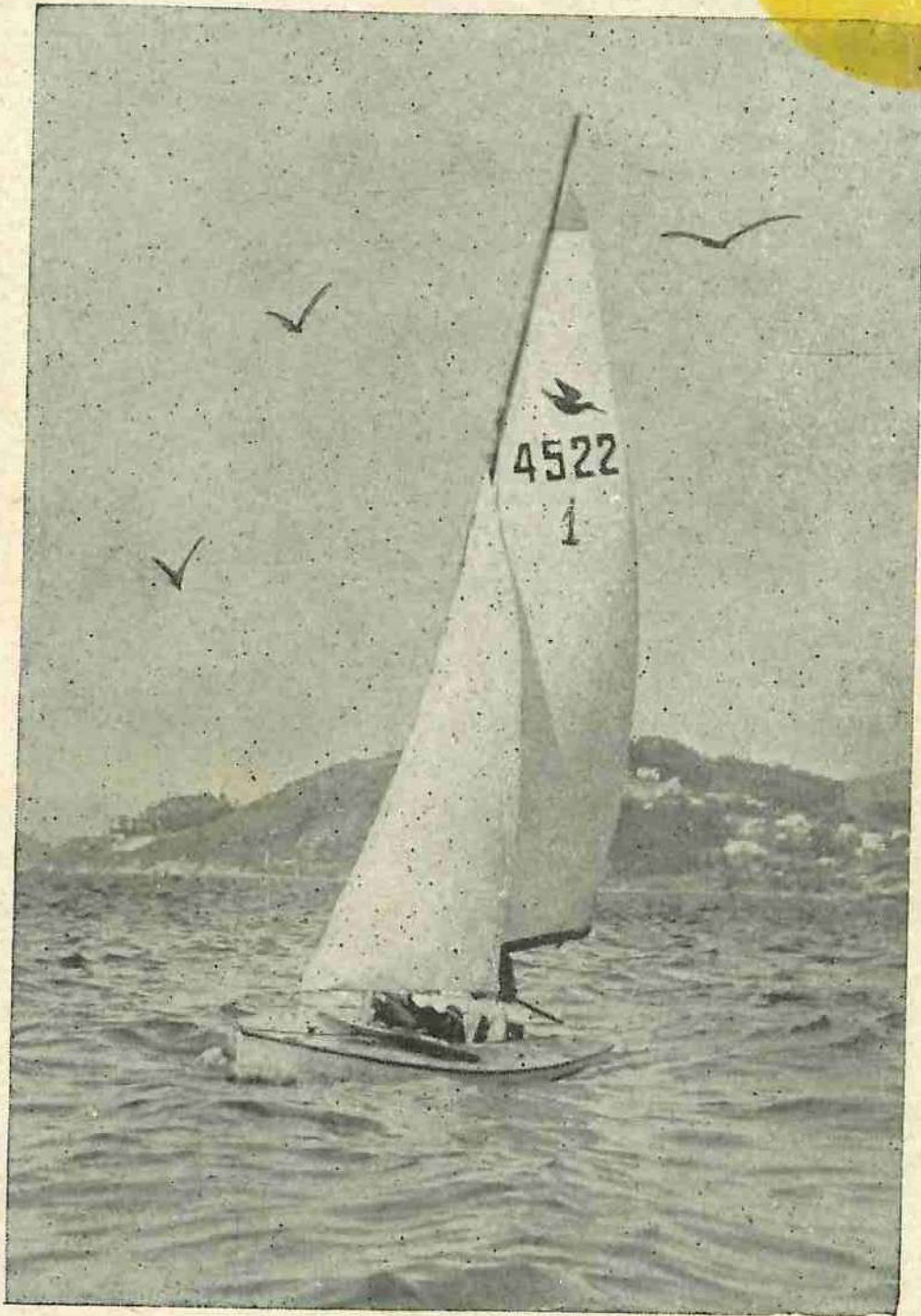
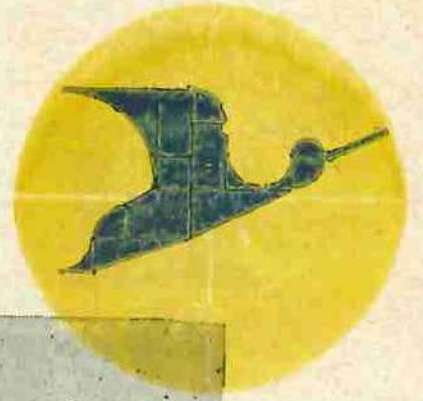
26.940 dividido entre 19 — 1.418 $\frac{1}{19}$ puntos de media, más 150 puntos de bonificación (15 regatas máximas \times 10 puntos cada una) de acuerdo con las reglas, lo cual nos da un total de 1.568 $\frac{1}{19}$ que es la puntuación general de la embarcación. Para obtener el máximo de puntuación posible habrá que tomar parte en 15 regatas.

Cada flota debe hacer sus propias puntuaciones enviando una relación al Secretario General. Impresos especiales pueden obtenerse para este objeto, los cuales son suministrados gratuitamente por la Asociación en cantidad razonable. No debe de enviarse ninguna información hasta que un bote haya tomado parte, por lo menos, en cinco regatas de puntuación. Las embarcaciones que no hayan tomado parte en cinco regatas durante la temporada, no pueden figurar en la clasificación de puntos.

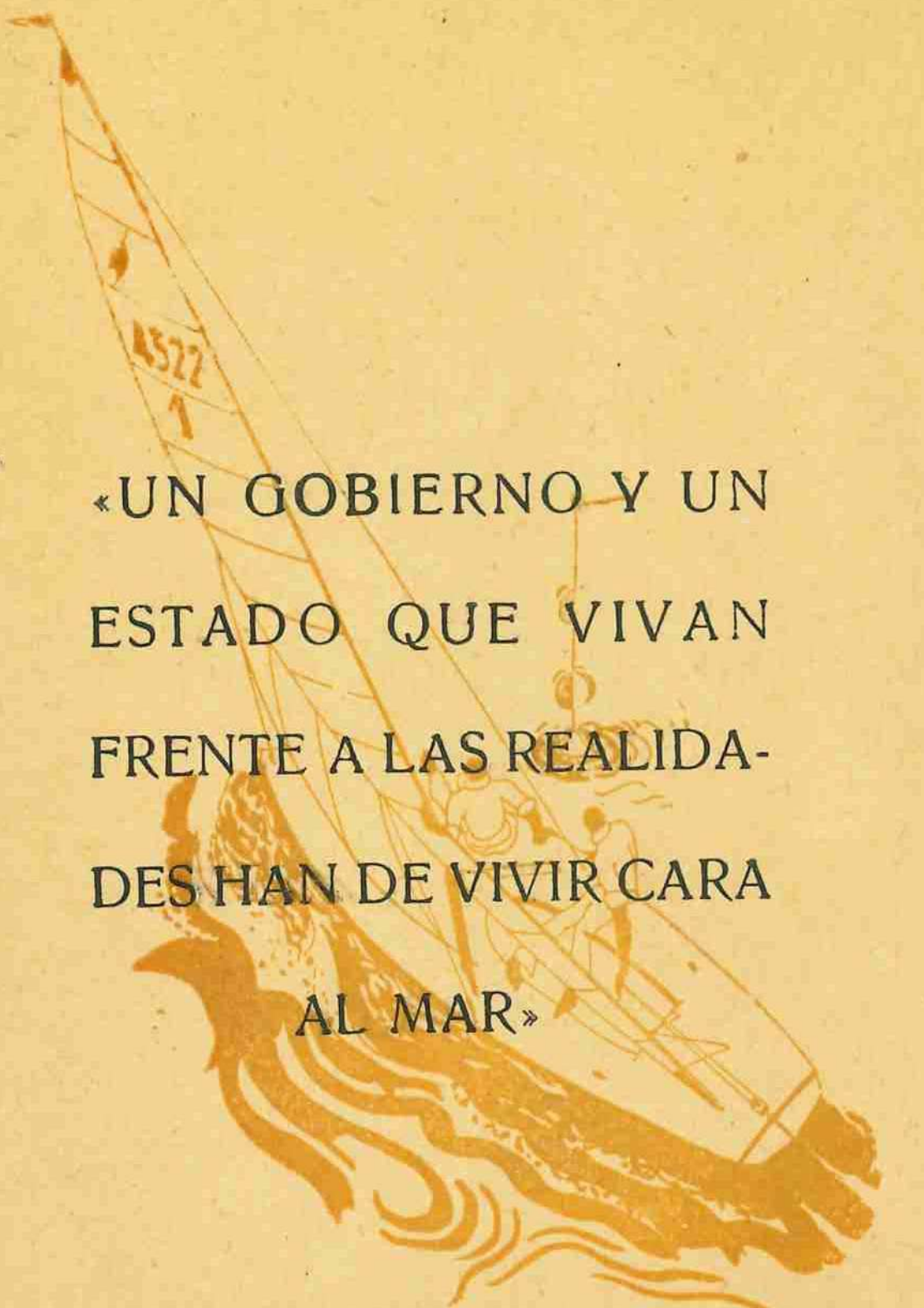
NOTAS IMPORTANTES.—Todas las relaciones de las Flotas con la Asociación o con el Secretario Ejecutivo deben de hacerse a través de la Secretaría General para España (Real Club Náutico de Vigo, Policarpo Sanz 1 bajo)

Para construir las embarcaciones deben los constructores adquirir los planos oficiales contenidos en el folleto "How to build Snipe" (Como construir un Snipe) pidiéndolos a "The Tudder Publishing Company Murray Street 9, New-York.

Impresos de medición y reglamentos solicítense en la Secretaría General para España.



EL PRIMER SNIPE CONSTRUIDO EN ESPAÑA



«UN GOBIERNO Y UN
ESTADO QUE VIVAN
FRENTE A LAS REALIDA-
DES HAN DE VIVIR CARA
AL MAR»

Relacion de flotas existentes en España de la Clase "SNIPE"

Flota de Vigo

Carta de Contitución. Número Internacional 136

Número Nacional. . . . 1

Capitán: Don Eliseo Vázquez Rodriguez.

Secretario: Don Manuel Rey Amadios.

Medidor: Don Leandro Fernández.

Domicilio: R. C. N. de Vigo.

Flota de Bilbao

Carta de Constitución. Número Internacional: Pedido

Número Nacional 2

Capitán: Don José María Ferrer.

Secretario: Don Enrique Escuredo.

Medidor: Don Jerónimo Bilbao.

Domicilio: Club Marítimo del Abra (Las Arenas).

Flota de Santander

Carta de Constitución. Número Internacional: Pedido

Número Nacional 3

Capitán: Don Alfredo López Doriga.

Secretario: Sin designar.

Medidor: Sin designar.

Domicilio: Club Marítimo.

Flota de Barcelona

Carta de Constitución. Número Internacional: 143

Número Nacional. . . : 4

Capitán: Don Santiago Amat Cansino.

Secretario: Don Eduardo Pérez.

Medidor: Don Joaquín Peña.

Domicilio: Club Marítimo.

Flota de Málaga

Carta de Constitución. Numero Internacional: Pedido

Número Nacional. . . : 5

Capitán: Don Antonio Iribarne.

Secretario: Don Enrique Ramos Guervos.

Medidor: Don Mario Canivell Freites.

Domicilio: Club Mediterráneo.

Flota de Murcia

Carta de Constitución. Número Internacional: Pedido

Número Nacional. . . : 6

Capitán: Don Adrian Luis Viudes Guirao.

Secretario: Don Antonio Luis Bernal.

Medidor: Sin designar.

Domicilio: E. Palmar.

Flota de Escuela Naval Militar

Carta de Constitución. Número Internacional: Pedido

Número Nacional. . . : 7

Capitán: Sr. Comandante Jefe de la Escuela.

Secretario: Sin designar.

Medidor: Sin designar.

Domicilio: Escuela Naval Militar Marín.

Flota de Ferrol del Caudillo

Carta de Constitución. Número Internacional: Pedido

Número Nacional . . . : 8

Capitán: Don Ramón Díaz Martínez.

Secretario: Don José Díaz del Río.

Medidor: Don Angel Díaz Jáudenes.

Domicilio: Frutos Saavedra, 23.

Flota de Cartagena

Número internacional: Pedido

Número Nacional . . . : 9

Capitán: Don José Martínez Montero.

Secretario: Don José Moncada.

Medidor: Don Juan Sevilla.

Domicilio: Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares.

Flota de Gijón

Número internacional: Pedido

Número Nacional . . . : 10

Capitán: Don Manuel Fernández Coll.

Secretario: Don Alejandro Blanco Morán.

Medidor: Sin designar.

Domicilio: R. C. Astur de Regatas.

Flota de Alicante

Numero Internacional: Pedido

Número Nacional . . . : 11

Capitán: Don César Porces.

Secretario: Sin designar.

Medidor: Sin designar.

Domicilio: R. C. N. de Alicante.

Flota de Valencia

Número internacional: Pedido

Número Nacional . . . : 12

Capitán: Don Vicente Gallach Palas.

Secretario: Don Rafael García.

Medidor: Sin designar.

Domicilio: C. N. de Valencia.

Flota de Santa Cruz de Tenerife

Número Internacional: Pedido

Número Nacional . . . : 13

Flota en formación.

Domicilio: C. N. Puerto de la Luz, Gran Canaria.

Flota de Palma de Mallorca

Número Internacional: Pedido

Número Nacional . . . : 14

Capitán: Excmo. Sr. D. Manuel Garces de los Fayos.
Secretario: Don Antonio Coll Sancho.
Medidor: Don Rafael Manera Rovira.
Domicilio: Real Club de Regatas.

Flota de San Sebastián

Número Internacional: Pedido

Número Nacional . . : 15

Capitán: Don José Anso Odriozola.
Secretario: Don Enrique Herreros Odriozola.
Medidor: Sin designar.
Domicilio: Eguzqui, Miraconcha.

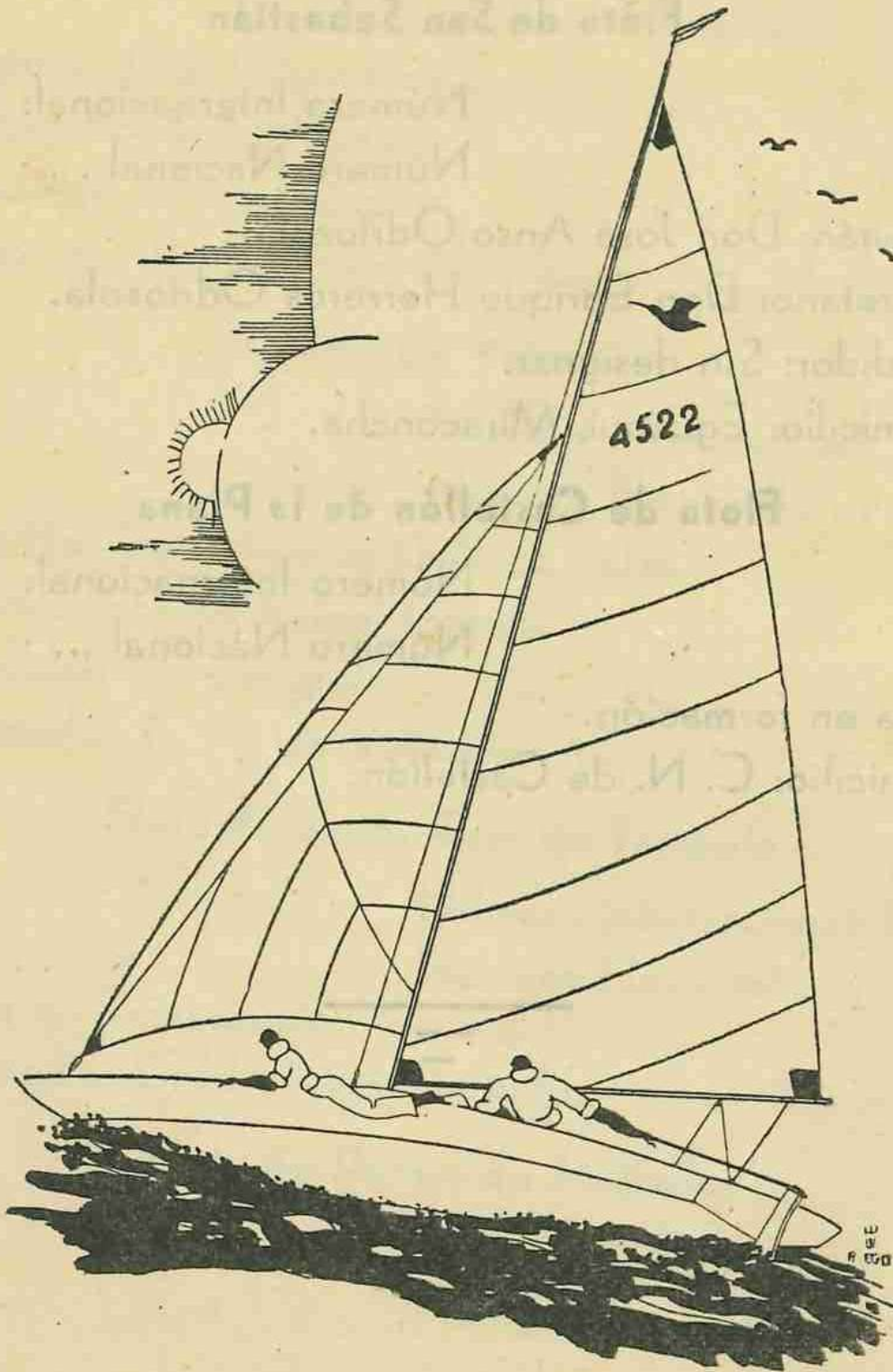
Flota de Castellón de la Plana

Número Internacional: Pedido.

Número Nacional . . : 16

Flota en formación.
Domicilio: C. N. de Castellón.





Significado de los términos empleados en este Reglamento

AMURA.—Cabo con que se fija el puño de las velas en la proa.

AMURAS.—Denominación que toman los costados en las inmediaciones de la proa.

APAREJO DE LABOR.—Conjunto de drizas, motones, etc. con que se efectúa la maniobra de largar o recoger escota.

BABOR.—Lado izquierdo de la embarcación mirando de popa a proa.

BAOS.—Piezas que unen las ramas de las cuadernas y sirven para sostén de la cubierta.

BARLOVENTO.—Parte de donde viene el viento.

BOTAVARA.—Percha que formando ángulo recto con el mástil gira en un tintero colocado en su parte de popa sirve para envergar el pujamen de la vela mayor.

BOYA.—Flotador para indicar o amarrar algo.

BRUSCA.—Altura ó flecha de la curva que forman los baos.

CADENOTES.—Chapas metálicas colocadas a ambos lados de la borda que sirven para hacer firmes los obenques.

CAIDA DE PROA.—Lado de la vela o del foque que mira hacia proa.

CAIDA DE POPA.—Lado de la vela o del foque que mira hacia popa.

CAÑA DEL TIMÓN.—Brazo de madera que colocado a ángulo recto con el timón sirve para hacerlo girar.

CARTELAS DEL PANTOQUE.—Escuadras que unen las

cuadernas del fondo y del costado.

CINTA. - Parte del costado en su unión con la cubierta.

CRUCETAS. - Piezas de madera colocadas en el mástil de babor a estribor.

CUADERNAS. - Piezas que arrancando de la quilla salen unas a derecha y otras a la izquierda formando el costillaje de la embarcación.

CUADERNA A LA GRUA. - Altura de la cuaderna medida perpendicularmente al forro.

CUADERNA A LA LÍNEA. - Medida de la cuaderna, medida en el sentido de proa a popa.

DRIZA. - Cabos que sirven para izar las velas.

DURMIENTES. - Piezas de madera colocadas de proa a popa por el interior del buque bajo los baos y unidas a las cuadernas.

EMPOPADA. - Navegar con el viento en popa.

ESCANTILLONES. - Secciones de los distintos elementos de la estructura.

ESLORA. - Longitud de la embarcación.

ESTRIBOR. - Lado derecho de la embarcación mirando de popa a proa.

FOQUE. - Vela triangular amurada en el lugar señalado en el plano.

FOQUE BALÓN. - O de Ala es un foque de grandes dimensiones a cuyo pujamen se le da mucho alunamiento.

LÍNEA DE BASE. - Línea ideal a partir de la cual se cuentan las alturas de las formas del buque.

LÍNEA DE FLOTACIÓN. - Intersección de la superficie del

mar tranquilo con el ferro de la embarcación.

MARCONI.— Se dice aparejo Marconi cuando la vela en su caída de proa corre toda a lo largo del palo bien por una excavación por donde se desliza la relinga o bien por unos patines sobre carril.

MASTIL.— Palo mayor de la embarcación en donde se enverga la vela mayor.

MOLDURA.— O cintón, media caña de madera que va de proa a popa a la altura de la cinta.

OBENQUES.— Cables laterales que desde el palo se hacen firmes mediante tensores en los cadenotes.

ORZA.— Plancha de hierro que para evitar la deriva (abatimiento del rumbo) y aumentar la estabilidad llevan estas embarcaciones.

ORZA DE SABLE.— Se dice cuando entra en la caja a modo de cuchillo en su vaina.

ORZA DE PIVOTE.— Se dice cuando gira alrededor de un perno que atraviesa su ángulo inferior.

PANTOQUE.— «Chine» línea de intersección del fondo y costado.

POPA.— Parte posterior de la embarcación.

PUJAMEN.— Lado de abajo de la vela mayor y del foque.

PUJAMEN DE LA MAYOR.— Lado de abajo de la vela regido por la botavara.

PUJAMEN DEL FOQUE.— Lado de abajo del foque.

PUÑO DE AMURA.— Ángulo de la vela o del foque que se fija hacia la proa.

PUÑO DE ESCOTA.— Ángulo de la mayor o el foque en

donde se fijan los cabos que sirven para cazarlas.

QUILLA.—Pieza longitudinal inferior de la estructura.

RELINGA.—Cabos que guarnecen las orillas de las velas.

RODA.—Parte extrema de la estructura en la proa del barco.

ROMPEOLAS.—Piezas de madera que en forma de ángulo van colocadas sobre cubierta.

SABLES.—Tablillas de madera flexible que colocados en la caída de popa de la mayor sirven para hacer que caiga mejor la vela.

SENOS.—Bolsas que hacen las velas.

SNIFE.—(Léase Snaip) Becacin.

SOBRE QUILLA.—Pieza longitudinal de la estructura situada inmediatamente sobre la quilla.

SOTAVENTO.—Lado contrario a aquel de donde sopla el viento.

STAY.—Cable que sujeta el palo para que no caiga hacia popa.

STAY DE FOQUE. Cable en donde se fija la caída de popa del foque.

TABLA DEL GRATIL.—Tabla que en el ángulo superior de la mayor impide se pliegue o retuerza el paño.

TANGÓN.—Palo o percha que sirve para fijar el foque en la empopada.

VARENGAS.—Piezas de la estructura que unen las dos ramas de babor y estribor de las cuadernas sobre la sobrequilla.

SERIE "SNIPE CLASS"

REGISTRO GENERAL de embarcaciones existentes en España

Número Nacional	Número Internacional	Nombre de la embarcación	Nombre del propietario	Flota a que pertenece
1	4522	Toñete	D. Antonio Ruiz Martínez	Vigo
2	4523	Celmar	„ Darío Durán Gómez	„
3	4524	Xeitoso	„ José Martínez González	„
4	4526	Liva <i>LIKA</i>	„ Gaspar de Haz	„
5	4525	Valencia	„ Manuel Domínguez	„
6	4527	Conde Villar de Fuentes	Escuela Naval Militar	„
7	4533	Patiño I.	D. Luis Patiño	„
8	4528	Chato-Chacho	„ Eliseo Vázquez	„
9	4529	Carmaña	„ José Garra	„
10	4530	Aylowa	„ Jesús Porto	„
11	4531	Picó	„ Rafael Pico	„
12	4532	Popon	„ Luis Fonseca	„
13	4534	Patiño II.	„ Antonio Espárrago	„
14	4537	Paparda	„ Manuel Rey Amadios	„
15	4535	Ardilla	„ José Curbera Alonso	„
16	4536	Racu	„ Gonzalo Alonso	„
17	4538	Chita	„ Ricardo Buiz	„
18	4542	Vadarklablar	„ Leopoldo Curbera	„
19	4539	Fieramosca	„ Salvador Alonso	„
20	4541	Micrococo	„ José Ramón de Castro	„
21	4543	Camarón	„ Ventura Cerqueira	„
22	4540	Pirralkas	„ Julio Barreras	„
23	4545	Rabete	„ José Dotras	„
24	4544	Oker III	„ Antonio Solla	„
25	4546	Gaviota	Base Naval Militar	„
26	Pedido	Estraperlo	D. Manuel Sanjurjo	„

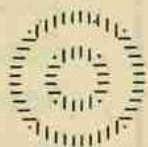
Número Nacional	Número Internacional	Nombre de la embarcación	Nombre del propietario	Flota a que pertenece
27	Pedido	Chuco	D. José M. ^a Rivas	Vigo
28	»	Tabeirón	„ Carlos Bárcena de Andrés	„
29	»	Cachibache	„ Calixto Posada	„
30	»	Bolina	„ J. Illera	Santander
31	»	Raspa	„ Emilio Aldama.	„
32	»	Casiopea	„ F. Mazarrasa y Perca	„
33	»	Chabuqui	„ Rafael Mazarrasa	„
34	»	Pegolete	„ Alfonso L. Doriga	„
35	»	Tragamillas	„ J. Arrate y Corcho	„
36	»	Garza	„ Emilio R. Cabello	„
37	»	Mosquito	„ Alfredo L. Doriga	„
38	4.451	Céfiro	„ Manuel Juanola	Barcelona
39	4.452	Anchoa	„ Esteban Monegal	„
40	4.453	Guillola	„ Joaquín Artes	„
41	4.454	Deogracias	„ José Maña Iglesias	„
42	4.455	Flamenco	„ Arturo Rufat	„
43	4.456	Gema	„ Eduardo Pérez	„
44	4.457	Tosta	„ Luis Puiggros	„
45	4.458	Sorpresa	„ José Martínez	„
46	4.459	Marimba	„ José Mattes	„
47	4.460	Peque	„ José M. ^a Janza	„
48	4.461	Miracruz	„ Luis Omedes	„
49	4.462	Ostra	„ José M. ^a Monjo	„
50	4.463	Siudbad	„ José M. ^a Rieuset	„
51	4.464	Sopla	„ Ramón Balcells	„
52	4.465	Pepus	„ Pedro Pella	„
53	4.466	Otro	„ Pedro Pi Castello	„
54	4.467	Antares	„ Santiago Amat	„
55	Pedido	Bribón	„ Miguel Hostench	„
56	„	Pirata	„ Alejandro Mums	„
57	„	Oca	„ José M. ^a Coll	„
58	„	Chip-Chap	„ Agustín Hatjo	„
59	„	Mila	X	Valencia
60	„	Amparín	X	„

Número Nacional	Número Internacional	Nombre de la embarcación	Nombre del propietario	Flota a que pertenece
61	Pedido	Chanquete	Real Club Mediterráneo	Málaga
62	"	Boquerón	" " "	"
63	"	Vadarcablar	D. Julián Herrero	Murcia
64	"	Gaviota	" Angel Bernal	"
65	"	Antonio Luis	" Antonio Luis Bernal	"
66	"	Polipo	" Pedro Maza Quercop	"
67	"	Galupe	" Adrian Luis Viudes	"
68	"	Car	" Manuel Menchon	"
69	"	Angel Vittoria	" Mario Maggiora	"
70	"	Barba Azul	" Gonzalo de Carranza	Málaga
71	"	Micela	" Eduardo Sánchez	"
72	"	X	" Mariano Veradé	Vigo
73	"	X	" José Rey Gutierrez	Málaga
74	"	Aliyol	" Cayetano Pumariño	Ferrol
75	"	P. G. de Q.	" José García	"
76	"	Aturuxo	" Ramón Díaz	"
77	"	Rula	" José Díaz	"
78	"	Macu	" Angel Jaudenes	"
79	"	Juana María	" J. Saura	"
80	"	Eup	" J. Basterra	Bilbao
81	"	Clapotis	Sr. Lafontam	"
82	"	Ola Ola II	" Olozabal	"
83	"	Pris	" Zubiria	"
84	"	Gua-Cha	" Castellón	"
85	"	Frido	" Ynon	"
86	"	Siete	" Aman	"
87	"	Apirras	" Llorente	"
88	"	Chiquitín	" Chavarri	"
89	"	Normandie	" Leguizamon	"
90	"	Pay	" Gandarias	"
91	"	Siegmund	D. ^a Dominga Pujadas	Barcelona
92	"	Cuca	Srta. Mercedes Bertrand	"
93	"	Sabin	D. Manuel Bertrand	"
94	"	Caridad	Real Club de Regatas	Cartagena
95	"	Carmen	" " " "	"

Número Nacional	Número Internacional	Nombre de la embarcación	Nombre del propietario	Flota a que pertenece
96	Pedido	Kanana	D. Rafael de la Cerda.	Cartagena
97	"	X	" Diego Segura Aparicio	"
98	"	X	" Luis de Vial y Diestro	"
99	"	Dos	" Javier Ibarra	Bilbao
100	"	Ex-aequo	" Buesa	"
101	"	Canubrio	" José M. ^a Ferrer	"
102	"	Capi	" Felipe Lorente	"
103	"	X	X	Gijón
104	"	X	X	"
105	"	X	X	"
106	"	X	X	"
107	"	X	X	"
108	"	1	X	Escuela N. Militar
109	"	2	X	"
110	"	3	X	"
111	"	4	X	"
112	"	5	X	"
113	"	6	X	"
114	"	7	X	"
115	"	8	X	"
116	"	9	X	"
117	"	10	X	"
118	"	11	X	"
119	"	12	X	"
120	"	13	X	"
121	"	14	X	"
122	"	15	X	"
123	"	X	X	Valencia
124	"	X	X	"
125	"	X	X	"
126	"	X	X	"
127	"	X	X	Alicante
128	"	X	X	"
129	"	X	X	"
130	"	X	X	"

Número Nacional	Número Internacional	Nombre de la embarcación	Nombre del propietario	Flota a que pertenece
131	Pedido	X	X	Alicante
132	"	Tiche	D. Enrique Alvarez	Vigo
133	"	Yo-Yo	" José Gandaria	Bilbao
134	"	Ah-Aa	" José M. ^a Oriol	"
135	"	Pelitriquí	" Alfonso Ybarra	"
136	"	Ribal	" Luis Ribett	"
137	"	Pinta	" Lola Churruca	"
138	4.202	Altair	" Antonio Coll	Palma Mallorca
139	4.401	Estela Solaris	" Miguel y José Estrada	"
140	4.402	Canopus	" Ramón Bonnin	"
141	4.390	Algol	" Gabriel Bosch	"
142	4.515	Aldabaran	Base Naval Baleares	"
143	4.517	Antares	D. Juan Pieras	"
144	4.518	Remo	" Enrique Alemany	"
145	Pedido	Xurelo	Base Naval Baleares	"
146	"	Alperra	D. Enrique Herreros	San Sebastián
147	"	Chapo	" Manuel San Julian	"
148	"	Baldarra	" José Anso Odriozola	"
149	"	X	" Fernando Fernández	"
150	"	X	" Carlos Obero	"
151	"	Centauero	Base Naval Baleares	Palma Mallorca
152	"	X	D. Juan Ant. ^o Cerrada	Cartagena
153	"	X	" Rafael Crespo Martínez	"
154	"	X	" Ulpiano Btele Delgado	"
155	"	X	" Luis Bruna Dublany	"
156	"	X	" Miguel Poole Maso	"
157	"	X	" Alberto Bustamante	"
158	"	X	" José Guillen Bastos	"
159	"	X	" José Martínez Montero	"
160	"	X	" Fernando Oliva Homusi	"
161	"	X	" Antonio Villanueva	"
162	"	X	" José Ramón Barcón	"
163	"	X	X	Valencia
164	"	X	X	"
165	"	X	X	"

Número Nacional	Número Internacional	Nombre de la embarcación	Nombre del propietario	Flota a que pertenece
166	Pedido	X	X	Valencia
167	"	X	X	"
168	"	X	X	"
169	"	X	X	"
170	"	X	X	"
171	"	X	X	"
172	"	X	X	"
173	"	X	X	"
174	"	X	X	"
175	"	X	X	"
176	"	X	X	"
177	"	Dos cuñadas	Srta. Mari Vallejo	Bilbao
178	"	Mítzuko	D. V. Echevarria	"
179	"	Pirulo	" Jaime Olaso	"
180	"	El	" Enrique Lequerica	"
181	"	Atila	" Casilda Ampuero	"
182	"	Robe	" Concha y Begoña Cascaga	"
183	"	Centellita	" Rubén Alonso	Vigo
184	"	Reyda	" Damián Ramis.	Palma Mallorca

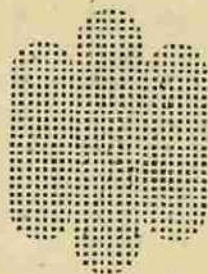


INDICE

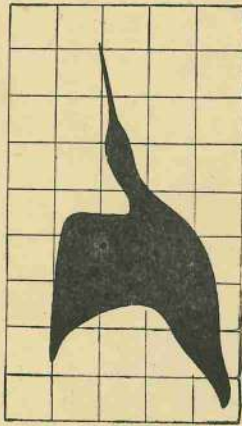


Secretarías de las Flotas Mundiales.	Página	3
Algunos datos con referencia al "Snipe".	"	5
Reglamento de la Asociación Internacional de Regatas - Clase "Snipe".	"	9
Providencias.	"	17
Doctrina del Comité de Reglamentos	"	23
Restricciones y Medidas	"	25
Restricciones Generales	"	27
Instrucciones para la Medición	"	28
Casco.	"	31
Cubierta	"	34
Bañera.	"	34
Orza.	"	35
Timón.	"	35
Palo, Botavara y Aparejo.	"	36
Varios.	"	41
Velas.	"	45
Vela Mayor	"	48
Foque	"	49
Reglas para unificar la forma y tomar la salida en las Regatas de Snipe	"	51

Sistema de puntuación	"	55
Relación de flotas existentes en España de la Clase "Snipe"	"	63
Significado de los términos empleados en este Reglamento	"	69
Registro General de embarcaciones existentes en España de la Serie "Snipe Class"	"	73
Planos		Al final.



"SNIDE"

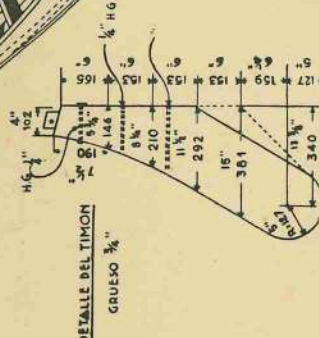
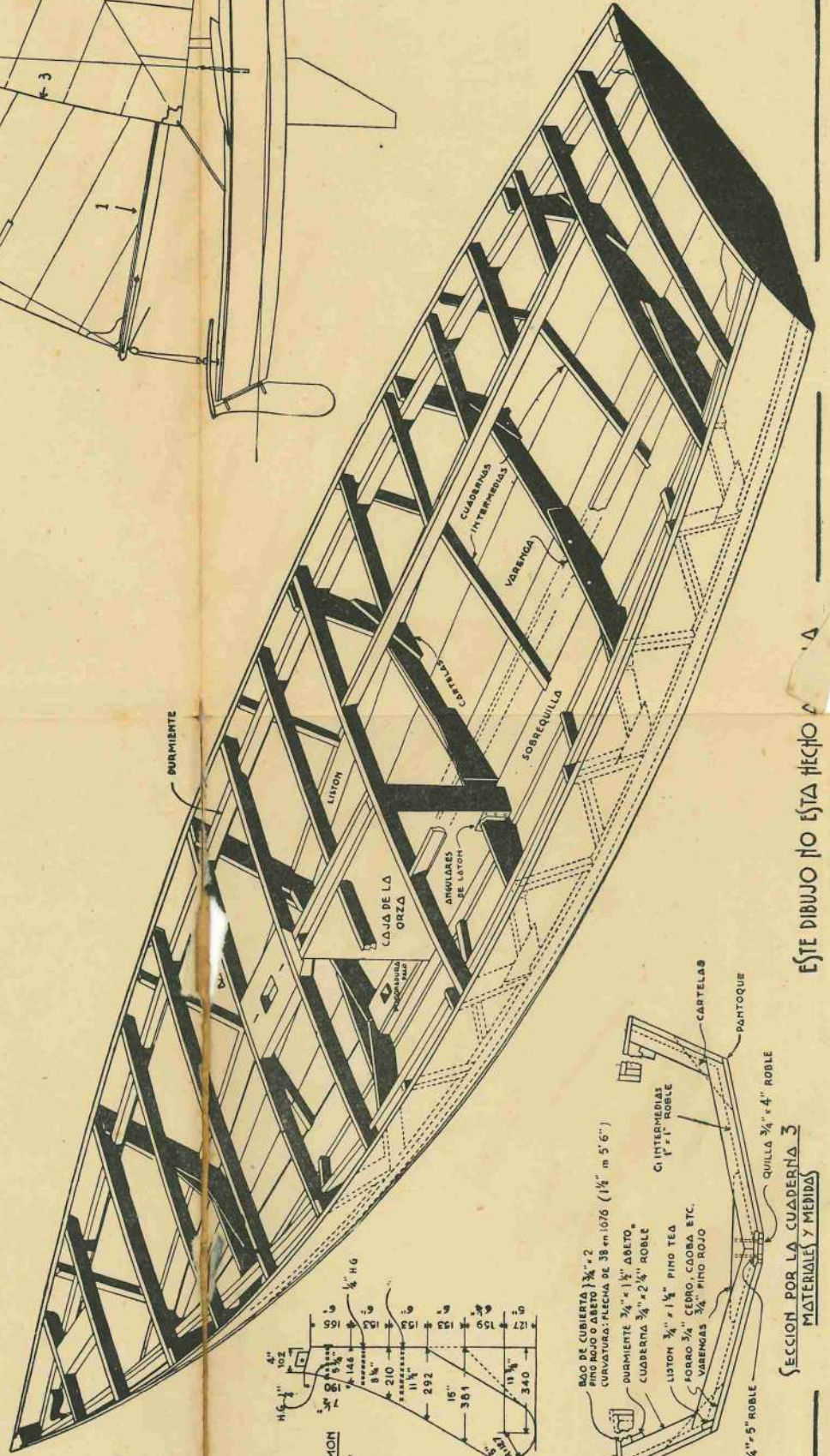
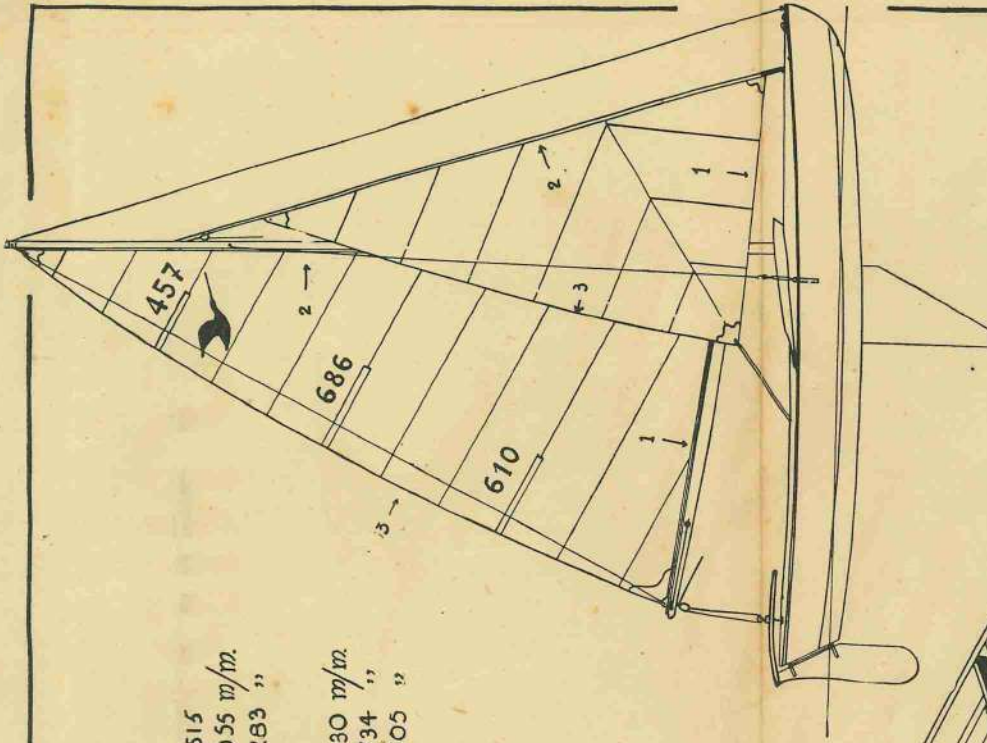


VELA MAYOR:

- (1) PUJAMEN: 2515
- (2) CAIDA DE PROA: 5055 m/m.
- (3) " " POPA: 5283 "

FOQUE:

- (1) PUJAMEN: 1930 m/m.
- (2) CAIDA DE PROA: 3734 "
- (3) " " POPA: 3505 "



- CUBIERTA
PINO DE 2" PUEDE
CUBRIRSE DE LOMA
- LISTON DE CINTA
3/4" SECCION
MEDIA CAÑA
- BAO DE CUBIERTA 1 1/2" x 2"
PINO ROJO O ABETO
- CURVATURA: FLECHA DE 38 en 1076 (1 1/2" m 5'6")
- DORMIENTE 3/4" x 1 1/2" ABETO
- CUADERNA 3/4" x 2" ROBLE
- LISTON 3/4" x 1 1/2" PINO TEG
- FORRO 3/4" CEDRO, COABA ETC.
- VARENGAS 3/4" PINO ROJO
- SOBREQUILLA 3/4" x 5" ROBLE
- QUILLA 3/4" x 4" ROBLE
- CINTERMEDIAS 1 1/2" ROBLE
- CARTELAS
- PANTOQUE

ESTE DIBUJO NO ESTA HECHO A ESCALA

SECCION POR LA CUADERNA 3
MATERIALES Y MEDIDAS

Imp.—VIDA GALLEGA, VIGO.