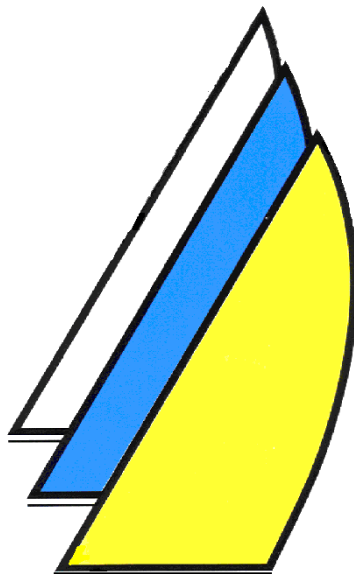


REGLAMENTO TÉCNICO



FEDERACIÓN DE VELA LATINA CANARIA

ÍNDICE.

1.0. INTRODUCCIÓN.

2.0. OBJETO.

3.0. DIMENSIONES.

PRINCIPALES.

3.1. DEFINICIONES.

3.2. ESLORA.

3.3. MANGA

3.4. PUNTAL MEDIO.

4.0. CONSTRUCCIÓN DEL CASCO.

4.1. MATERIALES PERMITIDOS.

4.2. MÉTODO DE CONSTRUCCIÓN.

4.3. DISPOSICIÓN GENERAL.

4.4. FORMAS.

4.4.1. SECCIONES.

4.4.2. PERFIL.

4.5. CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS.

4.5.1. PESO

4.5.2. QUILLA.

4.5.3. DORMIDO.

4.5.4. RODA.

4.5.5. CODASTE Y ESPEJO.

4.5.6. CUADERNAS Y VARETAS.

4.5.7. TABLAZÓN.

4.5.8. REFUERZOS LONGITUDINALES.

4.5.9. BANCOS.

4.5.10. TANQUES.

4.5.11. CORREDORES.

4.5.12. TIMÓN.

5.0. COMPLEMENTOS DEL CASCO.

5.1. HERRAJES.

5.1.1. CABILLAS.

5.1.2. CADENOTES.

5.1.3. MURERAS.

5.1.4. ESCOTERAS.

5.1.5. FOGONADURAS.

5.1.6. HERRAJES DEL TIMÓN.

5.1.7. CARLINGA.

5.1.8. CORNAMUSAS.

5.1.9. CANILLA.

5.1.10. GUARDACABOS. OLLAOS Y CAPUCHÓN.

- 5.2. MANIOBRAS.
 - 5.2.1. DRIZA.
 - 5.1.1. OBENQUES.
 - 5.2.3. ESTAYS
 - 5.2.4. AMURA Y ESCOTA
 - 5.2.5. APAREJOS PARA FACILITAR LA BANDA DE LA TRIPULACIÓN.
- 5.3. LASTRE.
 - 5.3.1. LASTRE FIJO.
 - 5.3.2. LASTRE MÓVIL.
- 5.4. ARBOLADURA.
 - 5.4.1. PALO.
 - 5.4.2. PALANCA.
- 5.5. ORZA.
- 5.6. VELA
- 6.0. ELEMENTOS DE SEGURIDAD.
 - 6.1. TRIPULACIÓN.
 - 6.2. FLOTABILIDAD.
 - 6.3. CHALECOS SALVAVIDAS.
 - 6.4. ELEMENTOS DE AMARRE Y FONDEO.
 - 6.5. SEÑALES DE SOCORRO.
 - 6.6. LUCES
 - 6.7. MEDIOS DE ACHIQUE.
 - 6.8. OTROS ELEMENTOS A BORDO.
- 7.0. HOMOLOGACIÓN Y SANCIONES.
 - A) ANEXO 1. Espesor de los laminados dependiendo de las capas de fibra aplicadas.
 - B) ANEXO 2. Densidad de las maderas más utilizadas en la carpintería de ribera en Gran Canaria.
 - C) ANEXO 3. Bibliografía.
 - D) ANEXO 4. Hojas de Medición.

1.0.- INTRODUCCIÓN.

Estas reglas vienen a cubrir un vacío importante en las vigentes Reglas de la Clase Nacional de Vela Latina Canaria.

Actualmente lo referente a las dimensiones, construcción y complementos del casco, así como elementos de seguridad a bordo, venía definido por las reglas 10,15,16,17, 18 y 31 del texto anteriormente citado.

Todas las temporadas se venían observando fuertes polémicas acerca de lo que debía ser permitido o no cada vez que algún *bote* presentaba un elemento novedoso. Esto se producía debido a la falta de definición de algunas reglas en unos casos, o a la carencia de las mismas en otros. Es por este motivo por el que la Federación de Vela Latina ha decidido elaborar un Reglamento Técnico que acabe con los problemas que se presentan año tras año.

Como cualquier reglamentación nueva, ésta podrá parecer a los interesados controvertida. El único interés que persigue la Federación de Vela Latina Canaria es el de mantener la tradición de los *botes* de Vela Latina actuales, disminuir en lo posible las diferencias entre estos, potenciando la influencia de la tripulación y la preparación del *bote* en el rendimiento del mismo, eliminar la escalada de costes de los complementos al limitar los materiales a utilizar y asegurar la seguridad tanto de las embarcaciones como la de sus complementos para evitar, en la medida de lo posible, las averías y los accidentes.

2.0.- OBJETO.

El objeto del presente Reglamento Técnico de la Vela Latina Canaria es el de establecer normas en los siguientes apartados:

- Dimensiones principales.
- Construcciones del casco.
- Complementos del *bote* de Vela Latina Canaria.
- Elementos de seguridad del Bote de Vela Latina Canaria.
-

El cumplimiento de esta reglamentación posibilitará a los armadores de los *botes* la participación en las distintas regatas y trofeos que la Federación de Vela Latina Canaria organiza a lo largo de la temporada.

Las reglas de Elementos de Seguridad, no reemplazan, sino que complementan las normas oficiales de seguridad vigentes emitidas por las Autoridades de Marina.

La presente reglamentación será de obligado cumplimiento atendiendo a los plazos abajo descritos:

<i>REGLAS</i>	<i>VIGENCIA A PARTIR DE:</i>
<i>DIMENSIONES PRINCIPALES</i>	<i>TEMPORADA 1995</i>
<i>CONSTRUCCIONES DEL CASCO(botes ya construidos)</i>	<i>TEMPORADA 1996</i>
<i>CONSTRUCCIÓN DEL CASCO (botes nuevos)</i>	<i>1 de Junio de 1994</i>
<i>COMPLEMENTOS DEL CASCO</i>	<i>TEMPORADA 1995</i>
<i>ELEMENTOS DE SEGURIDAD</i>	<i>TEMPORADA 1995</i>

3.0.- DIMENSIONES PRINCIPALES.

3.1.- DEFINICIONES.

a) Eslora.

La eslora ,E, Es la distancia en metros, medida entre la parte más exteerna de la *roda* y del *espejo*.

b) Manga.

La manga, es la distancia en metros, medida por la parte exterior del casco, de banda a banda, a la altura de la *cinta*, excluyendo los *cintones*.

c) Puntal medio.

El puntal medio ,P, es la medía aritmética de las siguientes medidas, expresadas en metros.

- Puntal en proa; distancia desde la parte superior del extremo de proa de la *cinta* y la prolongación del canto alto de la *quilla*.

- Puntal en popa; distancia entre la mitad de una línea imaginaria que une los cantos superiores de las cintas en sus extremos de popa y la prolongación del canto alto de la *quilla*.

Los puntales de proa y popa deben ser medidos de tal manera que la prolongación de la *quilla* y la plomada lanzada desde la *cinta* formen unángulo rectángulo (90 grados).

3.2.- ESLORA.

- a) La eslora ,E, tal y como se define en 3.1.a) no ha de ser menor que 6,60 m. ni mayor que 6.70 m.

3.3.- MANGA.

- a) La manga máxima, M, medida en la zona de máximo ancho del *bote*, tal y como en 3.1.b), no ha de ser menor que 2.20 m. ni mayor que 2,40 m
- b) La manga en el *espejo*, medida en el mismo, tal y como se define en 3.1 b), no ha de ser menor que 1,45 m ni mayor que 1,70 m.

3.4.- PUNTAL MEDIO.

El puntal medio ,P, tal y como se define en 3.1. c), no ha de ser menor que 1,20 m. ni mayor que 1,35 m .

Además, el puntal en proa no podrá ser inferior a 1,15 metros, ni mayor que 1,25m., ni el puntal en popa inferior a 1,30 metros, ni mayor que 1,45 metros.

En la página siguiente, la gráfica 3.1. ilustra como se deben tomar las medidas de la eslora ,E, la manga máxima ,M, la manga en el espejo, y el puntal en proa y popa.

4.0.- CONSTRUCCIÓN DEL CASCO.

4.1.- MATERIALES PERMITIDOS.

- a) Ningún *bote* de Vela Latina Canaria se homologará si no cumple con las restricciones en cuanto a materiales enunciadas a continuación.
- b) El único material permitido para la construcción de todas las piezas del casco en las madera.
- c) Como material para pegar distintas partes de la embarcación, se podrá utilizar cola de resorcinol, epoxy o cualquier otra cola con características de adhesión demostradas en el medio marino.
- d) Como medio de fijación de la *tablazón* al casco se podrán utilizar clavos o tirafondos de acero galvanizado, acero inoxidable o cualquier otro material resistente a la corrosión.
- e) En ningún elemento del casco se permitirá el uso de plásticos reforzados o no reforzados para revestimiento o refuerzo, ni resinas de poliéster y epóxicas mezcladas con cargas para el empastado.
- f) El casco deberá estar calafateado, permitiéndose solo como material para dicho menester el algodón o el cáñamo, empleándose para el empastado de las uniones de las tablas cualquier tipo de masilla al aceite o similar utilizada en carpintería, también se permitirá una pasta formada con aserrín, polvo talco o polvo de sílica y barniz de uno ó dos componentes . No se permitirán en las uniones de las tablas materiales a base de siliconas, a excepción de las tablas de los alefrices en las que se permitirá silicona o sicaflex en su unión con el dormido.
- g) Se permitirá el uso de silicona en la unión de la *tablazón* con los trancañiles de proa y popa

4.2.- MÉTODO DE CONSTRUCCIÓN.

- a) El método de construcción de los *botes* de Vela Latina Canaria será el denominado tradicional no permitiéndose la construcción en tingladillo ni la madera moldeada en frío.
- b) la embarcación deberá cumplir además con las normas que aparecen en el apartado 4.5.

4.3.- DISPOSICIÓN GENERAL.

- a) La disposición general del *bote* de vela latina deberá ser la siguiente:

A popa de la roda se encontrará el mamparo de proa, a proa del cual se debe ubicar una cámara de flotabilidad. Justo a popa de éste se encontrará el *banco de la amura* bajo el cual estará el *tanque de proa* que albergará también una cámara de flotabilidad.

Entre el *banco del palo* y el mamparo de popa del *tanque de proa* se encuentra un espacio de maniobras en el cual se podrá instalar en el *pique* del *bote* una pieza portátil fabricada de potiestireno expandido revestida con telas, y en cuya parte superior se podrá colocar un contrachapado marino, para facilitar el desenvolvimiento de los tripulantes al realizar las maniobras.

A popa del *banco del palo* se dispondrá de un espacio de maniobras, y a popa de éste estará situado el *tanque de popa*, el cual contendrá la cámara de flotabilidad de popa, estando situado el *banco de escota* en la parte de proa del *tanque de popa*.

En las bandas se dispondrán sendos *Corredores* para facilitar a la tripulación la realización de la banda, en el extremo interior de éstos se encuentran situadas, verticalmente, las *falcas*. En proa, estos *corredores* confluyen hacia la *roda*.

En todo caso el bote deberá guardar la disposición general descrita arriba y reflejada en el gráfico 4.1.

4.4.- FORMAS.

4.4.1.- SECCIONES.

- a) La sección media del bote tendrá la forma tradicional denominada *pie quebrado* la cual consiste en presentar una doble curvatura, por lo tanto no podrán existir *botes* de fondo plano.
- b) El ángulo que forma la tabla del *alefriz* con la vertical no debe ser mayor que 45 grados.
- c) No se permitirán *botes* con codillos o pantoques vivos.
- d) No se permitirán botes embonados, por lo que la manga máxima del bote deberá estar situada en el canto superior de la *cinta*.
- e) La transición de la sección media hasta el *espejo* y hasta la *roda* tiene que ser suave no permitiendo ningún abultamiento anormal que distorsione intencionadamente las formas del casco.

En la página siguiente, en la figura 4.2. se ilustran distintas secciones maestras permitidas y no permitidas.

4.4.2. PERFIL.

- a) *Roda*: la cara externa de la *roda* ha de ser recta desde su extremo superior hasta donde empieza el arco de círculo que forma el *pie de roda*.
- b) *Quilla*: Desde donde termina el arco del círculo en la prolongación del *pie de roda* hasta el extremo de popa de la misma, ha de ser recta.
- c) *Codaste y espejo*: El extremo inferior de la *quilla* en popa y el extremo superior del *espejo* en crujía se deben unir por medio de una recta.
- d) La distancia Z, expresada en milímetros, mide la inclinación vertical o *tiro de la roda* “Z” se define como la distancia que existe entre la intersección de la prolongación de la parte recta de la *roda* y la prolongación del canto alto de la *quilla* y la intersección que hay entre una plomada que se lanza desde el extremo de proa de la *roda* y la prolongación del canto alto de la *quilla* “Z” será menor que 400 mm y mayor que 200 mm (ver figura 4.3.1)
- e) La distancia Y, expresada en milímetros, mide la inclinación vertical o *tiro del espejo*. “Y” se define como la distancia que existe entre la intersección que se forma entre una plomada que se lanza desde el extremo más a popa del *espejo* (en crujía) y la prolongación del canto alto de la *quilla* , y el punto más a popa del canto alto de la *quilla*. “Y” será menor que 500 mm. y mayor que 350 m. (ver figura 4.3.)

4.5.- CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS.

4.5.1.- PESO MÍNIMO.

- a) El peso mínimo del casco y el *timón*, incluidos en el primero los siguientes herrajes: *mureras, escoteras, cabilla, cornamusa, cadenotes, zuncho de la fogonadura, herrajes del timón* y sin incluir la orza ha de ser mayor que 450 kilogramos.

4.5.2.- QUILLA.

- a) La *quilla* estará construida de una madera de densidad superior a 0,45 Tn/m³. (ver anexo 2)
- b) La *quilla* tendrá un ancho mínimo de 80 mm en la proa, medida tomada justo a popa del arco del círculo del *pie de roda*. (ver figura 4.4.)
- c) El ancho de la *quilla* en la popa no será mayor que 200 mm ni menor que 120 mm.
- d) La sección de la quilla será trapezoidal tal y como se ve en la figura 4.4. siendo su grosor en el canto inferior, como mínimo 40 mm.
- e) La *quilla* no tendrá ningún rebaje a excepción del necesario para insertar el *cajetín de la orza*. Una vez realizado este rebaje, el grosor mínimo de la *quilla* no será inferior a 34 mm.

4.5.3. – DORMIDO.

- a) El dormido estará construido de una madera de densidad superior a 0,64 Tn/m³ (ver anexo 2)
- b) Las dimensiones mínimas del *dormido* en toda su extensión serán las siguientes:
 - Alto, desde la cara superior del mismo a su cara inferior, 80 mm.
 - Grosor de su cara inferior, 55 mm.
- c) El dormido irá unido a la quilla, por medio de un mínimo de 10 pernos pasantes con tuerca, los cuales deberán ser de acero inoxidable, de al menos 8 mm de diámetro.

4.5.4.- RODA.

- a) La *roda* estará constituida de madera de densidad superior a 0,64 Tn/m³. (ver anexo 2)
- b) El largo a proa de la bocaestopa no será menor que 80 mm. en toda la longitud de la misma (ver figura 4.5.)
- c) La *roda* no sobresaldrá más de 60 mm, ni menos que 45 mm, por encima de la cubierta. (ver figura 4.5.)
- d) El grosor máximo de la parte más externa de la *roda*, en ningún caso superará los 30 mm, ni será inferior a los 10 mm. Además el grosor se deberá mantener constante, o variar gradualmente en toda la longitud de la misma.
- e) Se permitirá una pieza de madera o metálica para proteger la roda de posibles golpes, siempre que el ancho de ésta no supere los 15 mm. (ver figura 4.5.)

4.5.5.- CODASTE Y ESPEJO.

- a) El *codaste* estará construido de una madera de densidad superior a 0,64 Tn/m³. El espejo estará construido de una madera de densidad superior a 0,45 Tn/m³ (ver anexo 2).
- b) No se podrá agregar ninguna placa u otro objeto al *codaste* con el fin de disminuir las turbulencias que se producen en el hueco que deja el *timón* y el casco, excepto las *medias cañas* que serán del mismo grosor que el *codaste* y estarán realizadas en madera.
- c) El grosor máximo del *codaste* en su parte de popa será de 30 mm.
- d) El espejo no tendrá un grosor mayor que 25 mm ni menor que 15 mm.
- e) La *brusca* máxima del espejo será de 75 mm, tal y como se refleja en la figura 4.5.

4.5.6.- CUADERNAS Y VARETAS.

- a) Las *cuadernas* y *varetas* estarán constituidas de una madera de densidad superior a 0,64 Tn/m³ (ver anexo 2).
- b) La clara o separación entre *cuadernas* y *varetas* nunca será superior a 300 mm.
- c) Las dimensiones mínimas (ancho x grueso) de las *cuadernas* serán de 60 x 35 mm en el fondo, y 35 x 30 mm en los costados (ver figura 4.6.)
- d) Las dimensiones mínimas (ancho x grueso) de las *varetas* son de 10 x 35 mm. (ver figura 4.6.)
- e) Las *cuadernas* se unirán en el *dormido* por medio de un *plan* de 35 mm de grosor mínimo.
- f) El número mínimo de *cuadernas*, sin contar las aletas, será de 6.
- g) Se permitirá las *cuadernas* fabricadas de varias laminas pegadas hasta alcanzar la sección mínima o de madera de *ligazón*.

4.5.7.- TABLAZÓN.

- a) La *tablazón* será de una madera de densidad superior a 0,45 Tn/m³ (ver anexo 2)
- b) El espesor mínimo de la *tablazón* será de 12 mm. en construcción.
- c) Cada *tabla* será unida a cada *vareta* o *cuaderna* por al menos tres tachas o tirafondos excepto en los cierres.
- d) No se permitirá unir las *tablas* a las *cuadernas* o *varetas*, por medio de adhesivos.
- e) Se podrán empalmar las *tablas* por medio de *medias juntas* pegadas.
- f) Las dimensiones mínimas de las *cintas* (ancho x grueso) son de 80 x 18 mm.

4.5.8.- REFUERZO LONGITUDINALES.

- a) El *bote* dispondrá de una *serreta* a lo largo de cada banda de dimensiones mínimas (ancho x grueso) de 75x25mm.

- b) Asimismo, el *bote* dispondrá de al menos un palmejar por banda en el fondo de dimensiones mínimas de (ancho x grueso) de 65 x 22 mm.

4.5.9.- BANCOS.

- a) El *banco del palo* tendrá como dimensiones mínimas en la zona de máximo ancho del mismo las siguientes (ancho x grueso): 250x60 mm.
- b) El eje del palo irá situado a 3,00 m a popa de la parte más externa de la roda como mínimo y 3,35 m como máximo (ver figura 4.7)
- c) El *banco del palo* irá apoyado en la *serreta* y fuertemente anclado a ésta.
- d) El *banco de la escota* tendrá como dimensiones mínimas las siguientes (ancho x grueso) 200x40 mm.
- e) El *banco de la escota* irá apoyado en la *serreta* y fuertemente anclado a ésta.
- f) El banco de la amura tendrá como dimensiones mínimas las siguientes (ancho x grueso): 120x30 mm.
- g) El banco de la amura irá apoyado en la *serreta* y fuertemente anclado a ésta.

4.5.10.- TANQUES.

- a) Los mamparos y chapas de cierre superior de los *tanques* estarán contrachapado marino de al menos 10 mm. de grosor.
- b) Las chapas de cierre superior de los tanques deberán estar sólidamente unidas a baos, *trancaniles* y longitudinales para impedir la salida del material de flotabilidad en caso de trabucada.

4.5.11.- CORREDORES Y FALCAS

- a) Los *corredores* estarán contrachapado marino de al menos 6 mm. de grosor y deberán estar lo suficientemente reforzados como para soportar el peso de la tripulación sentada a la banda.
- b) Los *corredores* tendrán un ancho no menor a 150 mm (ver figura 4.8)
- c) Las falcas sobresaldrán de los *corredores* 50 mm como mínimo.

4.5.12.- TIMÓN.

- a) El único material permitido para la fabricación del timón es la madera.
- b) Las dimensiones de la Cabeza *del timón* serán como mínimo (ancho x grueso) 120x80 mm.
- c) La pala del *timón* tendrá un grosor mínimo en el borde de ataque (proa) de 25 mm. y un grosor mínimo de 10 mm en el borde de salida (popa). El máximo grueso de la pala estará situado en el borde de ataque (proa).
- d) La *pala del timón* no podrá ser hueca.

- e) La máxima distancia a lo largo de la pala del timón azafrán ,“A” tendrá como mínimo 450 mm. y como máximo 600.mm. Además esta distancia estará situada entre los 400 mm y los 800 mm. a partir del canto bajo de la quilla. (ver figura 4.9)
- f) El *timón* en ningún momento sobresaldrá por debajo del canto inferior de la *quilla*.
- g) La *Caña del timón* tendrá la suficiente solidez como para transmitir la fuerza ejercida por el *patrón del bote a la pala del timón*, estará construida en madera y no tendrá ningún tipo de prolongación.

5.0.- COMPLEMENTOS DEL CASCO.

5.1.- HERRAJES.

5.1.1.- CABILLAS.

- a) El *bote* dispondrá de tres o cuatro *cabillas*, las cuales irán situadas en los siguientes lugares:
 - En el *banco de amura*, en crujía.
 - En el *banco del palo* y a proa de la *fogonadura*.
 - En el *banco de escota*, una en crujía, o dos situadas en ambas bandas.
- b) El material utilizado en las *cabillas* será el acero inoxidable.
- c) El diámetro mínimo de cualquier parte de las *cabillas* será de 12 mm.
- d) El largo de las *cabillas* será tal que facilite el amarrado de las maniobras correspondientes

5.1.2.- CADENOTES.

- a) El *Bote* dispondrá de sendos *cadnotes*, uno a cada banda, convenientemente unidos al casco, por medio de tres pernos como mínimo, de acero inoxidable, de diámetro mínimo 10mm. con el fin de soportar las tensiones de los *obenques*.
- b) El material utilizado en los *cadnotes* será de acero inoxidable.
- c) El grueso mínimo de la *pletina* del *cadnote* será de 8 mm.
- d) La posición del eje de la *pletina del cadnote* ha de estar entre 500 mm y 750 mm a popa de la prolongación del eje del *palo*. (ver figura 5.1.)
- e) Se deberá asegurar la correcta distribución de esfuerzos sobre las bandas del casco.

5.1.3.- MURERAS.

- a) Existirá una *murera* a cada banda de la roda a la altura de la cinta, dispuestas de tal manera que la parte superior del gancho de la *murera* no esté más a proa que la *bocaestopa* tal y como se ve en la figura 5.2.
- b) las *mureras* serán de acero inoxidable u otro material resistente a la corrosión. Asimismo, las *mureras* estarán dimensionadas para soportar las tensiones procedentes de la amura.
- c) Las *mureras* estarán convenientemente fijadas a la roda por medio de tirafondos, pernos o remaches de acero inoxidable, u otro material resistente a la corrosión.
- d) El extremo de la *murera* no podrá sobresalir del extremo de proa de la *roda*.
- e) No se permitirá ningún sistema de trincaje para la *amura*.

5.1.4.- ESCOTERAS.

- a) Existirán dos *escoter* solamente, una a cada banda del *codaste* fijadas directamente al *espejo* sin ningún tipo de suplemento para alejarla más de la proa.
- b) El eje de las *escoter* estará situado entre 400 mm y 500 mm a cada banda de crujía (ver figura 5.3).
- c) Las *escoter* serán de acero inoxidable u otro material resistente a la corrosión. Asimismo, las *escoter* estarán dimensionadas para soportar las tensiones procedentes de la *escota*.
- d) Las *escoter* estarán convenientemente fijadas al *espejo* por medio de pernos de acero inoxidable u otro material resistente a la corrosión.
- e) El grosor máximo de las *escoter* no será mayor que 20 mm. y su anchura no superará los 50 mm.
- f) No se permitirá ningún sistema de trincaje para la *escota*.

5.1.5.- FOGONADURA.

- a) El *palo* irá sujeto al banco por medio del *zuncho* de la fognadura el cual deberá ajustar lo mejor posible sobre el *palo*.
- b) El *zuncho* será una pieza independiente que se unirá al *banco* por medio de los pasadores que asegurarán éste a dos piezas de acero inoxidable unidas al banco por medio de pernos pasantes. El *zuncho* y los *herrajes* que lo unen al *banco del palo* deberán estar dimensionados para fijar el *palo al banco* con seguridad.
- c) El *zuncho de la fognadura* será de acero inoxidable.
- d) En caso de que el huelgo entre el *zuncho* y el *palo* sea apreciable, se podrá aumentar el ajuste con cualquier tipo de material adecuado para tal fin.

5.1.6.- HERRAJE DEL TIMÓN.

- a) El timón ha de tener dos parejas de herrajes del tipo macho-hembra para permitir su giro.
- b) Tanto en el herraje inferior que va al casco, como en los que van a la pala y a la cabeza del *timón* sólo se permiten los que incorporen dos pletinas laterales que vayan sobrepuestas o embutidas en pequeños rebajes efectuados con tal fin. (ver gráfico 5.4.)
- c) En el casco se podrán unir los herrajes con tirafondos, mientras que en la cabeza y en la pala del *timón* deberán tener tornillos, remaches o pernos pasantes de acero inoxidable u otro material resistente a la corrosión. (ver gráfico 5.4.)
- d) Los herrajes del *timón* serán de acero inoxidable.
- e) Los herrajes deberán estar lo suficientemente dimensionados como para aguantar las presiones que ejercen sobre la *pala* en navegación.
- f) La cabeza del *timón* podrá tener una capucha o refuerzo metálico a su alrededor que sirva de reforzamiento de seguridad para cubrir la madera. También podrá llevar en el interior del alojamiento de la caña del *timón* un cajetín metálico para la sujeción de la misma.

- g) La caña del timón podrá llevar en la parte que engarza con el timón un refuerzo metálico a su alrededor que sirva para encajar en el cajetín metálico de la cabeza del *mismo* y podrá llevar unas orejas metálicas que sirvan de sujeción a dicha cabeza , donde podrá ubicarse un pasador que une a dicha caña con la cabeza del *timón*.

5.1.7. *CARLINGA*.

- a) La *carlinga* deberá ser construida con la suficiente solidez para aguantar la compresión del *palo* y deberá distribuir los esfuerzos sobre el fondo del *bote*, asimismo ésta deberá descansar en al menos dos *planes* deberá estar ajustada sin que se aprecien holgura en su colocación definitiva.
- b) La *carlinga* será de acero inoxidable.
- c) La *carlinga* podrá ser hueca para albergar o no debajo de ella barras de plomo, o albergar plomo o cualquier otro material destinado al lastre fijo en su interior.
- d) Se podrá disponer de un sistema para rodar el tintero en dirección proa-popa, nunca en dirección babor-estribor.

5.1.8. *CORNAMUSAS*.

- a) Se dispondrán dos *cornamusas* una a cada banda para el amarrado de los *obenques*.
- b) Las *cornamusas* irán fijadas a las serretas por al menos 4 tirafondos ó 4 tornillos pasantes con tuerca.
- c) Las *cornamusas* serán de acero inoxidable o de cualquier otro metal resistente a la corrosión.
- d) Las *cornamusas* han de tener la suficiente solidez para aguantar las tensiones de los obenques.
- e) Las *cornamusas* no podrán tener ninguna parte móvil o sistema de poleas o rodamientos.

5.1.9. *CANILLA*.

- a) La *canilla* será de acero inoxidable.
- b) La *canilla* tendrá un diámetro mínimo de 8 mm.

5.1.10. *GUARDACABOS, OLLAOS Y CAPUCHÓN*.

- a) El *bote* deberá tener una chapa metálica sobre el *corredor* en proa, para proteger a los corredores del roce de la *amura*.
- b) Se dispondrá de un *ollao* en cada banda para proteger a los *corredores* del roce de los *obenques*.
- c) En la parte superior de la *roda*, deberá existir una pieza metálica, *capuchón* , para protegerla de los golpes.
- d) El borde exterior de la roda podrá ir protegido por una tira metálica que llegue al *pie de roda* como máximo.
- e) Todas las piezas descritas a),b),e)y d) serán de acero inoxidable.

5.2.- MANIOBRAS.

5.2.1.- DRIZA.

- a) La *driza* constará de los siguientes elementos. Ver figura 5.5.
 - Cable metálico.
 - Aparejo de cabo
 - *Cuadernales*.
 - Enganche del *zuncho de la palanca*.
- b) El cable metálico podrá ser de acero galvanizado o acero inoxidable.
- c) El diámetro mínimo del cable metálico será de 8 mm.
- d) El aparejo de cabo será de uno de los siguientes materiales: poliamida, polipropileno, poliéster, nylon, tergal, dracón, kevlar o spectra.
- e) El diámetro mínimo del cabo será de 12 mm.
- f) No existen limitaciones en cuanto al material de los *cuadernales*, se ha de tener en cuenta que su dimensión vaya acorde con el diámetro del cabo.
- g) Sólo se permiten *cuadernales* simples y dobles.
- h) Se podrá disponer de un *cuadernal* adicional en la *carlinga*.
- i) El enganche al *zuncho de la palanca* se podrá hacer directamente, mediante la *gaza* del cable metálico de la *driza*, a través de un *grillete*, o a través de uno o varios *grilletes* y *eslabones* de *cadena*.
- j) La *driza* deberá ir amarrada en la *cabilla* del *banco del palo*. El cabo de la *driza* deberá venir directamente del *cuadernal* superior, en caso de que el aparejo sólo tenga 2 *cuadernales*, o del *cuadernal* inferior, sin ningún tipo de sistema de mordazas intermedias.
- k) Los *grilletes* y *giratorios* que se empleen deberán resistir las tensiones que se ejercen sobre la *driza* y deberán ser de acero inoxidable.
- l) Se permitirá uno o dos amarres de seguridad al *palo* o al *banco del palo* para evitar que la *driza* se afloje en navegación. (*contradriza* y *ahorcaperros*).

5.2.2.- OBENQUES.

- a) Los *obenques* constarán de los siguientes elementos. Ver figura 5.6.
 - Cable metálico incluidas las *cañas* o *burracas*.
 - Aparejo de cabo.
 - *Cuadernales*.
- b) El cable metálico podrá ser de acero galvanizado o acero inoxidable.
- c) El diámetro mínimo del cable metálico será de 8 mm.
- d) El aparejo de cabo será de uno de los siguientes materiales: poliamida, polipropileno, poliéster, nylon, tergal, dracón, kevlar o spectra.

- e) El diámetro mínimo del cabo será de 12 mm.
- f) No existen limitaciones en cuanto al material de los *cuadernales*, se ha de tener en cuenta que su Dimensión vaya acorde con el diámetro del cabo.
- g) Sólo se permiten *cuadernales* dobles.
- h) Las *cañas* o *burracas* han de ser revestidas de cuero para proteger al *palo* del roce de las mismas.
- i) Los cabos de los *obenques* deberán ir amarados directamente a las *cornamusas*.
- j) Los grilletes y giratorios que se empleen deberán resistir las tensiones que se ejercen sobre los *obenques* y deberán ser de acero inoxidable o de cualquier otro material resistente a la corrosión.

5.2.3.- ESTAYS.

- a) Sólo se permitirá dos *estays* sencillos, uno a proa y otro a popa del palo y constará de los siguientes elementos:
 - Cable metálico.
 - Aparejo de cabo.
 - Poleas y mordazas.
- b) El cable metálico podrá ser de acero galvanizado o acero inoxidable.
- c) El diámetro mínimo del cable metálico será de 5 mm.
- d) El aparejo de cabo será de uno de los siguientes materiales: poliamida, polipropileno, poliéster, nylon, tergal, dracón, kevlar o spectra.
- e) El diámetro mínimo del cabo será de 8 mm.
- f) No existen limitaciones en cuanto al material de las poleas y de las mordazas, se ha de tener en cuenta que su dimensión vaya acorde con el diámetro del cabo.
- g) Los *estays* deben estar anclados preferentemente en los pernos que se utilizan para enganchar en ellos la *eslinga*. En ningún caso el anclaje del *estay de proa* estará más a proa que 1900 mm a partir de la cara más externa de la *roda*, ni el *estay de popa* más a popa que 5100 mm. a partir de la cara externa de la *roda*. (ver figura 5.7.)
- h) Los grilletes y giratorios que se empleen deberán resistir las tensiones que se ejercen sobre los *estays* y deberán ser de acero inoxidable.

5.2.4.- ESCOTA Y AMURA.

- a) El cabo de escota y amura será de uno de los siguientes materiales: poliamida, polipropileno, nylon, tergal, poliéster, dracón, kevlar o spectra.
- b) El diámetro mínimo del cabo de *escota* y *amura* será de 16 mm.
- c) La *escota* se deberá amarrar directamente en la cabilla del *banco de escota* después de pasar por la *escotera* correspondiente.
- d) La *amura* se deberá amarrar directamente en la *cabilla del banco* de amura después de pasar por la *murera* correspondiente.

5.2.5.- APAREJOS PARA FACILITAR LA BANDA DE LA TRIPULACIÓN.

- a) El único aparejo para facilitar la banda a la tripulación serán los rejos de pulpo. No se permiten por lo tanto las cinchas para los pies, ni los trapecios.
- b) Los *rejos de pulpo* irán enganchados al palo por medio de un zuncho de acero inoxidable o de cualquier otro material resistente a la corrosión o un cabo.
- c) Los rejos de *pulpo* podrán ser de cintas textiles o de cabo.
- d) En el caso en el que los rejos de pulpo sean de cabo, éste deberá ser uno de los siguientes materiales: poliamida, polipropileno, nylon, tergal, poliéster, dracón, kevlar o espectra.
- e) En el caso en el que los rejos de pulpo sean de cabo, el diámetro mínimo de éstos será de 14 mm. Si son cintas textiles, la carga de rotura mínima de éstas será 500 kg.
- f) No existe restricción en cuanto al número y longitud de los *rejos de pulpo*.
- g) Se podrán colocar *rejos de pulpo* que se amarren a cada banda del *banco de escota*.

5.3.- LASTRE.

5.3.1.- LASTRE FIJO.

- a) El lastre fijo estará constituido por una serie de *plomos* encajados en el fondo del *bote*.
- b) Se permiten barras que se colocan encima de los *plomos*, no pudiendo tener éstas un grueso mayor de 50 mm.
- c) La altura del lastre fijo, los *plomos* más las barras o sólo los *plomos*, a partir del canto alto del *dormido* no excederá los 250 mm.
- d) El peso mínimo de lastre fijo deberá ser mayor que 150 kg (incluyendo los *plomos* dentro de la *carlinga* o *barras*). Cada *plomo* pesará como máximo 30 kg.
- e) Se permiten *plomos* que encajen dentro del hueco de la *carlinga*.
- f) Los *plomos* podrán tener un pequeño agujero o canal en su parte inferior para permitir el paso del agua.

5.3.2.- LASTRE MÓVIL.

- a) El lastre móvil estará constituido por sacos llenos de arena o de granalla (escoria de fundición).
- b) No existe restricción en cuanto al número de *sacos* que se lleven dentro del bote en navegación.

5.4.- ARBOLADURA.

5.4.1.- PALO.

- a) El *palo* deberá de ser de madera.
- b) El diámetro en la *base del palo* no será inferior a 155 mm. y en la *cabeza del palo* no será inferior a 85 mm. En caso de que la sección del *palo* sea elíptica, el eje menor de la elipse no será menor que las distancias consignadas arriba. (ver figura 5.8)
- c) El peso *mínimo del palo* será 70 kg.
- d) El *palo* podrá tener un hueco en su interior de cómo máximo 60 mm. de diámetro (ver figura 5.8.)
- e) Los *palos* se podrán hacer de piezas pegadas.
- f) Como material para pegar las distintas piezas del *palo*, se podrá utilizar *cola de resorcinol*, epoxy o cualquier otra cola con características de adhesión en el medio marino.
- g) El *palo* podrá disponer en su interior de un tubo de 60 mm. de diámetro exterior como máximo.
- h) No existen restricciones en cuanto al material ni espesor del tubo definido en el apartado g)
- i) El *palo* podrá ser revestido con un plastificado de 2 mm de espesor como máximo. (ver figura 5.8). (ver anexo 1).
- j) Se admiten las *ligadas de cabo* o plastificado en los palos y protecciones locales contra el roce realizadas en cuero o tubería de PVC.
- k) Se admiten un zuncho de acero inoxidable o de cualquier otro material resistente a la corrosión o debidamente protegido para permitir la prolongación de un palo. El zuncho no podrá tener una longitud superior a 1,60 metros.
- l) En la *Cabeza del palo*, se dispondrá de una roldana embutida en una escopladura realizada en *palo* o dentro de un capuchón de acero inoxidable o de cualquier otro material resistente a la corrosión hecho para albergarla. Se deberá demostrar la solidez y el perfecto ajuste de la roldana.
- m) Se deberá proveer de unos arraigos de los *estays* en el palo lo suficientemente resistentes como para aguantar las tensiones que éstos generan.
- n) El palo dispondrá de una taza de forma troncocónica que irá fijada al extremo inferior del mismo. La taza será de acero inoxidable o cualquier otro acero debidamente protegido contra la corrosión.

5.4.2.- PALANCA..

- a) La *palanca* deberá ser de madera.
- b) El diámetro máximo de la *palanca* no será inferior a 85 mm. y en los extremos de la *palanca* no será inferior a 50 mm. En caso de que la sección de la *palanca* sea elíptica, el eje menor de la elipse no será menor que las distancias consignadas arriba. (ver figura 5.9).
- c) El peso mínimo de la palanca será 25 kg.

- d) La *palanca* podrá tener un hueco en su interior como máximo de 60 mm. de diámetro (ver figura 5.9).
- e) La *palanca* se podrá hacer de piezas pegadas.
- f) Como material para pegar las distintas piezas de la palanca se podrá utilizar cola de resorcinol, epoxy o cualquier otra cola con características de adhesión demostradas en el medio marino.
- g) La palanca podrá disponer en su interior de un tubo de 60 mm. de diámetro exterior como máximo.
- h) No existen restricciones en cuanto al material ni espesor del tubo definido en el apartado g)
- i) La *palanca* podrá ser revestida con un plastificado de 2 mm de espesor como máximo (ver figura 5.9) (ver anexo 1).
- j) La *palanca* dispondrá a lo largo de uno o dos *canales* de sección semicircular para facilitar el envergado de la vela y éstos no podrán exceder de 10 mm de profundidad. No se permitirán suplementos sobrepuestos a la *palanca* a los lados de los *canales*.
- k) El *zuncho de la palanca* no podrá tener un largo superior a 150 mm.
- l) El *zuncho* de la palanca será de hacer inoxidable o de cualquier otro material resistente a la corrosión.
- m) La *palanca* podrá disponer de un *toco* con un sistema de acople eficaz a la misma.
- n) La *palanca* podrá disponer de una caperuza de acero inoxidable o de cualquier otro material resistente a la corrosión o debidamente protegido en su extremo superior, de 200 mm de longitud como máximo para, protegerla de los golpes y facilitar el *envergado*.

5.5.- ORZA.

- a) La *orza* será de acero inoxidable o de cualquier otro acero debidamente protegido contra la corrosión.
- b) La *orza* no pesará menos de 70 kg ni más de 100 kg, incluidas pinturas y lista para navegar.
- c) El borde de salida (popa) de la pala de la Orza y los lados superior e inferior de la misma han de ser perpendiculares entre si, los 4 extremos de la pala de la orza se han de unir mediante rectas. (ver figura 5. 10).
- d) La distancia entre los extremos de proa y popa de la pala de la Orza en su unión con el cajetín, S, será de 1,35 m. como máximo y 0,89 m. como mínimo y la distancia entre los extremos en la parte inferior I de 0,70 m. como máximo y 0,50 m. como mínimo. (ver figura 5.10)
- e) La distancia vertical entre la parte superior de la pala y la parte inferior , medida sobre el borde de salida (popa) de la pala, H, será de 1,05 m. como máximo y 0,95 m. como mínimo (ver figura 5.10)
- f) El cajetín tendrá que tener una longitud mínima similar a la longitud superior de la *pala*. (ver figura 5.10)

- g) El grueso de la *pala* de la *orza* no será inferior a 10 mm. ni superior a 18 mm. siendo uniforme en toda su extensión, a excepción de los 150 mm más cercanos a los bordes de la *pala*, en los cuales se podrá disminuir el grosor. (ver figura 5.10)
- h) El grueso de la plancha del *cajetín* no será inferior a 3 mm.
- i) No se permitirá ningún sistema de corredera en el *cajetín* para mover la *pala*.
- j) La *orza* se fijará a la *quilla* por medio de tirafondos de acero inoxidable.

5.6.- VELA.

- a) La vela será “Latina” lo cual implica que ésta debe tener forma triangular, estando el *grátil* unido a la *palanca* y a la *baluma* y el estero libres.
- b) No existe restricción en cuanto al material, color, tamaño, disposición y gramaje de los *paños* de la vela.
- c) No se permitirán *sables* en la vela.
- d) La vela podrá tener una *faja de rizos*.
- e) La longitud del *grátil* o “*relinga*” de la vela no podrá ser mayor que 13,25 m (ver figura 5.11)
- f) La *galleta del puño de pico* no tendrá una longitud mayor que 75 mm. (ver figura 5.11.)
- g) No se permitirán *alunamientos positivos en la baluma* (ver figura 5.11)
- h) Se permitirán *vainicas* para dar tensión a la *baluma* o al *estero*. No se permitirá ningún tipo de *vainica* o aparejo similar en el *grátil*.
- i) La Vela se podrá *envergar a la palanca* únicamente por medio de *envergues*. No se admitirá ningún sistema de *envergado* por medio de carriles análogos a los que emplean las embarcaciones de vela ligera o yates.
- j) Los *envergues* y amarres de los *puños* serán de algodón, pita o de cualquier otro material natural o sintético cuya efectividad haya sido contrastada. No se admite el envergado por medio de velcro. Sólo se permite el uso de un tensor para fija la vela a la palanca por el puño de pena.
- k) Sólo se permitirá un *ollao* en el *puño de escota*, uno en el *puño del pico o pena* y en el *puño de amura*. Podrá llevar un *ollao* más en el puño de amura a 10 cms del *ollao* del firme de la vela en la palanca, para dar una mejor seguridad en el envergado de la misma.

Las velas que tengan *Faja de rizos* podrán tener un *ollao* más en el *puño de amura* y en el *puño de escota* utilizándose éstos únicamente para la maniobra de *rizado*.

- l) El número de velas a utilizar en una temporada en las regatas oficiales será de cuatro como máximo.

6.0.- *SEGURIDAD.*

6.1.- *TRIPULACIÓN.*

- a) El número mínimo de tripulantes exigidos serán de 8.

6.2.- *FLOTABILIDAD.*

- a) Los *botes* deberán tener volúmenes de flotabilidad en los *tanques* de proa y popa, constituidos de material expandido previamente prefabricados o expandidos in situ. Dentro de los materiales permitidos están el poliestireno y la espuma de poliuretano expandida.

También se permitirá como volumen de flotabilidad en los tanques de proa y popa el uso de pelotas de plástico.

- b) No se permitirán volúmenes de flotabilidad de aire.

6.3.- *CHALECOS SALVAVIDAS.*

- a) Uno por cada tripulante que se encuentre a bordo.
- b) Los chalecos deberán estar debidamente homologados y en perfectas condiciones de uso.

6.4.- *ELEMENTOS DE AMARRE Y FONDEO.*

- a) Los *botes* deberán llevar en navegación un ancla de 8 kg y cabo.
- b) Los *botes* deberán llevar un cabo de remolque como mínimo de 12 mm de grueso y de al menos 20 m de longitud.

6.5.- *SEÑALES DE SOCORRO.*

- a) Los *botes* deberán llevar en navegación al menos 3 cohetes con luz roja con paracaídas.
- b) Los *botes* deberán llevar en navegación al menos 6 bengalas de mano.

6.6.- *LUCES.*

- a) Los botes deberán llevar en navegación una linterna eléctrica.

Dado que las regatas de botes sólo se celebran en horas diurnas no se considera necesario el que los mismos vayan provistos de bengalas, cohetes ni de linternas eléctricas (puntos 6.5. a, 6.5 b y 6.6. a) por lo que no será penalizable deportivamente el que no las lleven en regatas. Será de la exclusiva responsabilidad de cada bote ante cualquier autoridad oficial competente, el navegar sin ellas después el ocaso.

6.7.- *MEDIOS DE ACHIQUE.*

- a) Los *botes* deberán llevar en navegación al menos 3 *baldes* y 3 *palanganas* como medios de achique, no siendo sancionable deportivamente llevarlos en menor cuantía.
- b) No se permitirán ningún tipo de bombas de achique.

6.8.- *OTROS ELEMENTOS A BORDO.*

- a) Los *botes* deberán llevar en navegación una *caña del timón* de respeto.
- b) Los *botes* deberán llevar en navegación las herramientas necesarias para desmontar los diversos elementos del mismo en caso de *trabucada* o avería.

7.0.- *HOMOLOGACIÓN Y SANCIONES.*

- a) La Homologación de cascos y complementos se realizará al menos 15 días antes del comienzo oficial de la temporada en el Muelle Deportivo. Si se realiza alguna reforma de cualquier elemento del casco, ésta deberá ser comunicada a la federación para la posterior homologación.
- b) Se podrá exigir al bote una prueba de flotabilidad, la cual consiste en inundar el mismo para comprobar que los volúmenes de flotabilidad son los adecuados
- c) Cualquier bote que participe en las distintas competiciones de la Vela Latina Canaria podrá ser inspeccionado antes y después de cada regata.
- d) Se podrá inspeccionar cualquier bote en navegación, antes de los diez minutos precedentes a la salida, para comprobar los elementos de seguridad.
- e) Se podrán tomar catas de espesores, siempre que éstas no afecten estructuralmente al elemento que se está midiendo, por ejemplo: *palos, palancas o tablazones.*
- f) En caso de que el bote medido no cumpla con alguno de los apartados de este reglamento, se le podrá impedir la salida en la regata o se le podrá descalificar en la regata si la medición se ha efectuado después de la misma.
- g) La homologación se efectuará por los medidores habilitados para tal fin por la Federación de Vela Latina y en presencia o no, del armador o representante del bote medido.
- h) Para la validez de la homologación se han de rellenar las 4 Hojas de Medición que se adjuntan en el anexo 4, debidamente firmadas por el medidor, representante del bote y selladas por la Federación de Vela Latina Canaria, las hojas de medición son también válidas para efectuar mediciones parciales.

A) Anexo 1: Espesor de los laminados dependiendo de las capas de fibra aplicadas.

En el plastificado exterior de palos y palancas se establece la siguiente tabla aproximativa, para poder calcular el grosor de un laminado de poliéster reforzado con fibra de vidrio. En cualquier caso, estos datos se podrán contrastar con los datos que posean los fabricantes de las resinas de poliéster, epoxy y las telas de fibra de vidrio.

TIPO DE TEJIDO	GROSOR POR CADA 100 GR/ M2
MAT (Tejido de hebras cortas entrelazadas sin una dirección fija.....)	0,25 mm.
TEJIDO (Tejido formado por hebras perpendiculares entre si).....)	0,16 mm.
TEJIDO UNIDIRECCIONAL (Tejido formado por hebras en una sola dirección).	0,12 mm.

Deduciendo de esta tabla que se permiten laminados compuestos por:

- 1 MAT de 300 gr/ m2 (un laminado con esta fibra alcanzaría $0,25 \text{ mm} \times 3 = 0,75 \text{ mm}$)
- 1 TEJIDO de 500 gr/m2 (un laminado con esta fibra alcanzaría $0.16 \text{ mm} \times 5 = 0,80 \text{ mm.}$)
- 2 TEJIDOS UNIDIRECCIONALES de 400 gr7m2 (un laminado de esta fibra alcanzaría $0.12 \times 4 \times 2 = 0.96 \text{ mm}$)

Y no se permitirán plastificados compuestos por 2 MAT de 300 gr/m2. 1 MAT de 300 gr/m2 y Un TEJIDO de 800 gr/m2, etc.

Estos tejidos han sido escogidos por ser los más comúnmente adoptados en la actualidad.

Hay que tener en cuenta que un laminado con un MAT DE SUPERFICIE (familiarmente velo) de 30 gr/m2 alcanzará un grosor de 0.008 mm. que habrá que sumar al grosor de los tejidos arriba citados.

B) Anexo 2: Densidad de las maderas más utilizadas en la carpintería de ribera en Gran Canaria.

Agruparemos la madera según los límites de densidad citados en el apartado 4 de Reglamento.

- Maderas de densidad mayor que 0,64 Tn/m³ utilizadas para *dormido, roda, codastes, cuadernas* y *varetas*:

- ROBLE
- NOGAL
- MORERA
- SAMANGUILA
- BITACOLA
- HAYA
- FRESNO
- ENCINA.

- Maderas de densidad mayor que 0,45 Tn/m³ utilizadas para *quilla, tablazón* y *espejo*:

- PINO FINLANDES
- PINO CATALÁN O GALLEGO
- RIGA
- CAOBA
- CEDRO.

En caso de duda de la densidad de una madera que no aparezca en esta tabla, se deberá determinar su densidad cortando un trozo homogéneo y sin defectos de dimensiones suficientes, calcular su *volumen* y pesarlo.

c) Anexo 3: Bibliografía.

Todas las palabras escritas en “ cursiva” en el Reglamento Técnico son propias de la Vela Latina Canaria o en la Vela Latina Canaria cambian de significado respecto al resto de nomenclatura náutica habitual.

Por ello, se remite al lector al libro AL CORAZÓN DE LA VELA LATINA CANARIA, cuyo autor Fernando Roque Pérez detalla en el capítulo Nuestra Terminología, página 147, todo el “argot” propio de los *botes*.

Además en el capítulo Proceso y Materiales en la construcción de un bote. Página 27, se describe con una gran claridad el sistema de construcción tradicional regla 4.2. a).

Otros capítulos del libro aclaran diferentes términos de este Reglamento por lo que se recomienda su lectura antes de leer el Reglamento Técnico de la Vela Latina Canaria.

El libro está editado por el Excmo. Cabildo Insular de Gran canaria. Comisión de Cultura y Deportes. (depósito legal: GRAN CANARIA 306-1992)

D) Anexo 4: Hojas de medición.

En las páginas siguientes se adjuntan modelos de las 4 hojas de medición que se deben cumplimentar por parte del medidor para la homologación de un *bote*. Sus complementos y los elementos de seguridad.

(*Actualizado Enero 2004*)