



REGLAMENTO DE REGATAS PARA LA CLASE “CLÁSICOS Y VETERANOS” (RELEASE 4 – 24 noviembre 2025)

PREÁMBULO Este reglamento se aplica exclusivamente a veleros de crucero monocasco (con habilitación) con cubierta estanca, así como a barcos tradicionales en madera de cubierta parcial y eslora mayor de 6 metros.

BARCOS CLÁSICOS son los barcos construidos de madera o metal conforme a los planos originales y botados antes del 31 de diciembre 1975.

REPRODUCCIONES son los barcos singulares que, abstracción hecha de su fecha de botadura, hayan sido construidos conforme a planos anteriores al 31 de diciembre 1975 y con iguales materiales y técnicas constructivas. El año de botadura y la conformidad del barco a los planos/técnicas originales deberán acompañarse de documentación oficial. Si no es posible entregar los planos originales o la documentación de un barco, excepcionalmente su conformidad podrá establecerse por el Comité Conservador de este Reglamento. Incluyen las reproducciones modernas de embarcaciones tradicionales.

VETERANOS son los barcos, de cualquier material, botados antes del 1 de enero de 1990. La conformidad se establecerá con el documento oficial de primera inscripción en la bandera de un Estado reconocido.

CERTIFICADOS JCH. Para la participación en regatas de Clásicos y Veteranos todo barco deberá estar provisto de un certificado JCH de la Jauge Classique validado por el Comité JCH y en vigor en el día del anuncio de la regata. El certificado se puede obtener de forma gratuita en: <http://www.jch-online.org/>

ORGANIZACIÓN DE REGATAS. No existe una Clase federada como tal, por lo que no se organizan regatas propias, sino que se incluye entre las Clases de las que organizan los Clubs Náuticos. Por tanto, las regatas se rigen por las normas que cada Club organizador establezca, en conformidad al menos con este reglamento.

RECORRIDOS Las regatas para los barcos clásicos y veteranos son de tipo costero o bien recorridos al viento (barlovento-sotavento). En regatas costeras la separación de la costa o de un puerto de abrigo autorizadas para cada barco estará en conformidad con su Certificado de Navegabilidad emitido por las autoridades españolas. Si fuese de bandera extranjera el Comité Organizador de la regata decidirá sobre su admisión o no a ella y en qué condiciones.

SALIDAS. En general las salidas se darán separadas de las salidas de otras Clases participantes en las regatas. Podrán juntarse los barcos de la clase de Solitarios y a Dos si el número total suma con la de Clásicos y Veteranos no es grande, a criterio del Comité Organizador.

Dado que la Clase no pretende tener relevancia deportiva sino permitir disfrutar de una navegación competitiva entre amigos imbuida de Espíritu Corintio, se podrá dar la salida aunque haya menos de seis nudos de viento.



TIEMPO LÍMITE. El tiempo límite se calculará para cada barco según lo que se establezca en las Instrucciones de Regata.

CATEGORÍAS

En caso de que el número de barcos inscritos en una regata lo permita, se dividirá en Categorías atendiendo a la tipología de su aparejo y el FTC (Factor de Tiempo Corregido) de cada barco, para tratar de que los barcos compitan en igualdad de condiciones con otros similares.

Las categorías básicas son:

- Aparejos Marconi.
- Aparejos de Relinga y Cangreja

Para ambas categorías, se podrá hacer una subdivisión por FTC, en función del número de inscritos y a criterio el Comité Organizador en cada caso.

SISTEMA DE CLASIFICACION Para cada una de las categorías y sus subdivisiones, caso de haberlas, habrá una clasificación general por puntos. Serán tomados para esta clasificación todas las pruebas que formen la regata.

ESPÍRITU CORINTIO se refiere al juego limpio y a la deportividad ejemplar que debe imbuir la actitud de todas las tripulaciones de la Clase.

COMITÉ CONSERVADOR

El Comité Conservador de este Reglamento será su revisor y modificador en el tiempo, según vaya siendo necesario, así como el promotor de su uso por los Clubes Náuticos que quieran incluir una Clase específica de Clásicos y Veteranos en sus regatas. Actuará como órgano consultivo de los Comités Organizadores de los Clubes que lo hayan aceptado para salvaguardar su correcta aplicación en cada momento.

Los cargos del Comité son los siguientes:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| - Presidente | A fecha de este documento:
Javier Pazó Olmedo (Cassandra) |
| - Comodoro / Jefe de Flota | Carlos Núñez García (Peregrina) |
| - Vocal Clásicos y Reproducciones | Xeraldo Iglesias Bouza (VooDoo) |
| - Vocal Veteranos | Andrés Froiz Guedé (Papanatas) |
| - Vocal Técnico | Fernando Pazó Olmedo (med. JCH) |

El Vocal Técnico será una persona con buen conocimiento del reglamento JCH y su aplicación.

En todo momento el número de miembros del Comité no será inferior a tres, pudiendo asumir un miembro las funciones de otro miembro. El período mínimo normal de duración de un miembro en el Comité es de dos años.

El Comité se reunirá al menos una vez al año y sus miembros se renovarán, por votación telemática, entre las personas interesadas a ocupar un puesto entre el conjunto de armadores de los barcos listados en la Clase. Ver en el Anexo 1 la Lista de Barcos considerados como de la Clase a la fecha de este documento. Esta Lista se mantendrá al día por el Comité Conservador y se comunicará a los Clubes la versión más actualizada



con ocasión de cada regata que organicen en la que incluyan la Clase. Si no se manda versión actualizada se entenderá que no hay cambios desde la última lista proporcionada.

El Comité Conservador llevará un registro histórico de los resultados de las regatas para la Clase de Clásicos y Veteranos. Esta función recaerá preferentemente en el Comodoro/Jefe de Flota. El Comité podrá eliminar de la Lista a un barco que por sus resultados históricos haya demostrado que no es razonable su permanencia dentro de la Clase, por ejemplo por obtener victorias continuas y apabullantes. Recomendará a su propietario el tránsito hacia clases ORC.

ACEPTACIÓN DE LOS ARMADORES/PROPIETARIOS

La mera participación de barcos en las regatas cubiertas por este Reglamento supone la aceptación implícita del mismo por sus Armadores/Propietarios.

ACEPTACIÓN DE LOS CLUBES

Los Clubes que acepten este Reglamento lo firmarán de conformidad en reunión del Presidente del Comité Conservador y darán instrucciones a sus Comités Organizadores de regatas la adopción de este para cuando en ellas se incluya la Clase de Clásicos y Veteranos. Los Comités Organizadores darán a conocer este Reglamento a los participantes en las regatas.

En _____ a ____ de _____ de 20____

Por el Club _____

Por el Comité Conservador

Presidente/Comodoro

D._____

Presidente/Comodoro

D._____



ANEXOS



ANEXO 1.

Lista de las embarcaciones que han participado en regatas de la Clase a fecha de este documento y que constan en la Lista de barcos con rating JCH.

Además del FTC según la Jauge Classique de cada barco, se incluyen los parámetros S/A, DLR y Número S# para ver su relación con el FTC. Tal vez pueda ser de utilidad en el futuro.

Se utilizaron los datos constantes en el Certificado JCH de cada barco. Para el área vélida SA se utilizó el 100% de la mayor y el 75% de la de las velas de proa (generalmente genovesas), salvo en el caso de los aparejos de Cangreja en que se tomó el 100% y en los de solo foque o foque + foque volante.

Para el cálculo del número S# no utilizamos el desplazamiento que consideran Sponberg y Brooks, que es a barco vacío, sino el constante en el certificado JCH, que considera una situación específica de media carga exceptuando tripulación.

RESUMEN FLOTA		SA/D	DLR	S#	FTC	S x FTC
CASSANDRA		12,738	267,611	1,779	0,7918	1,4086
ADAXE		19,884	217,017	2,716	0,9342	2,5373
PAPANATAS		15,140	204,115	2,444	0,9049	2,2116
LA PEREGRINA		16,656	218,989	2,446	0,8123	1,9869
IASI		18,714	200,188	2,786	0,8594	2,3943
HUNTER'S MOON		14,009	292,636	1,717	0,8770	1,5058
IRMANDIÑA		15,882	412,950	1,208	0,7622	0,9207
A REIBOA		15,319	289,557	1,824	0,6839	1,2474
A MECA		15,377	305,883	0,713	0,7010	0,4998
VOODOO		10,649	271,919	1,587	0,8303	1,3177
ATXURRI		15,945	309,727	1,738	0,8113	1,4100
PAPALEISSON		15,982	370,688	1,405	0,8168	1,1476
MIÑA MINIÑA		15,003	345,897	1,480	0,8662	1,2820
TRASGO		12,642	230,667	2,016	0,7861	1,5848
LAXE DA CANTAREIRA		12,856	449,870	0,944	0,8151	0,7695
GOLFIÑO		19,000	228,430	2,545	0,9348	2,3791
DAIKIRI		17,873	177,678	2,939	0,9727	2,8588
SURFEIRA		16,086	231,080	2,296	0,7013	1,6102
GIRALDA		10,335	376,698	1,081	0,9246	0,9995
MOU		10,335	376,698	1,080	0,7971	0,8609
THALAVO		33,147	136,212	4,781	0,7417	3,5461
TERA		22,725	183,637	3,287	0,9924	3,2620



ANEXO 2. CÁLCULO DEL NÚMERO S#

El Número S#, desarrollado por A. Peter Brooks a mediados de los 80, se calcula por la fórmula:

$$S\# = 3.972 \times 10^{-5} \times [-DLR/526 + 0.691 \times (\log(SAD)-1)^{0.8}]$$

Siendo

SA/D = Área Vélica/Desplazamiento (El área vélica solo contempla las medidas IJPE)

DLR = Relación Desplazamiento/Eslora

Sus formulas son:

SA/D = SA/ (D/64)^{2/3}, el área en pies² y desplazamiento en libras

DLR = Displacement/(Lwl/100)³ estando el Desplazamiento el long tons y Lwl en pies

Las medidas de longitud y desplazamiento deben ser introducidas en el sistema Imperial.
Conversiones aproximadas:

1 m = 3,28 pies

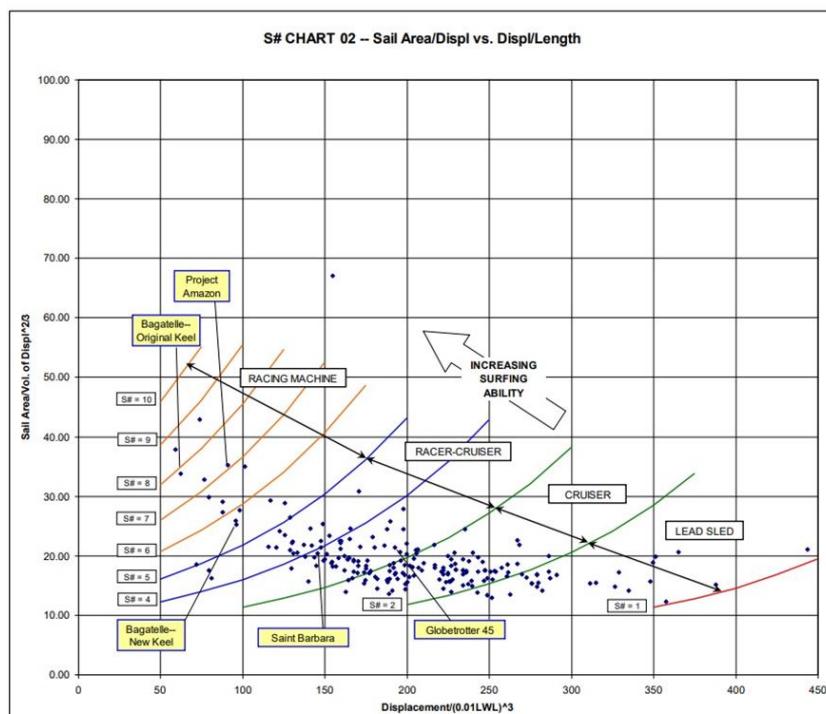
1 m² = 10,764 pies²

1 kg = 2,2 libras

1 tonelada métrica = 0,98 Long Tons

1 Long Ton = 2.240 libras

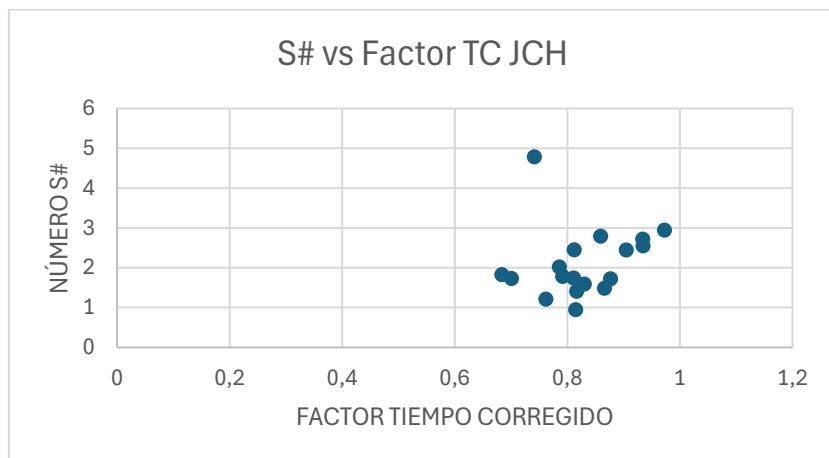
Para más información sobre el Número S#, ver el artículo “The Design Ratios” de Eric Spnberg en su web: <https://ericwsponberg.com/wp-content/uploads/2021/09/THE-DESIGN-RATIOS.pdf>





ANEXO 3. RELACIÓN ENTRE EL NÚMERO S# Y EL FTC

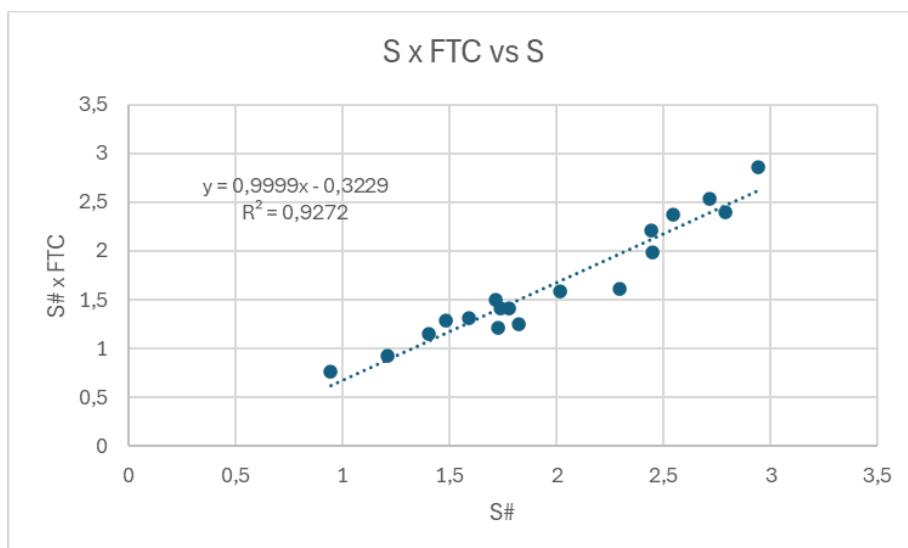
3.1... Gráfico comparativo entre el factor de Tiempo Corregido de la JCH y el Número S.

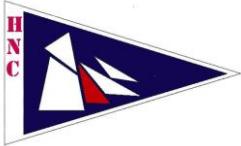


Se aprecia cómo toda la flota tiene un FTC menor de 1 y un Número S menor de 3, con la excepción del THALAVO, que tiene un S# bordeando el 5, lo que según la gráfica de Sponberg lo sitúa casi como un "Racing Machine"

3.2.- Determinación FTC en base al Número S# y viceversa

Si eliminamos el THALAVO y dejamos los demás barcos, centramos más el grupo. Si multiplicamos ahora el Número S# por el Factor de Tiempo Corregido, FTC y lo expresamos en función S# obtenemos el siguiente gráfico:





Vemos que toda la flota se aproxima a una línea de tendencia lineal con ecuación:

$$S\# \times FTC = 0,999 * S\# - 0.3229$$

Por tanto podemos ahora calcular aproximadamente el FTC de un barco si conocemos su número S# con la fórmula (aproximando a la milésima):

$$FTC = 1 - 0,323 / S\#$$

De esta manera conociendo el DLR y el SA/D de un barco, calculados usando su desplazamiento y área vélida según los datos constantes en la ficha del tipo de barco en Sailboatdata.com o por otro medio aceptable, podremos estimar cual va a ser su FTC aproximado.

Similarmente podremos estimar el número S# de un barco a partir de su FTC:

$$S\# = 0,323 / (1 - FTC)$$