



REGLAMENTO CLASE GRUMETE 2015



INDICE GENERAL

INTRODUCCION	Pag.3
CAPITULO 1 Definiciones y conjunto oficial de planos	Pag. 4/5
CAPITULO 2 Detalles de construcción y materiales.	
1- Casco.....	Pag.6
2- Zapata.....	Pag.6
3- Quilla de lastre.....	Pag.6
4- Timón.....	Pag.7
5- Cabina.....	Pag.8
6- Interior.....	Pag.8
7- Bancadas.....	Pag.8
8- Pisos.....	Pag.9
9- Mamparos.....	Pag.9
10- Borda.....	Pag.10
11- Mástil.....	Pag.11
12- Fogonadura.....	Pag.12
13- Carlinga.....	Pag.12
14- Botavara	Pag.13
15- Tangon.....	Pag.14
16- Crucetas y Martingalas.....	Pag.14
17- Jarcia de Firme.....	Pag.15/16
18- Jarcia de Labor.....	Pag.17
19- Herrajes.....	Pag.17
20- Landas de Obenques.....	Pag.17
21- Pesos.....	Pag.17/18
22- Materiales Especiales.....	Pag.19/20
23- Plásticos Reforzados.....	Pag.21
24- Materiales Prohibidos.....	Pag.22

CAPITULO 3 Velamen detalles de fabricación, uso y medición.

1- Condiciones Generales.....	Pag.23/24/25/26
2- Medidas.....	Pag.26/24/25/26
3- Marcas Distintivas.....	Pag.27/28/29
4- Medición.....	Pag.27/28/29

CAPITULO 4 Marcas, Topes y Tallas (Anexo 2)

1- Mástil.....	Pag.30/31
2- Botavara.....	Pag.30/31
3- Sobrequilla.....	Pag.30/31
4- Marcas y sellos en las Velas.....	Pag.30/31

CAPITULO 5 Reglas y Requisitos a cumplir para correr Regatas de Clase

1- Asociado.....	Pag.32
2- Certificado de Medición.....	Pag.32
3- Marcas en Mástil y Botavara.....	Pag.32
4- Velas.....	Pag.32
5- Tripulación.....	Pag.33
6- Restricción para Adrizar.....	Pag.33
7- Equipo.....	Pag.33
8- Acabado de Fondos.....	Pag.34
9- Sacadas a Tierra.....	Pag.34
10- Mediciones.....	Pag.35
11- Fiscalización.....	Pag.36
12- Campeonatos Rioplatense y Argentino.....	Pag.36
13- Restricciones para los Organizadores de Regatas.....	Pag.37
14- Penalización en Regata.....	Pag.37
15- Reparaciones en Fibra de Vidrio.....	Pag.37

INTRODUCCION

En el año 1941 un 18 de octubre, fue botado el primer barco de esta clase, en el Yacht Club Argentino de Dársena Norte, siendo su madrina la Srta. Magdalena Bemberg.

Su dibujante y creador, el señor Germán Frers, luego de prolijos estudios, encontró que era lo más adecuado a nuestras aguas y que, tanto para cruceros como para regatas de triángulo, podía satisfacer a quien buscará una embarcación de bajo precio y de insuperables condiciones marineras dentro de ese tipo.

Su desplazamiento de 1200 kilogramos, unido a sus líneas armoniosas y nobles, le procura un comportamiento ágil y efectivo. Su aparejo moderno, de veinte metros cuadrados ciñendo, sin burdas de trabajo y con un triángulo de proa bien surtido y eficiente, permite el máximo de satisfacciones a los regatistas.

Se trata pues de un monotipo sobresaliente, accesible a aquellos aficionados con nociones de carpintería que deseen abordar su construcción, la que ha sido simplificada en todos sus detalles.

Esta Asociación es la depositaria de los planos de construcción, de velas y de herrajes y de los derechos de construcción.

Asimismo la AACG se constituyó a los fines de promover y desarrollar la Clase Grumete, y mantener sus condiciones de Yacht Monotipo, tal como fuera diseñado.

Actualización 2015

Esta actualización y las sucesivas que vendrán, tiene y tendrán como único objetivo suprimir las áreas grises y no reguladas por el presente reglamento, acotando sucesivamente las dimensiones, medidas y regulaciones a fin de lograr, a largo plazo:

- ◆ Obtener la mayor nivelación posible de la competitividad de los barcos,
- ◆ Limitar la transformación de los barcos manteniendo su actitud clásica.
- ◆ Mantener activa la creatividad dejando libre la maniobra del barco.

Capítulo I

Definiciones y conjunto oficial de planos

LA CLASE GRUMETE SE RIGE POR EL REGLAMENTO DE REGATAS A VELA, CON LAS PRESCRIPCIONES DE LA AUTORIDAD NACIONAL Y LAS NORMAS DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE LA CLASE GRUMETE

Las normas que rigen la clase, son dictadas exclusivamente por la Asociación, de acuerdo a los estatutos que regulan su actividad.

El grumete es un barco apto para paseos, cruceros, regatas de cruceros, regatas entre boyas, regatas de hándicap, en las fórmulas de medición que lo acepten y destinado fundamentalmente a la actividad amateur.

Este reglamento, tiene el siguiente objetivo:

- Hacer del Grumete un barco seguro.
- Fijar los límites para que las regatas sean equitativas.
- Evitar el armamentismo.
- Mantener la mayor cantidad de barcos ya construidos en actividad.

Todos aquellos barcos que no se ajusten a este reglamento no serán considerados "GRUMETES".

Se otorgará el Certificado de Medición de la clase, a todos los barcos que cumplan con lo expresado en este reglamento.

Para poder intervenir en las regatas de la clase, las unidades deberán contar con su respectivo Certificado de Medición, y también deberán cumplir con todas las disposiciones y requisitos que emanan de este Reglamento.

Todo yate debe ser construido de acuerdo con el conjunto oficial de planos y con este Reglamento, prevaleciendo este último en caso de duda.

Si con posteridad a su aprobación un yate es modificado, de hecho quedará eliminado del Registro hasta que sea medido nuevamente. Excepto en aquellos casos que se trate de una reparación, TODA modificación o cambio que involucre trabajos sobre el casco, el palo o la botavara, deberá notificarse a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete, y será ésta la que

decida si corresponde o no realizar nueva medición, total o parcial, al tiempo que asentará en un registro las modificaciones de cada barco, a fin de conservar un historial.

Para cada unidad que se construya deberá abonarse a la Asociación el arancel correspondiente al derecho de planos, en el cual se incluye el número de registro, el que se deberá ostentar en todas sus velas.

Existe un conjunto oficial de planos cuya nómina es la siguiente:

- ✓ Nro 0 - Tabla de puntos
- ✓ Nro 1 - Plano de Líneas de Casco
- ✓ Nro 2 - Plano de Líneas de Cubierta
- ✓ Nro 3 - Plano de Construcción
- ✓ Nro 4 - Plano de Sección Maestra y Roda
- ✓ Nro 5 - Plano de Quillote, Macizos y Timón
- ✓ Nro 6 - Plano de Arreglo General
- ✓ Nro 7 - Plano de Velamen
- ✓ Nro 8 - Plano de Mástil
- ✓ Nro 9 - Plano de Perchas y Gancera de Botavara
- ✓ Nro 10 - Plano de Herrajes de Mástil, drizas externas
- ✓ Nro 11 - Plano de Herrajes de Mástil, drizas internas

NOTA: TODAS las unidades utilizadas en este reglamento serán Milímetros (mm) para las distancias, kilogramos (Kg) para los pesos, Grados (°) para los ángulos y Kilogramo fuerza (KgF) para las fuerzas y tensiones.

Capítulo II

Detalles de construcción y materiales

1. CASCO

Los materiales que se indican en la PLANILLA DE MATERIALES Y ESPECIFICACIONES (ANEXO 1) deberán ser respetados, tanto en sus medidas como en el tipo requerido. En caso que se quiera reemplazar un material de la lista citada, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

2. ZAPATA

Según plano, será confeccionada en algarrobo, viraró o anchico.

3. QUILLA DE LASTRE

Será de hierro fundido de acuerdo a las dimensiones especificadas en el plano nro. 4 y su peso oscilará entre los 460 a 485 kg., quedando terminantemente prohibidas las compensaciones en plomo u otro material.

Las irregularidades no deberán rellenarse con un material de mayor densidad que el hierro fundido.

No podrán hacerse compensaciones de peso sacando material del quillote más que lo permitido para llevarlo a la forma según consta en los planos de la clase.

4. TIMON

4.1. Pala de timón:

Se realizara según plano, la tolerancia respecto a las medidas del plano será +/- 5 mm y el material obligatorio para su confección es viraró o lapacho. Se recomienda confeccionar el mismo en 3 secciones encoladas de las maderas citadas. Todo nuevo timón debe ser inspeccionado por la Comisión Técnica de la Asociación Argentina Clase Grumete antes de su instalación, la cual verificará que el mismo se haya realizado respetando las dimensiones y materiales citados.

4.2. Eje de timón:

Deberá ser de barra maciza, o caño con espesor mínimo de 3 mm, y su diámetro exterior no será menor a 25,4 mm.

El material deberá ser acero o acero inoxidable

4.3. Limeras:

Deberá ser construida en caño de acero inoxidable o acero, con espesor mínimo 2mm, en una sola pieza desde la parte superior de la cubierta hasta la parte inferior de la sobre quilla.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

5. CABINA

La cabina deberá estar confeccionada de acuerdo al plano, respetando tamaño, posición y forma.

El material de la cabina se ajustara al listado de materiales (ANEXO 1).

La escotilla debe tener una apertura máxima de 800 x 800 mm y contar con tapa corrediza, la cual debe poseer un sistema de guías que permitan su apertura y cierre mediante el deslizamiento hacia proa y popa (hasta el cierre total de la misma) y que cuente con rieles que impidan movimientos laterales y verticales. Asimismo la tapa debe ser posible de abrir y cerrar en cualquier momento sin el uso de herramientas.

La tapa de escotilla tendrá un espesor mínimo de 6mm, debiendo estar confeccionada en cedro o terciado.

La puerta de entrada podrá llegar hasta el piso.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

6. INTERIORES

Son obligatorios los mamparos y arreglos de interiores sobre plano en forma fija y permanente.

Si se usan pisos elevados cubriendo toda la cabina se puede suprimir el armazón de las cuchetas.

7. BANCADAS

No son obligatorias.

8. PISOS

Son obligatorios en cabina y cockpit su espesor, en ningún caso, será inferior a 6mm.

Su ubicación será entre cuquetas en la cabina y entre cantoneras como máximo en el cockpit. Su extensión hacia proa deberá alcanzar la cara de popa del palo.

Los pisos de cabina, estarán delimitado por la cara de popa del mástil, el mamparo removible o mamparo de ingreso, y en los laterales por los interiores de las estructuras de las cuquetas.

Los pisos de la cabina deberán tener un espesor mínimos de 6mm y máximo de 10mm, el peso total del piso central no podrá superar los 10 Kg.

Los pisos deberán ser de cedro, viraro o terciado.

Si se opta por la sustitución de cuquetas por piso elevado, éste no podrá estar a un nivel inferior al correspondiente a la base de la cantonera en su parte más baja y deberá mantener el espesor mínimo de 6mm.

El piso y su correspondiente estructura, deberán soportar sin deformarse ni romperse una presión equivalente a una persona de 100Kg parada en un solo pie, en toda su extensión.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

9. MAMPAROS

De acuerdo a lo consignado en ANEXO 1, es opcional el uso de terciados, los que deberán ser de 12 mm. Los medios mamparos interiores podrán ser de 8mm.

En cualquier caso, los mamparos deberán estar constituidos en una sola placa, quedando terminantemente prohibido llegar a los 12 mm u 8 mm indicados utilizando un sándwich de diferentes materiales y/o espesores para llegar al espesor indicado.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material,

verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

10. BORDA

Es obligatorio contar con orla o regala desde la proa hasta la proyección de la línea hacia ambas bandas en la terminación del tambucho de proa visto de proa a popa. Se autoriza la eliminación del botazo, tal como fueran construidos algunos grumetes originalmente. En este caso la orla o regala deberá tener como mínimo una extensión del 75% de la eslora del barco.

Tanto las orlas como los botazos deberán ser de cedro macizo y ajustarse a las siguientes medidas:

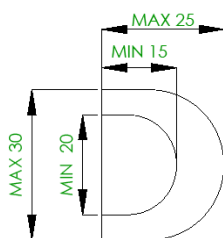
Medida de botazo:

ALTO:	Mínimo: 20mm	Máximo: 30mm
ANCHO:	Mínimo: 15mm	Máximo: 25mm

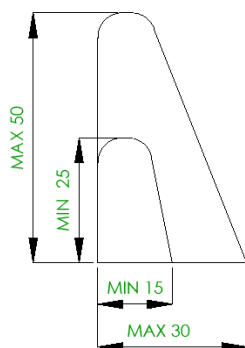
Medida de orla:

ALTO:	Mínimo: 25mm	Máximo: 50mm
ANCHO:	Mínimo: 15mm	Máximo: 30mm

BOTAZO



ORLA



Su perfil podrá ser redondeado, hasta llegar a la terminación de “media caña” (radio constante), respetando las medidas citadas. Pero en ningún caso se suprimirá más del 25% del perfil, para llegar a la forma deseada.

Sus medidas NO podrán variar a lo largo de su desarrollo de proa a popa, en toda la extensión del botazo.

Las orlas y los botazos deberán ser macizas quedando prohibido el uso de orlas o botazos huecos.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

11. MASTIL

Puede ser construido en madera o aluminio, dejándose libres las medidas de sus secciones.

Se recomienda en el caso de la madera, ajustarse al Plano, y en el caso del aluminio utilizar una sección que ofrezca la misma resistencia y prestación de un mástil de madera, según plano.

En ningún caso el peso total del mástil, sin herrajes será inferior a 19 kg., y su centro de gravedad no estará a menos de 3.750 mm de su base. Puede llevar riel o canaleta para embutir la relinga.

Medidas:

Sus alturas, tomadas desde el “PUNTO 0”, serán las siguientes (ANEXO 2):

- A) Hasta el borde inferior de la marca de tope (P Superior): 8.750 mm
- B) P: 8.000 mm
- C) Hasta eje de martingalas y arraigo del spinnaker: 6.740 mm
- D) Hasta eje de crucetas: 3.850 mm
- E) Hasta el borde superior de la marca de amura (P Inferior): 750 mm
- F) Hasta el punto de arraigo del estay proel: 6.630 mm

“PUNTO 0”: Los palos deberán contar con una marca que señale el “punto 0”. Este punto estará ubicado en la cara frontal del palo, en crujía y una altura coincidente con el “arrufo de cubierta al costado” del plano N° 8 – Plano de Mástil.

Posición del mástil:

La base del palo debe estar siempre apoyada en la carlinga, y ésta montada en la sobrequilla, o carlinga flotante. Se podrá hacer deslizar el palo, de proa a popa o viceversa, mediante el empleo de cuñas o herrajes acondicionados para ese uso.

La longitud desde el PUNTO 0 hasta la base del palo, medido en su cara frontal, no será menor a 700mm.

La base del palo, no se podrá deslizar de proa a popa durante las regatas.

La carlinga debe estar firmemente fijada al barco y no podrá, en ningún caso, moverse ni proa a popa, ni arriba o abajo, ni estribor o babor.

En la fogonadura pueden emplearse cuñas para modificar su posición. Si es necesario el uso de cuñas en la fogonadura para limitar la medida máxima de 2200mm del palo al proel (Medida “J” del punto 15), estas cuñas deberán estar amuradas firmemente al barco, de modo que no sea posible su remoción en forma manual.

12. FOGONADURA

La apertura máxima de la fogonadura, medida de proa a popa, será de 170 mm.

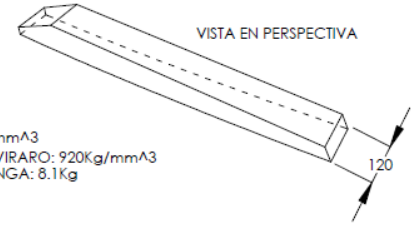
13. CARLINGA

Podrá optarse por el uso de CARLINGA ORIGINAL según plano o su alternativa de CARLINGA FLOTANTE, pero en cualquier caso, las mismas deberán ajustarse al plano y respetar las siguientes medidas maximas:

CARLINGA ORIGINAL



AREA DE PERFIL: 73.381mm²
AREA DE PERFIL: 0.073m²

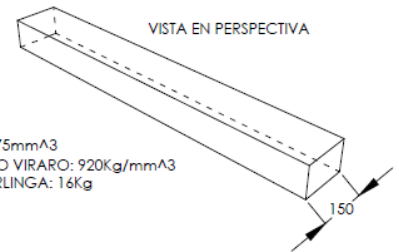


VOLUMEN: 0.0087mm³
PESO ESPECIFICO VIRARO: 920Kg/mm³
PESO DE LA CARLINGA: 8.1Kg

CARLINGA FLOTANTE



AREA DE PERFIL: 0.117m²



VOLUMEN: 0.0175mm³
PESO ESPECIFICO VIRARO: 920Kg/mm³
PESO DE LA CARLINGA: 16Kg

En caso que se opte por el uso de carlinga flotante, esta no podrá estar apoyada en más de 3 planeros y deberá removerse la carlinga original.

El material de la carlinga deberá ser viraro.

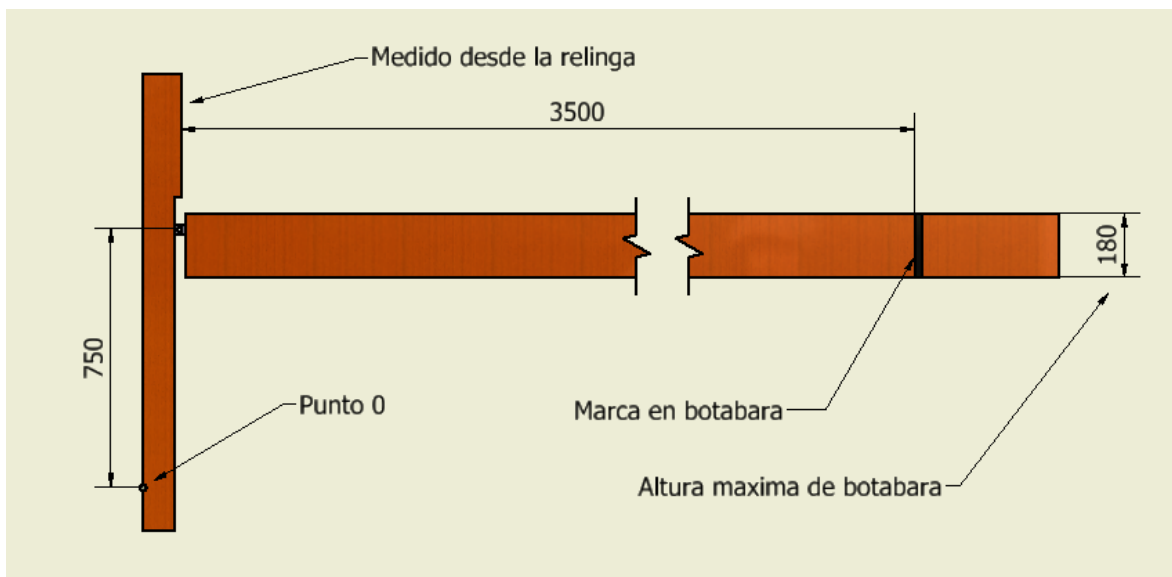
14. BOTAVARA

Puede ser construida en madera o aluminio adoptando el mismo criterio que el expuesto para el mástil.

La sección vertical máxima no debe superar los 180 mm en ningún punto.

La altura de la gancera no será menor de 750 mm medida desde el PUNTO 0 de palo.

Cuando tenga riel en la gancera será medida en su posición inferior.



15. TANGON

Puede ser de madera o aluminio. La medición se realizará en la posición de trabajo. Esto quiere decir que montado el tangón en el tintero y sostenido por el amantillo, no podrá superar la medida de 2.200 mm, medido desde crujía hasta la parte más alejada del tangón.

16. CRUCETAS Y MARTINGALAS

Serán de madera maciza, laminada, o metal. En todos los casos sus medidas mínimas deberán ajustarse al plano respectivo.

La mínima longitud de martingalas será de 300 mm, debiendo formar entre ellas un ángulo limitado entre los 90° y 110°.

La mínima longitud de crucetas será 620 mm.

17. JARCIA FIRME

Estay proel:

Debe estar constituido íntegramente en cable de acero galvanizado o acero inoxidable de construcción 1x19, con una carga mínima a la rotura de 950 Kg, y un diámetro mínimo de 4mm.

El estay de proa estará arraigado mediante un herraje fijo, sin ningún tipo de desplazamiento posible durante la navegación. Podrá llevar tensores sobre o bajo cubierta.

El herraje en sí podrá tener más de un punto de fijación para el estay, a fin de permitir el cambio fuera de regata, de su posición relativa al mástil, pero que de ninguna manera sea posible fijar el estay a una distancia menor de 250 mm del extremo proel de la roda y siempre que no se exceda desde el punto de arraigo del estay o su prolongación que corta la cubierta 2.200 mm hasta la cara de proel del mástil (ANEXO 2).

No debe existir físicamente posibilidad de montar el estay proel a menos de 250mm de la roda. Si hay herraje que lo permita deberá inutilizarse.

La amura del genoa nunca podrá estar por delante del estay proel.

Podrá utilizarse enrollador de vela de proa, sobre o bajo cubierta.

Distancia mínima de la roda al estay proel: 250 mm

Distancia máxima de la cara frontal del palo al estay proel: 2.200 mm

Obenques altos y bajos:

Deben estar constituidos íntegramente en cable de acero galvanizado o acero inoxidable de construcción 1x19, con una carga mínima a la rotura de 950 Kg, y un diámetro mínimo de 4mm.

Los obenques se tesarán mediante tensores de resistencia no menor a la de los cables utilizados y estos fijos a su vez al herraje correspondiente sobre cubierta.

(dibujos de ejemplos)

Estay popel:

Debe estar constituido íntegramente en cable de acero galvanizado o acero inoxidable de construcción 1x19, con una carga mínima a la rotura de 500 Kg, y un diámetro mínimo de 3mm.

Opción textil: Podrá utilizarse, para el estay popel, material textil de calidad máxima SK 75, con una carga mínima a la rotura de 500 Kg, diámetro mínimo de 3mm.

El estay de popa podrá llevar tensores sobre o bajo cubierta.

El estay de popa podrá llevar aparejo para facilitar su tesado y curvatura del mástil. Dicho aparejo o sistema es libre y podrá ser instalado en cubierta o bajo ella, pero no podrá llevar la posición del estay más atrás de la intersección de la cubierta con el espejo.

Obenquillos (Martingalas):

Debe estar constituido íntegramente en cable de acero galvanizado o acero inoxidable de construcción 1x19, con una carga mínima a la rotura de 300 Kg, y un diámetro mínimo de 2mm.

Los obenquillos podrán ser fijos o podrán ser tesados mediante tensores o aparejos de construcción libre y resistencia no menor a la de los cables utilizados.

No se podrá modificar la tensión de obenquillos en regata.

Opción textil: Podrá utilizarse, para los obenquillos, material textil de calidad máxima SK 75, con una carga mínima a la rotura de 300 Kg, diámetro mínimo de 3mm.

Resumen de diámetros:

	Carga mínima rotura	Acero galvanizado o inoxidable Diámetro mínimo	Opción textil Diámetro mínimo
Obenques y estay proel	950 Kg	4mm (1x19)	NO
Estay de popa	500 Kg	3mm (1x19)	3mm (SK75 Max)
Obenquillos	300 Kg	2mm (1x19)	3mm (SK75 Max)

18. JARCIA DE LABOR

La maniobra de labor es completamente libre, así como los accesorios para el establecimiento de las velas, respetando la limitación de materiales impuesta.

Se permite el uso de torre de en cockpit, con dimensión, posición y maniobra libre. Dicha torre debe ser confeccionada en MADERA, ALUMINIO y/o INOXIDABLE.

Puede optarse también para su construcción fibra de vidrio, siempre que esta sea realizada solo en este material, de una sola pieza maciza.

19. HERRAJES

Los herrajes del aparejo podrán ser de acuerdo a lo especificado en los planos respectivos o dentro de ese tipo, si es posible mejorarlos, debiendo como única condición ofrecer las mismas características de resistencia a la rotura, que los cables que soportan o conducen.

20. LANDAS DE OBENQUES

La separación entre las landas de obenques no deberá ser menor a 1.560 mm medidas entre las caras verticales de las landas.

21. PESOS

El peso mínimo de cada unidad de la clase Grumete deberá ser de 1.140 Kg.

Al momento de ser pesado, el casco deberá estar:

- ✓ Sin agua
- ✓ Completo
- ✓ Pintado en su totalidad, por dentro y por fuera.
- ✓ Listo para navegar

Al momento del pesaje solo podrá tener a bordo los siguientes ítems:

- a) Mamparo de división removible.
- b) Pisos.
- c) Molinetes y manijas de los mismos (máximo una manija por cada molinete), que deberán ser los mismos utilizados en regata.
- d) Motones de sobre y bajo cubierta, de peso y tamaño de los utilizados en regata.
- e) Accesorios (*1) e instalaciones fijas, sobre y bajo cubierta, que se usan en regata.
- f) Jarcia fija y de labor que se usan en regata.
- g) Mástil, botavara, tangón y sus respectivos herrajes utilizados en regata.

Todos los elementos que se encuentran fijados al casco en el momento de pesarse, deberán ser mantenidos en regata.

Se registrara, en el certificado de medición, un inventario de cualquier ítem relevante.

***1 Accesorios:** No se contará como accesorio los siguientes ítems:

- ▶ Batería
- ▶ Garrafa
- ▶ Fondeo
- ▶ Cabo y/o herraje de amarre
- ▶ Cabos libres, que no formen parte de la maniobra estándar
- ▶ Elementos de seguridad
- ▶ Velas
- ▶ Equipamiento electrónico o eléctrico no fijado al barco
- ▶ Cualquier otro elemento que, a criterio del medidor, no sea considerado como habitual en un barco de regata

Compensaciones:

Si la unidad pesara menos que el mínimo admitido, se le colocarán correctores de plomo fijados en forma permanente detrás de la sección 5.

Correctores:

Ninguna parte de los correctores estará más baja que 5 cm por debajo de la superficie interior de la cubierta.

Si el peso de los correctores debiera exceder los 40 kg., serán divididos en cuatro partes iguales y fijados permanentemente en los durmientes de baos en las secciones 3, 4, 5 y 6.

El peso y la ubicación de los correctores deberán constar en el certificado de medición.

22. MATERIALES ESPECIALES:

Atendiendo a los numerosos pedidos de deportistas y asociados, en el sentido de modificar parte de la reglamentación relativa a la construcción, y permitir el uso de materiales nuevos, ya experimentados en otras embarcaciones, la asociación se abocó al detenido estudio de los distintos puntos donde esas modificaciones fueran más efectivas sin disminuir empero, las condiciones y cualidades de las unidades construidas hasta el presente.

Luego de prolijas comparaciones y atento a que el GRUMETE se ha proyectado para ser construido, por aficionados hábiles en carpintería al par que por profesionales, se determinaron aquellos puntos susceptibles de mejoras y que añaden, si cabe, mayor seguridad y mejor control de sus medidas y efectos. Sustancialmente las innovaciones contenidas en este Reglamento e incorporadas definitivamente a la construcción de unidades de la Clase son las siguientes:

A) LAMINADOS

Se autoriza el empleo de piezas laminadas en aquellas secciones donde su empleo resulta más adecuado, procurándole al mismo tiempo mayor fortaleza y curvas de mayor ajuste. Está prohibido el uso de materiales como la fibra de carbono, titanio, kevlar o compuestos similares, así como cualquier otro material con menor peso específico que el material que va a reemplazar.

Dichas piezas de construcción alternativa son las siguientes:

- Roda
- Escuadras de cuadernas
- Baos comunes
- Baos reforzados
- Baos cortos
- Escuadras de cubierta
- Baos de carroza

Estas piezas deberán ser macizas.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, o se quiera utilizar alguna forma constructiva no habitual, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

B) TERCIADOS

Es también opcional, y sujeto a las mismas cláusulas para su aplicación en:

- 1) Cubierta
- 2) Techo de carroza
- 3) Pisos
- 4) Escotilla y tambucho de proa

Deberá emplearse terciado marino.

- 1) Cubierta: El espesor mínimo de la cubierta en cualquier caso será de 10mm, se podrá llegar a los 10mm utilizando 2 capas de 5mm, se prohíbe el uso de más de 2 capas de terciado.
- 2) Techo de carroza: El espesor mínimo será de 8mm, se prohíbe el uso de sándwich de espesores menores para alcanzar los 8mm.
- 3) Pisos: El espesor del terciado a utilizar en los pisos deberá estar comprendido entre 6mm y 10mm.
- 4) Escotilla y tambucho de proa: Espesor mínimo 6mm.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, o se quiera utilizar alguna forma constructiva no habitual, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

23. PLASTICOS REFORZADOS:

Se han realizado experimentos sobre modelos con fibra de vidrio, y comprobado fehacientemente sus condiciones de aplicabilidad.

Por consiguiente y considerando que su uso se ha generalizado en vista de que rinde beneficios en el orden económico y práctico, ya que aplicándolo correctamente, su duración justifica la inversión inicial que resultará única, se ha reglamentado su aplicación de acuerdo a las especificaciones que se detallan.

En caso que se quiera reemplazar un material de los citados, ya sea porque dicho material no se consigue o su costo sea excesivo, o se quiera utilizar alguna forma constructiva no habitual, se deberá consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete y será esta la que apruebe o no el reemplazo de algún material, verificando que el nuevo material cumpla con las características de seguridad y durabilidad adecuadas, y que dicho reemplazo no otorgue una ventaja competitiva respecto al material original a reemplazar.

A) Cubierta:

El espesor total de la cubierta, en ningún caso, podrá ser menor a 10 mm. Mientras que el terciado o madera que la conforme deberá tener un espesor mínimo de 8 mm.

Para el acabado se podrá utilizar tela de vidrio, mínimo Matt 300 o Rowing 220gr , con resina epoxi o poliéster. O simplemente masilla epoxi.

B) Techo de carroza:

El espesor mínimo del techo de la carroza, en ningún caso, podrá ser menor a 8mm. Mientras que el terciado o madera que la conforme deberá tener un espesor mínimo de 6 mm.

Para el acabado se podrá utilizar tela de vidrio, mínimo Matt 300 o Rowing 220gr, con resina epoxi o poliéster. O simplemente masilla epoxi.

C) Escotilla y tambucho de proa:

Se mantendrá en cualquier caso el espesor mínimo de 6mm del terciado o madera que la conforme. Incrementando su espesor en forma libre con la fibra de vidrio utilizada.

Para el acabado se podrá utilizar tela de vidrio, mínimo Matt 300 o Rowing 220gr, con resina epoxi o poliéster. O simplemente masilla epoxi.

24. MATERIALES PROHIBIDOS

Está prohibido el uso en casco, palo o botavara de cualquier material diferente a los citados en el presente reglamento. Cualquier reemplazo de dichos materiales deberá ser aprobado por la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la Clase Grumete.

Asimismo se prohíbe terminantemente el uso, en cualquier parte de la embarcación, de los siguientes materiales, tanto en estado puro como parte principal de una aleación:

- ◆ Titanio
- ◆ Kevlar
- ◆ Fibra de Carbono

NOTA: Este listado de materiales prohibidos será actualizado anualmente por la Comisión Directiva de la Asociación Argentina de la Clase Grumete, en asesoría de la Comisión Técnica de esta clase, sin previo aviso, en caso de pretender utilizar un material que podría considerarse “exótico” o “de costo elevado” sugerimos consultar a la Comisión Técnica de la Asociación Argentina de la clase Grumete previo a su instalación.

CAPITULO III

Velamen: detalles de fabricación, uso y medición

1. CONDICIONES GENERALES

Las velas cuyo uso es reglamentario para las regatas son las siguientes:

- Mayor
- Genoa
- Foque
- Spinnaker

(Se suprime MAYOR DE CAPA y TORMENTIN para su uso en regata)

La distribución de paños en las velas es libre, debiendo ser los mismos simples, quedando únicamente permitido los refuerzos en los puños.

Se permite la colocación de un panel transparente, en genoa y mayor, no tejido, cuya superficie total tendrá un máximo de 0,5 m² (metros cuadrados) por vela.

En la mayor se permite un panel transparente para ver la cruceta, pero en ningún caso la superficie transparente total será superior a los 0,5 m² (metros cuadrados) en dicha vela.

2. MEDIDAS

2.1 MAYOR

Medida	Mínimo (mm)	Máximo (mm)
A) Gratil	7920	8000
B) Baluma	8583	8670
C) Pujamen	3465	3500

Ancho MGU	1320
Ancho MGM	2360
Ancho MGL	3080

A) Puño de driza (galleta)

Ancho máximo 120 mm

B) Fajas de rizos

La vela deberá tener una mano de rizo como mínimo. Esta deberá estar a no más de 1000 mm del pujamen.

Podrá tener dos manos de rizos que estarán a no menos de 800 mm y no más de 1.000 mm del pujamen la primera de ellas y a no menos de 1.600 mm y no más de 2.000 mm del pujamen la segunda.

C) Tipo de tela y peso mínimo:

Material de la vela mayor: Dacron SQ o Dacron YT.
Se prohíbe el uso de cualquier material laminado.

Peso mínimo: 5 Onzas USA o su equivalente.

D) Battens:

No podrán ser más de cuatro, y sus longitudes máximas no podrán exceder de:

800 mm para el superior

1.200 mm para el Nº 2 (contando desde el tope de driza hacia el puño de escota)

1.400 mm para los dos inferiores

E) Bolsillos de battens:

Máximo 50 mm de ancho

F) Refuerzos

Se permitirán refuerzos en los tres puños y en los ollaos de amantes, de rizos, los cuales no serán de más de 1.30 m

- G) Se podrá colocar un ollao o faja para Cunningham en el gratil.
- H) Se permite un ollao para tensionar la baluma
- I) La vela Mayor deberá estar unida al mástil con relingas y/o garruchos.

2.2 FOQUE:

Medida	Mínimo (mm)	Máximo (mm)
A) Gratil	5891	5950
B) Baluma	5326	5380
C) Pujamen	2218	2240

D) Tipo de tela y peso mínimo:

Material del foque: Deberá ser Dacron SQ, Dacron YT o 205 SQ.
Se prohíbe todo tipo de material laminado.

Peso mínimo de tela: 3 onzas USA o su equivalente.

E) Refuerzos en los puños libre

F) Podrá tener un máximo de tres battens en la baluma.

2.3 GENOA:

Medida	Mínimo (mm)	Máximo (mm)
A) Gratil	6237	6300
B) Baluma	5940	6000
C) Pujamen	3693	3730

d) Tipo de tela y peso mínimo:

Tipo de tela: El material deberá ser Dacron SQ o Dacron YT.
Se prohíbe todo tipo de material laminado.

Peso mínimo de tela: 3 onzas USA o su equivalente.

e) Refuerzos

Se permitirán refuerzos en los tres puños los cuales, no serán de más de 1.300 mm² en total.

2.4 SPINNAKER

Medida	Mínimo (mm)	Máximo (mm)
A) Relinga	6930	7000
B) Pujamen	3960	4000
C) Ancho 1/2	4010	4050
C) Globo o Costura	7871	7950

e) Tipo de tela y peso mínimo:

Tipo de tela: Nylon

Peso mínimo de tela: 33 gramos por metro cuadrado.

e) Refuerzos en los puños libre

ASOCIACION ARGENTINA
- CLASE GRUMETE -

3. MARCAS DISTINTIVAS:

Es obligatorio el uso en la vela mayor y mayor de capa la letra "G" característica de la clase, pegadas en ambas caras y por encima al número de la embarcación.

Las medidas indicadas para unificar los tamaños son las siguientes:

Letra "G" 450 mm de alto y de formato circular, por 50 mm de ancho en el trazo.

4. MEDICION:

4.1 MAYOR:

Se debe extender la vela en el suelo, con los balumeros y repiques sueltos. Se eliminarán las arrugas de la baluma, gratil y pujamen, sin deformar la trama. Estando la vela extendida de esta manera se procederá a realizar la medición (ANEXO 5)

a) Gratil:

Se medirá desde la intersección de las prolongaciones del gratil y pujamen, hasta la intersección del gratil con la parte superior de la galleta, en línea recta sin tener en cuenta el alunamiento que pudiera tener.

b) Pujamen:

Se medirá desde la intersección de las prolongaciones del gratil y pujamen hasta la intersección de este último con la baluma, en línea recta sin tener en cuenta el alunamiento que pudiera tener.

c) Baluma:

Se medirá desde la intersección del pujamen con la baluma, hasta la intersección del gratil con el borde superior de la galleta, en línea recta, sin tener en cuenta el alunamiento.

d) Anchos:

Se deberán tomar los anchos transversales desde los puntos correspondientes a los tres cuartos, la mitad y el cuarto de la baluma.

Para ubicar el punto correspondiente a la mitad de la baluma, se doblará la vela uniendo el tope con el puño de escota.

Para ubicar los puntos correspondientes a los tres cuartos, y al cuarto de la baluma se doblará la vela uniendo el tope con el punto correspondiente a la mitad respectivamente.

- 1) El ancho máximo (MGU) correspondiente a la altura de tres cuartos tomado entre la baluma y el punto más cercano del gratil, incluyendo la relinga, no deberá ser más de lo citado en las medidas.
- 2) El ancho máximo (MGM) correspondiente a la altura de la mitad tomado entre la baluma y el punto más cercano del gratil, incluyendo la relinga, no deberá ser de más de lo citado en las medidas.
- 3) El ancho máximo (MGL) correspondiente a la altura del cuarto tomado entre la baluma y el punto más cercano del gratil, incluyendo la relinga, no deberá ser más de lo citado en las medidas.

4.2 GENOA:

Se realizará el mismo procedimiento que con la mayor, estirándola en el piso.

Las medidas se tomarán de las intersecciones de las prolongaciones de los lados adyacentes (ANEXO 7).

En caso de que dicha intersección se obtenga a notable distancia de la vela, por tratarse de ángulos muy agudos (caso de los puños de escota y driza) se tomará como límite el borde exterior del ollao, siempre y cuando el mismo no tuviera un ancho total mayor a 5 cm. Esta alternativa se podrá utilizar para algunos puños de driza que por su tipo de construcción no se pueda determinar dónde termina exactamente la vela.

La baluma y el pujamen tendrán una curvatura uniforme, no permitiéndose que se ensanche artificialmente el puño de driza mediante el agregado de refuerzos excesivamente rígidos.

No podrá tener battens en la baluma ni en el pujamen.

4.3 FOQUE

Se seguirá el mismo criterio que para la genoa (ANEXO 6).

Podrá tener un máximo de tres battens en la baluma.

4.4 SPINNAKER

El spinnaker deberá ser una vela de tres puños simétricos con respecto a su eje medio.

Será presentado en forma natural en el suelo, doblado por la mitad en forma simétrica.

Se aplicará suficiente tensión como para eliminar las arrugas y los dobleces en las direcciones en las cuales hay que medir.

Se tomarán las siguientes medidas (ANEXO 4):

a) Baluma o relingas:

Se medirán desde, el punto de tope hasta la intersección de la prolongación de la relinga y pujamen, no deberá estar fuera de las medidas descriptas.

b) Pujamen:

Se medirá desde la intersección de las prolongaciones de la relinga y pujamen hasta el centro del mismo, la medida obtenida se multiplicará por dos, no deberá estar fuera de las medidas descriptas.

c) Ancho 1/2

Se plegará la vela nuevamente por la mitad de manera que quede doblada en dos, es decir apoyando el puño de tope sobre los dos puños de escota.

Se obtendrá de esta manera un punto medio de la relinga y otro en el globo, uniendo estos puntos se obtendrá una medida que multiplicada por dos será el ancho medio, no deberá estar fuera de las medidas descriptas.

d) Globo o costura:

Se medirá desde el punto de tope hasta el centro del pujamen, estirando la tela levemente para eliminar las arrugas, no deberá estar fuera de las medidas descriptas.

4.5 REFUERZOS:

Los refuerzos se medirán desde el lado exterior del ollao del puño que se quiere medir.

De esta forma ninguna parte del refuerzo estará más allá de la medida máxima, del ollao correspondiente.

CAPITULO IV

Marcas, topes y tallas

(ANEXO 2)

1. MASTIL:

Se deberán pintar las franjas que indican los límites del gratil con pintura negra (Excepto en palos negros, que se utilizara pintura blanca) de 19 a 25 mm de ancho, circundando el mástil y a las siguientes distancias:

La de tope, su borde inferior estará a 8.750 mm de la línea de "Arrufo de cubierta", al costado.

La de amura, su borde superior estará a 750 mm del mismo punto tomado con referencia para el primero.

Punto 0, el mástil deberá contar con una marca en su arrufo de cubierta. Este punto estará ubicado en la cara frontal del palo, en crujía y una altura coincidente con el "arrufo de cubierta al costado" del plano N° 8 – Plano de Mástil.

2. BOTAVARA:

También la botavara deberá tener una franja negra (Excepto en botavaras negras, que se utilizara pintura blanca) pintada del mismo espesor que las del mástil, estará a 3.500 mm del punto donde la prolongación ideal de la cara proel de la relinga del gratil se encuentra con la botavara.

Dicho punto no estará a más de 80 mm hacia atrás del centro del mástil.

3. SOBREQUILLA:

Se deberá grabar a fuego o a buril, en la sobrequilla, a la altura de las cuadernas 5a y 6a, el número de la embarcación de cifras de 35 mm de altura rellenando con pintura el grueso del trazo así logrado.

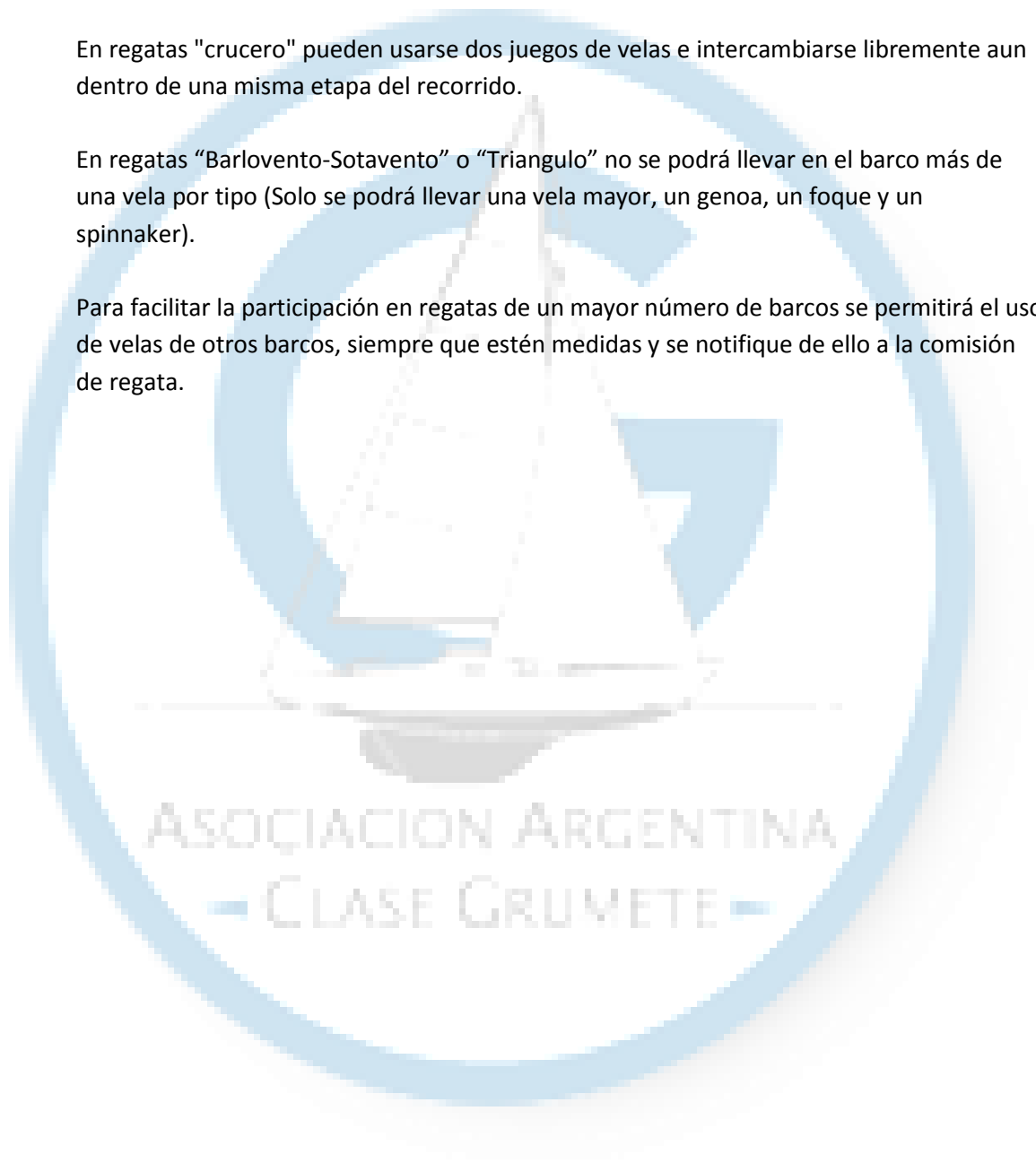
4. MARCAS Y SELLOS EN LAS VELAS:

Todas las velas deberán tener en sus puños de amura el sello de la Asociación, en que conste, el número del barco al cual han sido encargadas, sello de la fecha de medición y firma del medidor.

En regatas "cruceiro" pueden usarse dos juegos de velas e intercambiarse libremente aun dentro de una misma etapa del recorrido.

En regatas "Barlovento-Sotavento" o "Triangulo" no se podrá llevar en el barco más de una vela por tipo (Solo se podrá llevar una vela mayor, un genoa, un foque y un spinnaker).

Para facilitar la participación en regatas de un mayor número de barcos se permitirá el uso de velas de otros barcos, siempre que estén medidas y se notifique de ello a la comisión de regata.



CAPITULO V

Reglas y requisitos a cumplir para correr regatas de clase.

Todo barco perteneciente a la Clase Grumete, podrá tomar parte en regatas de la clase siempre que reúna los siguientes requisitos:

1. ASOCIADO

El o uno de sus propietarios deben pertenecer a la Asociación, y abonar la anualidad que ésta fije.

2. CERTIFICADO DE MEDICION

Cada barco medido y aprobado tendrá su correspondiente Certificado de Medición. Este garantiza que el barco está en igualdad de condiciones con los que hasta ese momento hayan ingresado a la Clase. Dicho Certificado constará de tres partes: Medición de casco, Medición de mástil y jarcia y Medición de velas. Asimismo se encontrará a la vista en la Página de la Clase.

3. MARCAS EN MASTIL Y BOTAVARA

Es rigurosamente obligatorio el ostentar las marcas reglamentarias que indican los límites permitidos para la mayor.

4. VELAS

Todas las velas de un Grumete deben ser medidas y de resultar aprobadas, selladas por el medidor, en su puño de amura.

En consecuencia, no se podrá tomar parte en regatas si no se cuenta con las velas aprobadas, quien así no lo hiciera, lo hace contraviniendo reglas destinadas a evitar ventajas o uso indebido de velas y se hará pasible de ser descalificado.

A excepción del "Gran prix anual", en regatas "triángulo" o "barlovento sotavento" no se podrá usar más de una vela de la misma clase en todo el campeonato, torneo o copa.

En regatas "Barlovento-Sotavento" o "Triangulo" no se podrá llevar en el barco más de una vela por tipo (Solo se podrá llevar una vela mayor, un genoa, un foque y un spinnaker).

El spinnaker puede ser usado simultáneamente con cualquier otra vela de proa.

En regatas "crucero" pueden usarse dos juegos de velas e intercambiarse libremente aun dentro de una misma etapa del recorrido.

Para facilitar la participación en regatas de un mayor número de barcos se permitirá el uso de velas de otros barcos, siempre que estén medidas y se notifique de ello a la comisión de regata.

5. TRIPULACION

En regatas "triángulo" o "barlovento sotavento" la tripulación máxima permitida será de tres personas.

6. RESTRICCION PARA ADRIZAR

Está prohibido el uso de cualquier aparato o artificio que sostenga o ayude a sostener a un tripulante, total o parcialmente fuera del barco.

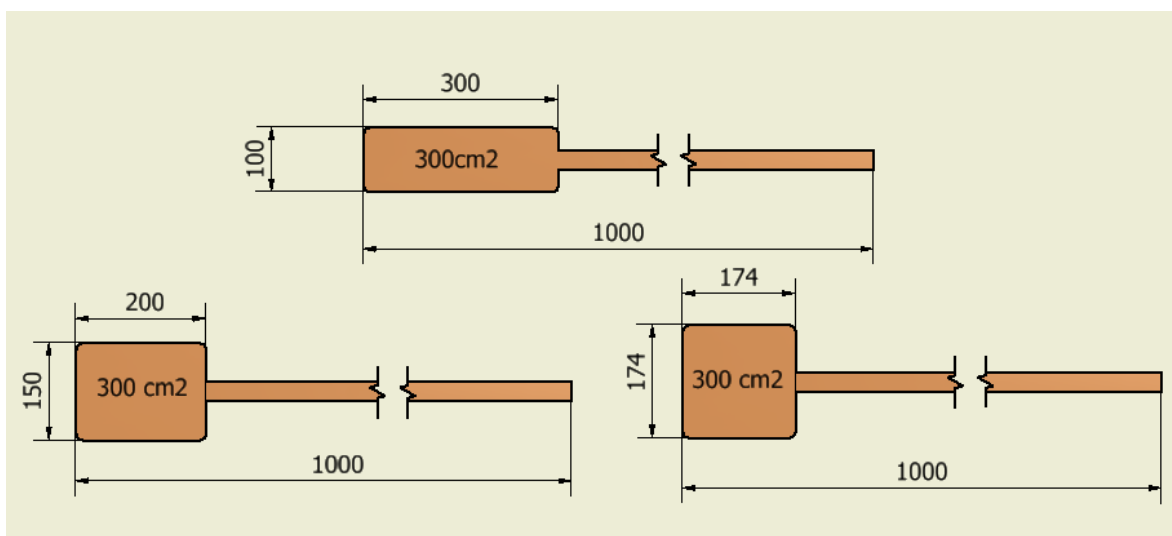
7. EQUIPO

En todas las regatas de clase se deberá correr obligatoriamente con los siguientes elementos:

- a) Armazón completa de sus cuchetas s/plano
- b) Pisos
- c) Ancla de 8 kg si es de cepo, 4,5 kg si es Danforth o 3 kg si es Danforth hi-tensile.
- d) Un cabo de 20 m de largo, sin uniones, con un diámetro mínimo de 8mm y una resistencia teórica a la rotura de 450 kg.
- e) Un salvavidas de rueda o herradura y tres chalecos para personas adultas.
- f) Un balde de achique, de capacidad mínima 5 Litros.
- g) Una bomba de achique manual, en perfecto estado de funcionamiento, con una capacidad mínima de 0,25 Litros por bombeada.

h) Un remo, con largo mínimo de 1000mm y pala de superficie superior a 30.000mm². (300 cm²)

Ejemplo de medidas mínimas de remo:



8. ACABADO DE FONDOS

Está terminantemente prohibido el uso de grafito o cualquier otra sustancia deslizante aunque su duración sea temporaria. Únicamente se autoriza la pintura epoxi (de cualquier marca o tipo) y cobre marino (de cualquier marca o tipo).

No se autoriza el uso de pintura decapante.

9. SACADAS A TIERRA

Para toda regata, ya sea de triángulo, barlovento sotavento o de crucero, un grumete deberá estar como mínimo, cinco días antes en el agua. Cualquier excepción a esto deberá estar específicamente autorizada por la Comisión de Regata.

Se admite la sacada a tierra en cualquier momento, siempre que el barco vuelva a estar flotando en un plazo de 2 (dos) horas como máximo.

10. MEDICIONES

10.1. CASCO

Para poder participar en regatas abiertas de la Clase, toda embarcación deberá ser previamente medida por un medidor oficial designado por esta Asociación.

La tarea del medidor será la de controlar las diferentes medidas de construcción según planos y asentar en una planilla especial, las que resulten del casco observado.

El medidor no posee autoridad para otorgar o denegar certificados o interpretar las reglas.

El formulario de medición se llenará por duplicado y deberá ser elevado al Consejo Directivo con el agregado que en él figure todo aquello que presuponga un motivo de rechazo o indique alguna irregularidad notable en su construcción o aparejo.

Las características de la unidad así consignadas serán estudiadas y de resultar aprobadas se extenderá el correspondiente CERTIFICADO DE MEDICION.

10.2. INCOMPATIBILIDAD DE MEDIDORES

Los medidores no podrán intervenir ya sea total o parcialmente en la medición de un "Grumete", cuando se encuentre comprendido en los siguientes casos:

- a) Hayan intervenido en la construcción o alteración, ya sea del casco, arboladura y velamen.
- b) El barco haya sido construido por firmas en las que ellos tengan intereses especiales.
- c) Sean propietarios o copropietarios del barco o miembros permanentes de su tripulación.

10.3. SISTEMA DE MEDICION DE PALOS

Para la medición del peso del palo, se colocará el palo con la cara de popa hacia abajo, y se apoyará la parte superior de la marca inferior del P, sobre un borde (un ángulo que tendrá el medidor para dicho efecto) y se tomará el peso en la parte inferior de la marca superior del P. Dicho peso no será menor que 9,5 kg. Para esta medición el palo deberá tener toda su jarcia fija en su posición,

con los cables estirados y atados al mástil, así como todas sus drizas colocadas y los grilletes de las mismas, si los tuvieren, atados en la posición de la marca del P inferior.

Los palos que se hicieran nuevos, ya sea de madera o aluminio, se deberán pesar antes de su armado para corroborar el peso máximo total de 19 kg. Para ello deberán informar al medidor para su pesaje.

El palo deberá contar con una marca del “punto 0”, de “cubierta al costado”, que deberá ser marcada de forma inamovible. Para los palos de aluminio se marcará un punto y un número cero “0” grabados ambos en bajorrelieve. Para los palos de madera, se colocará un remache de cobre, con un punto marcado en bajorrelieve.

Desde dicho punto, se medirán el resto de los herrajes y marcas, para que cumplan con el Anexo II, y con todas las medidas de jarcias y herrajes que figuran en este Reglamento

11. FISCALIZACION

Periódicamente la Asociación podrá controlar las marcas obligatorias o cualquiera de las medidas y especificaciones del presente Reglamento, para verificar su cumplimiento se utilizará la planilla del (ANEXO 3)

Al disputarse el Campeonato Argentino, se verificará especialmente el cumplimiento del reglamento, en todos sus aspectos.

Toda embarcación deberá cumplir con lo establecido en dicha planilla, si así no lo hiciera no podrá participar en regatas de la clase.

Cualquier embarcación podrá ser controlada, por un medidor oficial u oficial de día, al finalizar una regata o durante un campeonato, en caso de no cumplir con lo especificado en **el presente reglamento** podrá ser pasible de descalificación.

En los campeonatos que la Comisión directiva lo disponga de antemano, se controlara el cumplimiento de todas las medidas y marcas de las embarcaciones que hayan obtenido los 3 primeros puestos del campeonato y/o el ganador de cada día.

12 CAMPEONATOS RIOPLATENSE Y ARGENTINO

Para que un barco pueda participar en estos campeonatos su propietario deberá ser asociado de la clase y estar al día con la anualidad fijada por la Asociación.

13. RESTRICCIONES PARA LOS ORGANIZADORES DE REGATAS

LIMITE DE VIENTO

- a) Las regatas entre boyas NO SE LARGARAN si durante la media hora previa a la partida el viento oscila alrededor de 20 Kt.
- b) NO SE LARGARAN regatas con menos de 5 Kt de viento.
- c) Las regatas crucero NO SE LARGARAN si durante la media hora previa a la partida el viento oscila alrededor de 20 Kt o mayor y el pronóstico es a mantenerse o subir.

14. PENALIZACION EN REGATA

En toda regata de clase, cuando un barco necesite penalizarse, lo hará siempre mediante UN giro tanto para rehabilitarse por reglas de la parte 2 del RRV como regla 31 del RRV. Esto modifica la regla 44.1 del Reglamento de Regata a Vela.

15. REPARACIONES EN FIBRA DE VIDRIO

Toda reparación que se realice en el casco o palo mediante el uso de fibra de vidrio, quedara siempre sujetas a la aprobación de la Comisión Técnica de la Clase. Las que ya existan deberán ser declaradas y figurar observadas en el certificado del barco.

Quedará a criterio de la comisión Técnica de la Asociación Argentina de la clase grumete, la aceptación o rechazo de la solicitud de reparaciones mediante el uso de este material.

Si un barco realizara una reparación en este material y dicha reparación no figura en el certificado de medición, es pasible de descalificación.