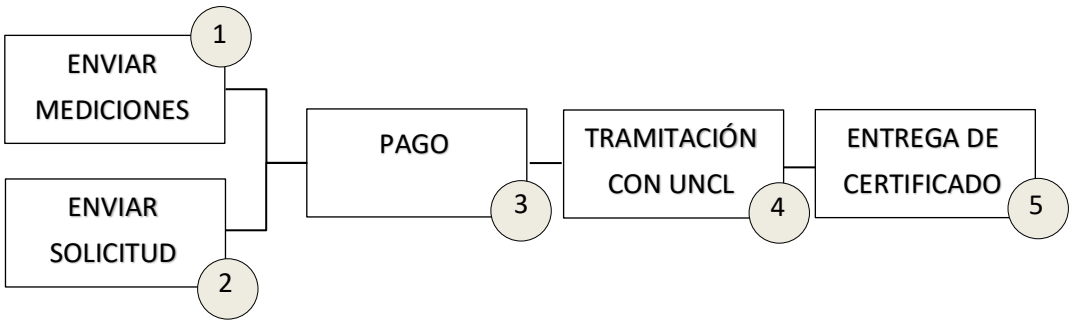
INSTRUCCIONES PARA CERTIFICADOS IRC

2019 – 2020

Agosto de 2019

INDICE	
ESQUEMA DEL PROCESO	**2**
1.- ENVIAR MEDICIONES	**3**
2.- ENVIAR SOLICITUD	**3**
3.- PAGO	**4**
4.- TRAMITACIÓN CON UNCL	**4**
5.- ENTREGA DEL CERTIFICADO	**4**
ANEXO A – CONTACTOS	**5**
ANEXO B – CONDICIONES DE MEDICIÓN	**6**
ANEXO C – FORMATO CERTIFICADO DE MEDICIÓN	**7**
ANEXO D – FORMULARIO DE SOLICITUD	**8**
ANEXO E – PRECIOS Y COSTOS	**9**
ANEXO F – DEFINICIONES	**11**

ESQUEMA DEL PROCESO



1. ENVIAR MEDICIONES

Si el barco ya tiene un *Certificado IRC* y no ha sufrido modificaciones desde entonces, ir al punto 2.

Cada barco deberá presentar su *Certificado de Medición* (Anexo C) al *Rating Officer* (Anexo A). El *Certificado de Medición* debe estar firmado por un *Medidor Autorizado* por el CNO (Anexo A). Para que el certificado sea válido en la clase que se quiera correr, debe contener los siguientes datos como mínimo:

IRC	CRUCEROS
Velas Lanzamiento Peso	Velas Lanzamiento

Para realizar la medición se deben cumplir las *Condiciones de Medición* (Anexo B). No se aceptarán *Certificados de Medición* con anterioridad al 1 de enero del 2015.

2. ENVIAR SOLICITUD

Cada barco deberá presentar su *Formulario de Solicitud* (Anexo D) al *Rating Officer* (Anexo A). Existen 4 tipos de certificados que pueden ser pedidos. Estos son:

- *NUEVO:* Es pedido cuando el barco en cuestión nunca había tenido un certificado.
- *REVALIDACIÓN:* Es pedido cuando el certificado se ha vencido a causa del tiempo.

> *"(…) 8.12 El año podrá extenderse desde el 1 de junio hasta el 31 de mayo del año siguiente". (…)*

- *MODIFICACIÓN:* Es pedido cuando se le ha hecho una modificación al barco que se necesite declarar.

> *"(…) 8.9 Cualquier modificación que se introduzca en el barco, susceptible de afectar a su rendimiento, deberá declararse y podrá conllevar a la invalidación del certificado" (…)*

- *SIMULACIÓN:* Es pedido cuando se está analizando la posibilidad de hacer modificaciones al barco.

NOTA:

- Para los certificados emitidos a contar del 1 de junio del año 2019, los capitanes deberán declarar el número de "spinnakers" que llevarán a bordo, independiente de la cantidad máxima permitida para el barco.
- Los "spinnakers" declarados para emisión del certificado, no podrán ser cambiados durante todo la fecha en competencia.
- Documento referencia se encuentra en la página web del CNO. (http://www.cno.cl/app/Docs/Reglamentos/IRC2019_rule_UK.pdf)

3. PAGO

Los pagos que deberá hacer el capitán son los siguientes:

PAGOS	
Certificado de medición y Viático medidor	Medidor
Grúa u otros elementos logísticos	C.N.O.
Certificado IRC	C.N.O.

Los pagos que se deben hacer al Club Náutico Oceánico, pueden ser a través de un depósito o de un traspaso electrónico a la cuenta que se indica en Anexo A.

4. TRAMITACIÓN UNCL

El *Trámite con UNCL* lo lleva a cabo el *Rating Officer*. Es un trámite que toma 15 días aproximadamente. En esta etapa del proceso pueden aparecer nuevos requerimientos de información. Si es necesario el *Rating Officer* podrá coordinar una visita al barco.

Es responsabilidad del capitán del barco tramitar con suficiente antelación el certificado, de tal manera de tenerlo vigente para las regatas.

5. ENTREGA DE CERTIFICADO

El *Rating Officer*, una vez haya recibido el certificado, lo entregará al capitán para que le de el visto bueno.

> *"(…)13.3 El propietario será responsable de la exactitud de las medidas facilitadas. (…)"*

Es responsabilidad del capitán tener siempre una copia impresa en su barco.

> *"(…)8.2.3 Deberá conservar una copia del certificado válido a bordo del barco. (…)"*

El certificado NO valida la navegabilidad del Barco.

> *"(…) 3.2 Ni la existencia de estas reglas, ni la utilización por parte de los organizadores, ni la emisión de un certificado de medición, ni la inspección de un barco en virtud de estas mismas reglas; constituirán, en ningún caso, una garantía por parte de la autoridad de rating respecto de la navegabilidad de un barco, ni la seguridad de sus equipos, ni podrán limitar la entera responsabilidad del propietario o competidor contemplada en el reglamento (…)"*

ANEXO A

CONTACTOS

Rating Officer	
Nombre:	Alfredo Chávez
Email:	achavez@cno.cl
Celular:	+569 98217776

Medidor Autorizado	
Nombre:	Francois Carlier
Email:	fcarlier@cofradianautica.cl
Celular:	+569 93197775

Datos de Cuenta CNO	
Nombre:	Club Náutico Oceánico
RUT:	70.610.800-9
Banco:	SANTANDER
Tipo Cta:	Cuenta Corriente
Nro Cta:	72348419
Email:	msuazo@cno.cl

ANEXO B

CONDICIONES DE MEDICIÓN

Previo a la medición el barco debe cumplir los siguientes requisitos:

DEBERÁ TENER:	
	El barco debe estar seco
	Aparejo con todas las Perchas (tangones, burdas, escota de mayor, drizas, etc.).
	Motor principal instalado o motor fuera de borda en posición de estiba.
	Colchonetas de asiento en posición normal.
	Equipamientos permanentes instalados (fregaderos, camastros, mesas, etc).

NO DEBERÁ TENER:	
	Velas, escotas de genova y spinnaker.
	Repuestos de jarcia de labor y de jarcia firme.
	Combustible, agua, lastre variable y todos los estanques vacíos.
	Balones de gas.
	Comida, utensilios de cocina.
	Herramientas, repuestos y material accesorio.
	Equipos de seguridad extraíble (anclas, cadenas, cabos, amarras, defensas).
	Equipos electrónicos portátiles no instalados permanentemente en el barco.
	Equipo o material extraíble.

REGLAMENTO IRC

"(…)

17.3 *Si, por motivos prácticos, no fuera posible retirar todos los elementos recién descritos (por ejemplo, el combustible), se aceptará descontar su peso del peso bruto del barco. La Autoridad de Rating se reserva el derecho a rechazar esos datos si resultan inadecuados.*

17.4 *La Autoridad de Rating podrá calcular el peso de un barco no pesado basándose en los datos incluidos en otros certificados, en informaciones de diseñadores o de otras fuentes.*

17.5 *A falta de otras informaciones, se podrá calcular el peso del barco mediante la sustracción de los elementos descritos en la regla. (…)"*

ANEXO C

FORMATO DE CERTIFICADO DE MEDICIÓN

NOMBRE DEL BARCO:	
NUMERO DE VELA:	
ASTILLERO/TIPO:	
ARMADOR:	
MEDIDOR:	

CASCO		LANZAMIENTO		APAREJO	
LH		BO		P	
Peso		x		E	
P. Bulbo		h		J	
Manga		SO		FL	
Calado		y		STL	

MAYOR		VELA DE PROA		SPINNAKER	
MUW		HLUmax		SLU	
MTW		HLU		SLE	
MHW		HLP		SFL	
		HHW		SHW	
		HTW			
		HUW			

FIRMA MEDIDOR

NOMBRE MEDIDOR:
RUT MEDIDOR:
LUGAR/FECHA:

ANEXO D

FORMULARIO DE SOLICITUD DE CERTIFICADO IRC

DATOS ARMADOR	
NOMBRE COMPLETO:	
RUT:	
DIRECCIÓN DE CORRESPONDENCIA:	
CIUDAD:	
CODIGO POSTAL:	
EMAIL:	
CELULAR:	
DATOS DEL BARCO	
NOMBRE DEL BARCO:	
NUMERO DE VELA:	
ASTILLERO/DISEÑADOR:	
DISEÑO:	
ESLORA:	
FECHA DE SERIE:	
FECHA DE BOTADURA:	
NUMERO DE CASCO:	
ARMADORES ANTERIORES: *(SI CORRESPONDE)*	
NOMBRES ANTERIORES DEL BARCO: *(SI CORRESPONDE)*	
DATOS DEL CERTIFICADO	
TIPO DE SOLICITUD: *(NUEVO/REVALIDACIÓN/MODIFICACIÓN/SIMULACIÓN)*	
NRO DEL ÚLTIMO CERTIFICADO: *(SI CORREPONDE)*	
CANTIDAD DE SPINNAKERS A BORDO: *(A CONTAR 2019)*	

Confirmo haber leído y aceptado las reglas del IRC, certifico sobre el honor la exactitud de la información de esta declaración.

Solicito al **Club Náutico Oceánico**, Autoridad Delegada en Chile de UNCL/RORC que inicie el proceso de tramitación del Certificado IRC y según como se describe en este documento.

LUGAR/FECHA:

NOMBRE / FIRMA

ANEXO E

PRECIOS Y COSTOS

PRECIOS CERTIFICADOS IRC 2019			
LH	*NUEVO*	*REVALIDACIÓN*	*MODIFICACIÓN*
Menos de 7m	$54.000	$44.000	$33.000
de 7 m. a 7.99 m.	$60.500	$47.000	$36.000
de 8 m. a 8.99 m.	$65.000	$51.500	$38.000
de 9 m. a 9.99 m.	$73.000	$55.000	$40.500
de 10 m. a 10.99 m.	$81.000	$60.000	$44.000
de 11 m. a 11.99 m.	$124.000	$87.500	$62.000
de 12 m. a 12.99 m.	$148.000	$99.500	$71.000
de 13 m. a 13.99 m.	$163.500	$118.000	$83.000
de 14 m. a 14.99 m.	$181.000	$139.500	$97.500
de 15 m. a 15.99 m.	$199.000	$149.500	$103.000
de 16 m. a 16.99 m.	$219.000	$171.500	$118.000
de 17 m. a 17.99 m.	$237.000	$196.500	$132.000
de 18 m. a 18.99 m.	$261.500	$200.500	$136.000
de 19 m. a 19.99 m.	$285.725	$229.500	$155.000
Mas de 20 m. ($/m.)	$15.500	$13.000	$8.500

Certificado de *SIMULACIÓN* en fase de diseño:	Precio de *NUEVO CERTIFICADO*
Certificado de *SIMULACIÓN* teniendo certificado:	Precio de *REVALIDACIÓN*
La *REVALIDACIÓN* de un certificado con más de 3 años:	Precio de *NUEVO CERTIFICADO*
Certificado Single Event Rating (SER)	$22.000
Los socios del C.N.O. tendrán un descuento de:	30%

PRECIO CERTIFICADO DE MEDICIÓN		
	MENOR 35 PIES	MAYOR 35 PIES
MEDICIÓN COMPLETA CON CASCO CONOCIDO (1)	$275.000.-	$330.000.-
MEDICIÓN COMPLETA CON CASCO PROTOTIPO (1)	$330.000.-	$363.000.-
CASCO	$220.000.-	$253.000.-
PESO (2)	$77.000.-	$77.000.-
APAREJO	$66.000.-	$82.500.-
INTERIORES	$49.500.-	$60.500.-
HÉLICE	$33.000.-	$33.000.-
ELEMENTOS PESADOS	$33.000.-	$33.000.-
VELAS (3)	$82.500.-	$104.500.-

(1) INCLUYE: Aparejo, Velas, Interiores, Hélice, Alzamiento, Elementos pesados, Medición de pesaje y Peso mástil. NO INCLUYE: Viático Medidor (transporte, alientación, alojamiento), Valor de grúas.
(2) NO INCLUYE: Valor de grúa. Valor que va en función a la cantidad de barcos que se pesen.
(3) INCLUYE: La medición de 3 velas (cualquiera de ellas). La medición de la vela adicional tiene un valor de $27.500.- c/u.

ANEXO F

DEFINICIONES

GENERALIDADES

Año de botadura: Año de botadura del barco o de su nueva botadura tras la modificación del forro del casco, tomándose en consideración la fecha más reciente.

Año de la serie: año en el que se botó por primera vez el barco de la clase o comenzó la producción de la serie, tomándose en consideración la fecha más antigua. El año de la serie no cambiará si se modifica el barco.

Condiciones de medición: Las condiciones en las que debe estar el barco para ser medido. Ver Anexo B.

Autoridad de Rating: UNCL y/o RORC

Autoridad Delegada: C.N.O.

CASCO

LH: (Hull length) Eslora (longitud) de casco

LWP: (Waterline Lenght) Eslora (longitud) de flotación (LH-B0-S0).

DLR:

LANZAMIENTO

BO: Distancia horizontal desde el punto más adelantado del casco hasta el punto más adelantado de la línea de flotación en condiciones de pesaje en vacío.

x: Distancia horizontal entre el punto delantero de la línea de flotación y el punto más bajo de la roda donde se pueda colocar una tangente formando un ángulo de 45 ° con la horizontal.

h: Distancia vertical entre el plano de flotación y el punto más bajo del pie de roda por donde pase una tangente formando un ángulo de 45 ° con la horizontal.

SO: Distancia longitudinal entre el punto más atrasado del casco y el punto más atrasado de la línea de flotación.

y: Distancia medida verticalmente entre el punto más atrasado del casco y el plano de flotación. En caso de que haya un espejo de popa invertido, se tomará la medida entre la proyección del punto más atrasado de la parte baja en la línea vertical pasando por el punto más atrasado del casco y el plano de flotación.

APAREJO

P: Distancia entre la marca límite superior de la vela mayor y el más bajo de los dos puntos siguientes:

- la parte más alta de la botavara cuando sea perpendicular al mástil,
- el punto de amura de la vela mayor en el mástil principal

La marca límite superior deberá indicarse permanentemente con una franja de distinto color de 25 mm de anchura. Si no existiera dicha franja, se tomará la medida hasta la cara superior de la roldana de driza de la vela mayor.

E: Distancia entre el punto exterior de la vela mayor y la cara de popa del mástil, estando la botavara en perpendicular y en el eje del mástil. La marca límite exterior deberá indicarse permanentemente con una franja de distinto color de 25 mm de anchura. Si no existiera dicha franja, se tomará la medida hasta el extremo de la botavara. Para medir la distancia entre el punto exterior de la vela mayor y la cara de popa del mástil, no se aplicará la regla REV H.4.2. No se tendrá en cuenta ningún equipamiento, curvatura local, oquedad local o grosor excesivo en el sentido longitudinal de un carril de vela o de un soporte de carril.

J: Distancia longitudinal entre la intersección de la cara de proa del mástil (prolongada si es necesario) y de la cubierta (incluida toda superestructura) y el punto de intersección del centro del estay

(prolongado si es necesario) y de la cubierta o del botalón.

FL: Longitud del estay medida entre el extremo de proa de J y el punto de intersección del estay con el mástil.

MHW: (Mainsail Half Width) Anchura a media altura de la baluma de la vela mayor.

MTW: (Mainsail Three Quarter Width) Anchura a tres cuartos de altura de la baluma de la vela mayor.

MUW: (Mainsail Upper Width) Anchura más alta de la vela mayor, siendo el punto de medición de la baluma el punto equidistante entre el punto de driza y el punto a tres cuartos de la baluma.

VELAS

VELA DE PROA: Es una vela amurada por delante del mástil más a proa y que no entra dentro de la definición de spinnaker. Una vela de proa se podrá izar por encima del punto de intersección del estay con el mástil.

HSA: (Head Sail Permitted Area) Superficie máxima autorizada de cualquier vela de proa.

HLUmáx: La mayor longitud del grátil de todas las velas de proa a bordo que se puedan utilizar durante las regatas.

HLU: (Headsail Luff Length) Longitud del grátil de la vela de proa que tenga la mayor superficie a bordo y se pueda utilizar durante las regatas.

HLP: (Headsail Luff Perpendicular) Perpendicular al grátil de la vela de proa que tenga la mayor superficie a bordo y se pueda utilizar durante las regatas.

HHW: (Headsail Half Width) El ancho en la mitad de la baluma de la vela de proa que mayor superficie tenga.

HTW: (Headsail Three Quarter Width) El ancho a tres cuartos de la baluma de la vela de proa que mayor superficie tenga.

HUW: (Headsail Upper Width) Anchura superior de la vela de proa que mayor superficie tenga; siendo el punto a tres cuartos de baluma el punto situado en la baluma a equidistancia del punto de driza y del punto a tres cuartos de baluma.

SPINNAKER: Se define un spinnaker como una vela posicionada delante del mástil más a proa, cuya anchura a media altura (medida para un spinnaker) es igual o superior al 75 % de su pujamen sin sables. En las regatas IRC, un spinnaker puede posicionarse utilizando cualquier medio siempre que, al medirse en las condiciones en que se hubiera arrizado, esté conforme con la definición IRC de spinnaker.

SPA: (Spinnaker Permitted Area) Superficie máxima de spinnaker autorizada.

STL (SPL): Longitud del mayor tangón de spinnaker o de foque o del botalón, medida en o cerca del eje del barco, desde la cara de proa del palo del mástil hasta el extremo del tangón o botalón, o distancia horizontal entre la cara de proa del palo del mástil en cubierta y el punto de amura del spinnaker en la cubierta o su proyección vertical, si esta medida fuera mayor

SLU: (Spinnaker Luff Length) Longitud del grátil del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.

SLE: (Spinnaker Leech Length) Baluma del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.

SFL: (Spinnaker Foot Length) Longitud del pujamen del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.

SHW: (Spinnaker Half Width) Anchura a media altura del spinnaker que mayor superficie tenga a bordo.