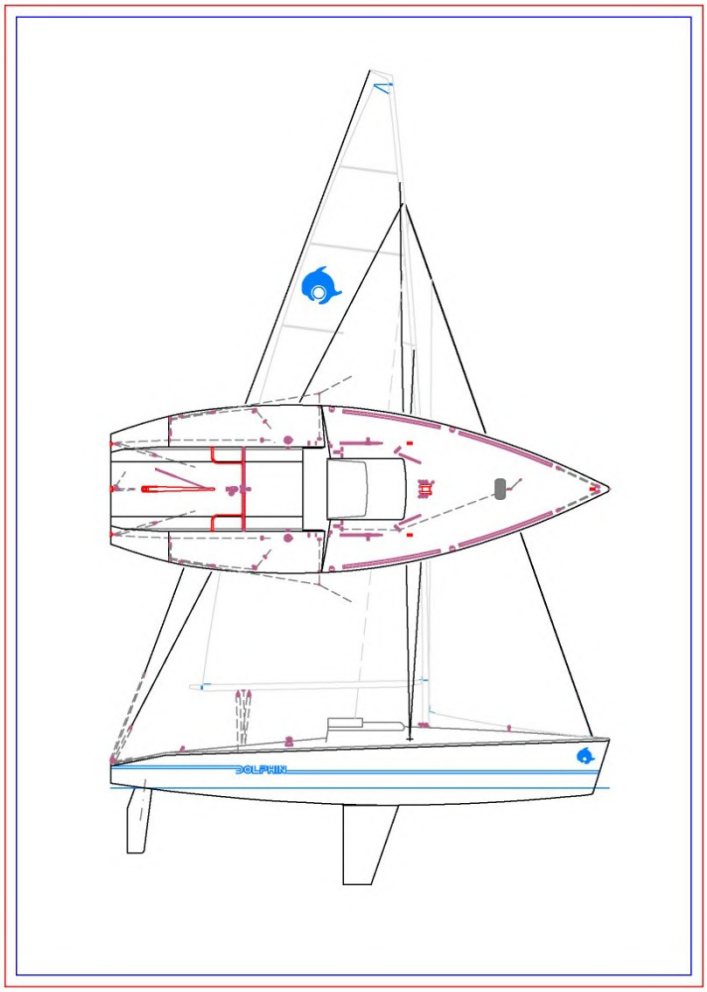
ARMATORI ITALIANI
CLASSE DOLPHIN81
A.S.D.

REGOLE DI CLASSE DELL'IMBARCAZIONE
DOLPHIN81 *One Design*
Gennaio 2024



L'imbarcazione DOLPHIN81 è stata disegnata nel 1993 da Ettore Santarelli ed è stata riconosciuta come classe Nazionale dalla FIV nel 2012

INDICE

PARTE I – AMMINISTRAZIONE

Sezione A – Generalità

A.1 Lingua 4
A.2 Abbreviazioni 4
A.3 Autorità 4
A.4 Amministrazione della Classe ... 4
A.5 Regole World Sailing (RWS)..... 4
A.6 Variazioni regole di classe 5
A.7 Emissione e aggiornamento regole di classe 5
A.8 Interpretazione regole di classe . 5
A.9 Quote Nazionale di classe e placca identificativa 5
A.10 Numeri velici 5
A.11 Certificazione dello scafo 5
A.12 Certificazione iniziale dello scafo 6
A.13 Validità del certificato..... 6
A.14 Ricertificazione o Rinnovo certificazione scafo 6
A.15 Ritiro e Conservazione dei documenti di certificazione 7
A.16 Deroghe al Regolamento 7

Sezione B – Eligibilità di uno scafo

B.1 Regolamento di classe e certificazione 7
B.2 Controlli di galleggiamento..... 7
B.3 Marcature dell'associazione di classe 7

PARTE II –REQUISITI E LIMITAZIONI

Sezione C – Condizioni in regata

C.1 Generalità 8
C.2 Equipaggio 8
C.3 Equipaggiamento personale 8
C.4 Pubblicità 9
C.5 Equipaggiamento portatile 9
C.6 Peso Imbarcazione 10
C.7 Scafo.....11
C.8 Appendici dello scafo..... 11
C.9 Antenne e attrezzatura 12
C.10 Vele 15

Sezione D – Scafo

D.1 Parti 17
D.2 Generalità 17
D.3 Guscio dello scafo..... 18
D.4 Coperta 18
D.5 Interni dello scafo 18
D.6 Scafo assemblato..... 19

Sezione E – Appendici dello scafo

E.1 Parti 19
E.2 Generalità 19
E.3 Chiglia o deriva fissa 20
E.4 Pala del timone, barra e stick 21

Sezione F – Antenne e attrezzatura

F.1 Parti 21
F.2 Generalità 22
F.3 Albero 22
F.4 Boma 23
F.5 Tangone 24
F.6 Manovre fisse 24
F.7 Manovre correnti 25

Sezione G – Vele

G.1 Parti 26
G.2 Generalità 26
G.3 Randa 27
G.4 Genoa 29
G.5 Fiocco..... 30
G.6 Spinnaker 30
G-7 Gennaker ……...32

PARTE III – APPENDICI

Appendici

A1, A2, B, C, D, E, F, Fbis (nuovo estruso per Albero dal gennaio 2022), G, H, I, L, Lbis, M, N

INTRODUZIONE

Tutto ciò che non è specificatamente descritto nel regolamento di classe DOLPHIN81 non è applicabile ed è vietato.

Lo scafo e le appendici dell'imbarcazione DOLPHIN81 sono controllate dal costruttore; le attrezzature e le vele sono sottoposte a controllo di stazza da parte di uno stazzatore autorizzato dalla FIV.

Lo scafo e le appendici dell'imbarcazione DOLPHIN81 possono essere fabbricate in conformità al regolamento di classe, solo da un costruttore autorizzato. Le attrezzature devono corrispondere alle specifiche di costruzione DOLPHIN81.

Lo scafo e le appendici del DOLPHIN81, le attrezzature e le vele, possono, dopo aver lasciato il cantiere, essere modificate solo nelle modalità permesse nella sezione C del regolamento di classe.

L'armatore e l'equipaggio devono essere consapevoli che il rispetto delle regole della sezione C non equivale ad aver effettuato i controlli necessari per le procedure di stazza.

Le disposizioni che regolano l'uso delle attrezzature durante una regata sono contenute nella sezione C del presente regolamento di classe, nella parte I dell'ERS (RWS) e nel regolamento mondiale di regata in vigore (RWS).

Questa introduzione è parte integrante del Regolamento di Classe DOLPHIN81 A.s.d.

PARTE- I – AMMINISTRAZIONE

Sezione A – Generalità

A.1 LINGUA

A.1.1 La lingua ufficiale della classe è l'italiano, in caso di controversia sulla traduzione prevarrà il testo italiano.

A.1.2 La parola "deve" sarà intesa in senso restrittivo, mentre la parola "può" sarà intesa in senso permissivo.

A.2 ABBREVIAZIONI

A.2.1

RWS	International Sailing Federation.
MNA	Autorità Nazionale Membri RWS (= FIV).
INTD81A	Associazione internazionale classe DOLPHIN81.
FIV	Federazione Italiana Vela.
NCA	Associazione Nazionale di Classe (xxxD81A) dove xxx è il codice nazionale ufficiale (es. ITA per l'Italia.
ERS	Equipment Rules of Sailing (scaricabile da www.sailing.org).
RRS	Racing Rules of Sailing (scaricabile da www.sailing.org).

A.3 AUTORITA'

A.3.1 L'autorità Nazionale della classe è la FIV che dovrà cooperare con NCA e INTD81A in tutti gli argomenti relativi a questo Regolamento di classe, in accordo ai suggerimenti dell'NCA e INTD81A.

A.3.2 Nonostante quanto contenuto nel presente documento, l'autorità di certificazione (NCA e/o INTD81A) ha l'autorità di ritirare un certificato di sua iniziativa o su richiesta della FIV.

A.3.3 Nessuna responsabilità legale riguardo a queste regole di classe, o la precisione delle misure ricade su:

L'RWS

La FIV

La NCA

Uno stazzatore ufficiale

Nessuna pretesa scaturita da questo regolamento di classe può essere accolta.

A.4 AMMINISTRAZIONE DELLA CLASSE

A.4.1 L'RWS ha delegato tutte le sue funzioni amministrative della classe alla FIV. La FIV può delegare in parte o tutte le sue funzioni, come stabilito dal regolamento di classe, all'NCA.

A.4.2 Nei paesi in cui non c'è l'MNA o L'MNA non desideri amministrare la classe, le funzioni amministrative, come stabilito dal regolamento di classe, saranno di pertinenza dell'associazione di Classe Nazionale.

A.5 REGOLE RWS

A.5.1 Questo regolamento di classe dovrà essere letto unitamente all'ERS.

A.5.2 Eccetto se usati come capoverso, quando i termini sono stampati in “grassetto” si applicano le definizioni dell’ERS e quando i termini sono stampati in “corsivo” si applicano le definizioni dell’RRS.

A.6 VARIAZIONI ALLE REGOLE DI CLASSE

A.6.1 In eventi di classe, il bando e le istruzioni di regata non possono alterare il contenuto del presente regolamento di classe.

A.7 EMISSIONE E AGGIORNAMENTO REGOLE DI CLASSE

A.7.1 Le emissioni di queste regole di classe sono soggette ad approvazione della FIV in accordo alle regole FIV.

A.7.2 Correzioni a meri errori materiali, di compilazione o di coordinamento di queste regole di classe possono essere adottate dalla NCA e sono soggette all’approvazione dal comitato tecnico. La validità degli aggiornamenti sarà decisa di volta in volta e sarà sottoposta ad approvazione della FIV.

A.8 INTERPRETAZIONI ALLE REGOLE DI CLASSE

A.8.1 Le interpretazioni alle regole di classe dovranno essere eseguite dal comitato tecnico dell’associazione nazionale di classe, in accordo alle regole FIV.

A.9 QUOTA NAZIONALE DI CLASSE E PLACCA IDENTIFICATIVA

A.9.1 Per il costruttore autorizzato non sono previsti pagamenti di quote alla classe.

A.9.2 I cantieri attualmente autorizzati sono i licenziatari accreditati dalla classe.

A.9.3 Il costruttore applicherà un propria placca identificativa allo scafo.

A.9.4 Il DOLPHIN81 O.D. deve essere costruito nell’osservanza del presente regolamento e delle specifiche di costruzione dettagliate dal progettista e vidimate da uno stazzatore FIV autorizzato dalla classe.

A.10 NUMERI VELICI

A.10.1 I certificati e di numeri velici dovranno essere emessi dall’associazione nazionale di classe

A.10.2 I numeri velici devono essere composti dalle lettere nazionali unitamente al numero dello scafo consecutivo assegnato dal costruttore previa autorizzazione dell’associazione nazionale di classe..

A.11 CERTIFICAZIONE DELLO SCAFO

A.11.1 Un certificato di costruzione deve essere consegnato per ogni DOLPHIN81 dal costruttore.

Questo certificato dovrà confermare che l’imbarcazione è conforme alle attuali regole di classe ed alle specifiche di costruzione dello scafo, coperta, chiglia, timone, interni e attrezzatura di coperta, prima della consegna da parte del cantiere costruttore.

Il certificato del costruttore (dal 31-12-2010) dovrà riportare il peso della deriva fissa.

Ogni scafo dovrà portare applicata apposita targhetta per l’identificazione del costruttore, numero di matricola e anno di costruzione.

Per le imbarcazioni armate dal 15 Giugno 1998 dovrà essere disponibile un fascicolo tecnico in conformità ai requisiti della direttiva 94/25 CE, tale fascicolo potrà essere mantenuto a cura del costruttore che dovrà sempre rilasciare un certificato di conformità CE. Ogni scafo dovrà riportare regolare marcatura CE.

A.11.2 Lo scafo, le appendici, l'albero e il sartiame sono sottoposti a certificazione di stazza da parte di uno stazzatore ufficiale FIV riconosciuto dalla classe. Le vele possono essere sottoposte a certificazione di stazza da parte di uno stazzatore ufficiale FIV non riconosciuto dalla classe.

La certificazione dello scafo e appendici da parte dello stazzatore può avvenire a seguito del suo controllo dell'avvenuta certificazione da parte del costruttore, mentre la certificazione dell'albero e del sartiame e delle vele deve avvenire a seguito di un controllo da parte dello stazzatore.

A.11.3 La NCA consegnerà il form di misurazione che comprende il certificato di stazza, all'armatore se membro dell'associazione di classe, dopo aver positivamente completato tutte le misurazioni previste.

A.12 CERTIFICAZIONE INIZIALE DELLO SCAFO

A.12.1 Per un certificato da emettere per uno scafo mai certificato:

(a) Il controllo di stazza dovrà essere effettuato da uno stazzatore ufficiale riconosciuto dalla classe che completerà la documentazione appropriata (form di misurazione).

(b) La documentazione e la tassa di certificazione (se richiesta) sarà mandata all'autorità di certificazione. (NCA)

(c) Al ricevimento di una soddisfacente e completa documentazione e della tassa di certificazione (se richiesta) l'autorità di certificazione emetterà un certificato.

A.13 VALIDITA' DEL CERTIFICATO

A.13.1 Un certificato di uno scafo diventa nullo per:

(a) Il cambiamento di un qualsiasi elemento registrato sul certificato di stazza, così come previsto al punto A.11, compresi pesi correttori.

(b) la data di scadenza, se indicata.

(c) La revoca da parte dell'autorità di certificazione.

(d) L'emissione di un nuovo certificato.

A.14 RICERTIFICAZIONE O RINNOVO CERTIFICAZIONE SCAFO

A.14.1 L'autorità di certificazione deve emettere un certificato mediante l'applicazione della procedura descritta in A.12, per uno scafo già precedentemente certificato quando:

(a) E'invalidato come al punto A.13.1 (a) o (b), previa la ricezione del vecchio certificato e della tassa per la certificazione, se richiesta.

(b) Quanto è invalidato come al punto A.13.1 (c), a propria discrezione.

(c) Ad ogni passaggio di proprietà a seguito della presentazione del modulo predisposto dalla classe.

(d) In altri casi ritenuti necessari dalla commissione tecnica (es. cambiamento dei pesi correttori). In caso di alterazione dei pesi correttori, tali parti dovranno essere nuovamente pesate da uno stazzatore ufficiale e i relativi dettagli registrati sul certificato di stazza e i relativi dettagli registrati sul certificato esistente (non più valido). Tale certificato dovrà essere inviato all'autorità di certificazione del paese in cui è registrato lo scafo entro 4 settimane dalla misurazione. L'autorità di certificazione emetterà un nuovo certificato.

A.15 RITIRO E CONSERVAZIONE DEI DOCUMENTI DI CERTIFICAZIONE

A.15.1 L'autorità di certificazione provvede:

(a) A mantenere la certificazione originale o una copia conforme su cui basa il certificato corrente,

(b) su richiesta, al trasferimento di questa documentazione alla nuova autorità di certificazione, se lo scafo è esportato.

(c) Ritirare il certificato di stazza qualora siano intervenute irregolarità gravi.

A.16 DEROGHE AL REGOLAMENTO

A.16.1 Eventuali deroghe al presente regolamento, autorizzate dall'assemblea del Febbraio 2011 dovranno essere registrate nel certificato di stazza, sono di fatto accettate e non possono essere trasmesse ad altre imbarcazioni.

Tali deroghe saranno pubblicate sul sito della classe unitamente ai certificati di stazza.

Le imbarcazioni potranno avere la predisposizione per il bompresso in deroga alle indicazioni previste in C.7.1 (f).

Sezione B – Eligibilità di uno scafo

Affinché una barca sia ammessa alle regate di classe, essa deve rispettare le regole di questa sezione.

B.1 REGOLAMENTO DI CLASSE E CERTIFICAZIONE

B.1.1 La barca dovrà:

(a) essere in conformità alle regole di classe,

(b) avere un valido certificato di stazza,

(c) avere le altre certificazioni valide come richiesto da questo regolamento di classe.

B.1.2 E' responsabilità dell'armatore di mantenere il certificato di stazza aggiornato e garantire che la barca sia sempre conforme alle attuali regole di classe ed al regolamento RWS. Tale responsabilità si trasferisce al timoniere qualora l'armatore non sia a bordo in regata. Il gruppo direttivo dell'associazione di classe non può essere ritenuto responsabile per eventuali incidenti che si verifichino in relazione all'applicazione del presente regolamento o qualsiasi conseguente reclamo.

B.1.3 I costi di stazza ed eventuale ristazza sono a carico dell'armatore.

B.2 CONTROLLI DI GALLEGGIAMENTO

B.2.1 Controlli di galleggiamento non sono previsti.

B.3 MARCATURE DELL'ASSOCIAZIONE DI CLASSE

B.3.1 Un adesivo della classe, se richiesto, sarà affisso alla poppa dello scafo.

PARTE II – REQUISITI E LIMITAZIONI

L'equipaggio e la barca devono essere conformi alle norme di cui alla parte II, quando gareggiano. In caso di conflitto prevarrà la sezione C.

Le norme di cui alla parte II sono strettamente regole di classe. Il controllo di stazza deve essere effettuato in conformità alle ERS salvo in caso di variazioni descritte in questa sezione.

Sezione C – Condizioni in Regata

C.1 GENERALITA'

C.1.1 REGOLE

Sarà applicata la Parte I– Uso dell'attrezzatura e Parte II – Definizioni delle ERS (equipment rules of sailing).

C.1.2 LIMITI DI VENTO

Le regate non potranno iniziare con un vento inferiore a 4 nodi costante alla partenza.

Le regate non potranno iniziare con un vento superiore a 23 nodi costanti.

C.2 EQUIPAGGIO

C.2.1 LIMITAZIONI

(a) L'equipaggio dovrà consistere di non meno di tre persone e non più di sei persone.

(b) Il numero dei componenti dell'equipaggio non potrà cambiare durante una serie di prove a meno di defezioni causate da forze di causa maggiore accettate dal comitato di regata.

(c) Eventuali sostituzioni dei membri dell'equipaggio durante una serie di prove saranno regolamentate dalle istruzioni di regata.

C.2.2 PESI

Il peso complessivo dell'equipaggio a bordo durante una regata, abbigliamento escluso dovrà essere compreso fra 230 Kg. e 420 Kg. Il controllo potrà avvenire, se non diversamente indicato nelle istruzioni di regata, da prima della regata alla fine della regata, dove per "fine regata" si intente l'orario limite per la presentazione delle proteste.

C.2.3 POSIZIONE EQUIPAGGIO

Durante una regata l'equipaggio potrà sedersi posizionando sempre entrambe le gambe all'esterno l'imbarcazione e rimanendo sempre seduto sulla coperta. E' ammesso esporre le braccia e busto purchè quest'ultimo rimanga assicurato allo scafo internamente alla draglia. E' permesso assicurarsi alle sartie durante una virata o strambata mantenendo sempre tutto il corpo all'interno delle draglie. Non è ammesso esporre una sola gamba e con la seconda inginocchiarsi sulla coperta.

C.3 EQUIPAGGIAMENTO PERSONALE

C.3.1 OBBLIGATORIO

L'imbarcazione dovrà essere equipaggiata al minimo con salvagente personale per ogni membro dell'equipaggio con almeno la capacità di spinta prevista dalle norme di legge.

C.3.2 LIMITAZIONI

E' proibito l'uso di giacche zavorrate, cinghie fermapiedi e trapezi.

C.4 PUBBLICITÀ

C.4.1 LIMITAZIONI

La pubblicità dovrà essere esposta in accordo al paragrafo C del codice di pubblicità RWS. Nel caso la classe abbia un proprio sponsor, sarà obbligatorio esporlo sull'imbarcazione secondo le stesse regole RWS.

C.5 EQUIPAGGIAMENTO PORTATILE

C.5.1 PER UTILIZZO

(a) OBBLIGATORIO

Le imbarcazioni devono avere a bordo le dotazioni di sicurezza previste per le acque in cui navigano e comunque come minimo le seguenti:

(1) Un mezzo marinaio,
(2) un fischietto o corno da nebbia,
(3) una torcia elettrica a tenuta stagna con batteria di rispetto.
(4) un secchio da almeno 7 litri.
(5) un salvagente anulare o a ferro di cavallo, dotato di 30 m di cima galleggiante.
(6) una cassetta di pronto soccorso di tipo marino con le istruzioni per l'uso,
(7) un'ancora di peso minimo di 8 kg con 30 m di cima del diametro minimo di 8 mm.
(8) due fuochi a mano e un fumogeno,
(9) una bussola,
(10) un estintore di minimo 2kg.
(11) Dispositivi di galleggiamento con spinta minima di 400Kg e ingombro minimo di 0,4 m^3 in materiale espanso (poliuretano o polistirolo) resi idrorepellenti.

(b) FACOLTATIVO

(1) Apparecchiature elettroniche di navigazione ed attrezzature tattiche.
(2) solcometro ed ecoscandaglio,
(3) impianto elettrico con relativa batteria,
(4) serbatoi mobili di carburante,
(5) cuscini delle cuccette (possono essere rimossi durante le regate),
(6) maniglie dei winch.
(7) Cime di ormeggio.

C.5.2 NON PER L'UTILIZZO

(a) OBBLIGATORIO

(1) due pagaie,

(2) un motore fuoribordo funzionante della potenza minima di 4 HP, con relativo supporto, serbatoio carburante. Il peso del motore, serbatoio con carburante, più eventuale tanica di riserva con carburante dovrà essere minimo 25 Kg alla fine della regata, dove per "fine regata" si intente l'orario limite per la presentazione delle proteste. Nel caso di utilizzo di motore elettrico dovrà essere raggiunto sempre il peso di 25 Kg considerando il peso della batteria utilizzata per la propulsione.

(3) Tutte le imbracature di sollevamento adatte al peso dell'imbarcazione (sospendite)

(4) Boccaporto del pozzetto, pannellatura dell'intero pagliolato composta da: due paglioli, due ripiani delle cuccette, due ripiani laterali amovibili e un ripiano dello scalino pannelli in legno, supporto motore.

C.6 PESO IMBARCAZIONE

C.6.1 PESO

	minimo	massimo
Il peso della barca in condizioni asciutte	970 kg	N. A. kg
Il peso della barca in condizioni asciutte e con motore entrobordo ..	1000 kg	N. A. kg

Il peso della barca deve essere valutato escludendo le vele e l'equipaggiamento portabile elencato nella sezione C.5.

Il peso deve essere effettuato con le seguenti attrezzature:

a) 1 albero con relativo sartiame standard.
b) Strallo di prua e di poppa con relativa regolazione.
c) Le quattro drizze (2 drizze testa d'albero, 2 drizze 7/8)
d) 1 boma con tesa-base e bozzelli.
e) 1 vang del boma con bozzelli.
f) 1 tangone con le relative manovre carica alto e caricabasso (ove si utilizzi lo spy 7/8)
g) Scotta della randa.
h) Scotte del genoa e/o dello spinnaker e/o gennaker
i) Appendici con barra del timone e stick.
j) Tutta l'attrezzatura di coperta nella versione definitiva compresi pulpiti, candelieri e draglie.
k) Portello e paglioli interni del fondo.
l) Riserve di galleggiamento pari a 0,4 m^3 minimo e spinta di 400 Kg.
m) Pesi correttori se necessari.
n) Due maniglie per winches
o) Bompresso con relative manovre

C.6.2 PESI CORRETTORI

(a) eventuali pesi correttori in piombo o acciaio per un massimo di 50 kg di cui non più di 20 Kg collocati in sentina dovranno essere fissati permanentemente allo scafo nelle posizioni indicate nell'appendice A.

(b) I pesi correttori dovranno essere composti da cinque parti di uguale peso, resinate allo scafo e punzonate o marcate da uno stazzatore con il proprio identificativo FIV.

La resinatura dovrà consentire la lettura del punzone e tali pesi saranno registrati sul form di misurazione.

C.7 SCAFO

C.7.1 MODIFICHE, MANTENIMENTO E RIPARAZIONI

(a) Lo scafo e la coperta devono essere stampati secondo le specifiche di costruzione e laminazione del progetto originale, negli stampi autorizzati dal progettista.

Dovrà essere fornito di elementi di galleggiamento

Lo scafo e la coperta dovranno essere conformi alla ISO 11812 e ISO 12216.

Gli elementi di galleggiamento dovranno essere conformi alla ISO 12217-3 allegato C

(vedi C5.1 (11))

(b) È permesso effettuare autonomamente la verniciatura e lucidatura, nonché l'applicazione di antivegetativa o antincrostante.

Permesse riparazioni autonome purché non interessino parti strutturali della barca, utilizzando i materiali originali.

Riparazioni di entità superiore compreso lo smontaggio e rimontaggio o sostituzione del bulbo, devono essere sottoposte dalla commissione tecnica della classe e approvate da uno stazzatore FIV riconosciuto dalla classe che dovrà ristazzare l'imbarcazione riportando gli estremi delle modifiche nel certificato di stazza.

(c) La forma dello scafo e della coperta, la posizione delle paratie e dei rinforzi, le strutture interne, il sostegno dell'albero e qualsiasi altra parte collegata con resinatura allo scafo o alla coperta, devono rimanere conformi ai piani originali forniti dal costruttore.

(d) Non è quindi in alcun modo concesso asportare materiale, praticare fori nella coperta che non siano per il passaggio delle viti di fissaggio dell'attrezzatura di coperta oppure per al massimo fissare un ventilatore (fori per viti da 8 mm di diametro), non è consentito togliere, ricostruire, sostituire materiali, levigare o spostare e riposizionare le dotazioni regolamentari in qualsiasi modo.

(f) Non è consentito modificare i contorni dello scafo, i profili del timone e della deriva, aprire finestre o fori nello scafo se non per il montaggio di un solo spidometro o un ecoscandaglio.

(g) Eventuali deroghe al punto f dovranno essere autorizzate dalla classe e gli estremi saranno disponibili in appendice L al presente regolamento e/o pubblicati nel sito della classe.

(h) Come descritto nell'appendice L

(i) E' permesso installare un sistema di Rollafiocco come descritto nell'appendice L

(l) E' permesso installare un trasto della Randa a Pavimento come descritto nell'appendice L

C.8 APPENDICI DELLO SCAFO

C.8.1 MODIFICHE, MANTENIMENTO E RIPARAZIONI

(a) Non è consentito raccordare la deriva allo scafo con stucco o altro materiale.

(b) Possono essere applicate pitture e antivegetative al timone senza dover ristazzare e ricertificare.

(c) Non è permesso: stuccare, forare, saldare , schiacciare, modificare profili o contorni o cambiare posizione.

C.8.2 CHIGLIA O DERIVA FISSA

(a) DIMENSIONI E PESO

Dimensioni e peso sono indicate al paragrafo E.3

(b) POSIZIONE CHIGLIA RISPETTO ALLO SCAFO

Per la posizione generale vedi paragrafo D 6.1

C.8.3 TIMONE

(a) DIMENSIONI

Le dimensioni del timone dovranno essere secondo i piani riportati in appendice B.

Non è permesso modificare profili o contorni o cambiare posizione.

(b) POSIZIONE TIMONE RISPETTO ALLO SCAFO

(1) Si definisce il punto B come il punto a poppavia del timone nella sua estremità immersa.

(2) La distanza fra il punto B e il punto di attaccatura del bulbo allo scafo nella sua parte poppiera non deve essere superiore a 3620 mm o inferiore a 3600 mm.

C.9 ANTENNE E ATTREZZATURA

C.9.1 MODIFICHE, MANTENIMENTO E RIPARAZIONI

nessuna modifica è consentita alle antenne rispetto alle misure indicate in appendice C.

Eventuali sostituzioni di parti danneggiate dovranno essere effettuate con ricambi originali o di qualità equivalente senza sottoporre le antenne a ristazza.

E’ permesso modificare i rinforzi dell’attacco delle lande come descritto appendice M

C.9.2 ATTREZZATURA

UTILIZZO

Non è consentita la regolazione della tensione dello strallo di prua in regata.

C.9.3 LIMITAZIONI

Solo un set di alberatura e sartiame potrà essere usato durante un evento di durata inferiore a tre giorni, eccetto quando un particolare dovesse essere perso o danneggiato a seguito di una rottura.

L’eventuale sostituzione potrà avvenire a seguito approvazione del comitato di regata.

C.9.4 ALBERO

(a) DIMENSIONI

Le dimensioni sono indicate in F.3 e nell'appendice C

(b) RIFERIMENTI ALLO SCAFO E PER LE VELE

	minimo	massimo
Altezza della parte superiore dell'attacco del boma alla linea di coperta (**lower point**)…	1000 mm ...	1010 mm
Distanza fra le marche di stazza		9600 mm
Le strisce di stazza devono essere di almeno **(limit mark width)**		20 mm

(c) USO

Non è consentito modificare la posizione dell'albero al piede durante la regata.

C.9.5 BOMA

(a) DIMENSIONI

Per le dimensioni del boma riferirsi al paragrafo F.4 e nell'appendice C

(b) RIFERIMENTI AD ALBERO E PER LE VELE

	minimo	massimo
Larghezza limite della marca di stazza	…20 mm.....	
Distanza dell'inizio della marca alla faccia posteriore dell'albero (**outer point distance**).....		3600 mm

L'intersezione della distanza della parte posteriore dell'albero presa al di sopra del boma, alla parte a pruavia della marca di stazza del boma non dovrà essere maggiore del limite massimo quando il boma è a 90° rispetto all'albero.

(c) USO

Il boma non può essere utilizzato in forma curvata permanente.

C.9.6 TANGONE

Il tangone dello spinnaker, a bordo limitatamente all'uso dello spy 7/8, deve essere in alluminio o sue leghe, conforme alle dimensioni dell'estruso depositato presso la classe come riportato nell'appendice C e le dimensioni al punto F.5

C.9.7 SARTIAME

(a) DIMENSIONI

Le dimensioni sono indicate del paragrafo F.6

(b) USO

Come previsto dal paragrafo F.6.3, in particolare l'albero dovrà essere controllato e regolato solamente da volanti, dal paterazzo e dalla tensione delle sartie. Sono vietati dispositivi di regolazione idraulici, pneumatici o oleodinamici. Sono consentite regolazioni mediante chiavi fisse o pinze.

C.9.8 MANOVRE CORRENTI E ATTREZZATURA DI COPERTA

(a) PRODUTTORI

Non vi sono limitazioni ai produttori di scotte o drizze, o bozzelli.

(b) MATERIALI e DIMENSIONI

Materiali e dimensioni sono descritte al paragrafo F.7

C.9.9 ATTREZZATURA DI COPERTA

(a) OBBLIGATORIO

Tutta l'attrezzatura prevista dal piano di coperta è obbligatoria.

La seguente attrezzatura sarà posizionata in accordo ai piani di coperta di cui all'appendice A

(1) Lande del sartiame e gli attacchi degli stralli nella loro posizione originale

(2) Arridatoi del sartiame

(3) Pulpito di prua e di poppa con quattro candelieri in acciaio inox con altezza minima di 450 mm ad eccezione dei due candelieri anteriori che dovranno avere un'altezza minima di 300mm.

(4) Trasto della randa

(5) Battagliola in cavo metallico di spessore non inferiore a 3 mm escluso eventuale rivestimento in plastica, oppure cavo tessile non inferiore a 5 mm di diametro, il tutto passante attraverso i candelieri. Può essere fissata una cinghia in tessuto di nylon o similare.

Il sistema di fissaggio delle draglie dal pulpito di prua al pulpito di poppa dovrà essere scorrevole e continuativo, non modificabile durante le regate. Se si tratta di acciaio deve essere piombato, se invece è stroppo o tessile deve essere cucito usando filo di nylon. In questo ultimo caso, per il fissaggio al pulpito di prua ed alla cinghia o pulpito di poppa, si potrà usare un grillo di piccola dimensione.

Le draglie, caricate con peso di 5 kg, non devono arrivare a meno di 200 mm dallo spigolo della coperta. La misurazione deve essere rispettata dal candeliere alto al pulpito di poppa, indipendentemente da dove verrà applicato il peso.

Le draglie potranno essere imbottite.

(6) Massimo 4 rotaie che possano consentire una corsa massima dei bozzelli del fiocco e del genoa non più di 600 mm

(7) Non sono consentiti spostamenti laterali delle rotaie.

(8) Non è consentito agganciare bozzelli al boma (ad esclusione di quelli della randa e del wang)

(9) Ai fini della sicurezza in caso di presa di terzaroli (predisposizione non obbligatoria) é necessario avere un cunningham o i ganci di acciaio sull'attacco del boma

(10) I candelieri non potranno sporgere per più di 65 mm dalla linea d'insellatura per ciascun lato.

(b) FACOLTATIVO

(1) E' consentita l'applicazione di bozzelli, passacavi e gallocce della scotta della randa e del cunningam della randa, barber dello spi.

(2) E' consentito l'utilizzo di bozzelli, bocche di rancio e gallocce delle scotte delle vele di prua, della scotta e braccio dello spinnaker.

(3) Massimo 2 winches ai quali è permessa l'applicazione di self tailing.

(4) Morsetti di sistemazione delle pagaie, del tangone dello spinnaker, dei sacchi delle vele o altro equipaggiamento.

C.9.10 BOMPRESSO

Come descritto nella appendice L

C.10 VELE

GENERALITA'

Tutte le vele utilizzate in regata devono essere stazzate da uno stazzatore FIV secondo quanto indicato dall'allegato D, E.

C.10.1 MODIFICHE, MANTENIMENTO, RIPARAZIONI

(a) Le Vele non devono essere modificate in alcun modo salvo quanto previsto dal questo regolamento di classe.

(b) Durante una regata le vele potranno essere riparate previo permesso scritto da parte della giuria che deciderà se dovranno essere ristazzate. Sono permesse riparazioni minime come piccole strisce di chiusura o ricuciture dei rinforzi, senza la necessità di sottoporre ad autorizzazione e ristazza.

C.10.2 LIMITAZIONI

(a) In regata non dovranno essere a bordo più di una randa, un genoa, un fiocco, uno o massimo due tra : spinnaker 7/8, gennaker piccolo e gennaker top.

(b) I velai dovranno rilasciare una certificazione che indichi le misure, grammatura e tipologia di materiale utilizzato per ogni singola vela e anno di costruzione.

C.10.3 RANDA

(a) IDENTIFICAZIONE

Le lettere di nazionalità e i numeri velici dovranno essere conformi alle RRS salvo quando diversamente prescritto in questo regolamento di classe.

(b) potranno essere collocate le lettere nazionali davanti ai numeri allo stesso livello. In tal caso lettere nazionali e numeri dovranno essere collocati tra la 3° e la 4° stecca dall'alto. Viceversa le lettere dovranno essere poste sopra i numeri partendo dalla 3° stecca in alto.

(c) USO

(1) Il punto più alto visibile della vela (head point), proiettato a 90° sul profilo dell'albero non dovrà cadere sopra il bordo inferiore della marca di stazza superiore dell'albero.

L'angolo della tavoletta fra la ralinga e il punto estremo della balumina non potrà essere maggiore di 90 gradi.

(2) La parte posteriore più visibile della balumina, proiettata a 90° sul boma, dovrà essere a pruavia rispetto alla marca di stazza del boma.

(3) La vela dovrà essere issata ed ammainata da una drizza che consenta la manovra in mare.

(4) Le ralinghe dell'inferitura e della base dovranno essere infilate nelle scanalature/canaline o rotaie dell'antenna. È' consentita la base della randa libera mentre la mura dovrà essere fissata, tramite l'apposito perno, alla trozza del boma.

C.10.4 GENOA

(a) IDENTIFICAZIONE

Non sono previsti numeri velici sui genoa

(b) USO

La vela dovrà essere issata ed ammainata da una drizza che consenta la manovra in mare.

C.10.5 FIOCCO

(a) IDENTIFICAZIONE

Non sono previsti numeri velici sul fiocco

(b) USO

La vela dovrà essere issata ed ammainata da una drizza che consenta la manovra in mare.

C.10.6 SPINNAKER 7/8

(a) IDENTIFICAZIONE

Possono essere previsti numeri velici sugli spinnaker secondo le RRS. Le lettere nazionali possono essere collocate davanti ai numeri allo stesso livello.

(b) USO

La vela dovrà essere issata ed ammainata da una drizza che consenta la manovra in mare.

C.10.7 GENNAKER PICCOLO E GRANDE

(a) IDENTIFICAZIONE

Possono essere previsti numeri velici sul gennaker secondo le RRS. Le lettere nazionali possono essere collocate davanti ai numeri allo stesso livello.

(b) USO

La vela dovrà essere issata ed ammainata da una drizza che consenta la manovra in mare.

Sezione D – Scafo

D.1 PARTI

D.1.1 OBBLIGATORIO

(a) Guscio dello scafo

(b) Coperta

D.2 GENERALITÀ

D.2.1 REGOLE

(a) Lo scafo dovrà rispettare il regolamento di classe vigente al momento della prima certificazione

(b) Lo scafo, la struttura interna ed esterna della coperta devono essere conformi alle specifiche di costruzione e al regolamento di classe

(c) Tutte le tolleranze riportate in questi documenti sono solo a scopo costruttivo e non devono essere usate per l'ottimizzazione.

D.2.2 CERTIFICAZIONE

(1) il costruttore deve pesare lo scafo e la coperta , verniciati nell'interno e registrarne il peso sul certificato di costruzione .(per imbarcazioni costruite dopo il 31-12-2010.

(2) Non è consentita alcuna modifica alla configurazione dello scafo a meno che sia descritta nel regolamento di classe.

D.2.3 MODIFICHE, MANTENIMENTO E RIPARAZIONI

(a) Il guscio dello scafo, la coperta, le paratie e le parti interne non possono in alcun modo essere alterati, salvo quanto previsto in questo regolamento di classe.

(b) E' consentita la manutenzione ordinaria come la pitturazione e lucidatura senza sottoporre l'imbarcazione a nuova misurazione e certificazione.

(c) Se una stampata dello scafo viene riparata per una superficie superiore a 0,2 m^2, uno stazzatore ufficiale riconosciuto dalla classe dovrà verificare e certificare che la sagoma esterna sia la stessa di prima della riparazione e che nessuna rigidità supplementare, o altro vantaggio, sia stato acquisito a seguito della riparazione.

Lo stazzatore dovrà scrivere i dettagli della riparazione sul certificato.

D.2.4 DEFINIZIONI

PUNTO DI MISURAZIONE DELLO SCAFO

Il punto di misurazione di riferimento dello scafo (punto A) è sulla linea di centro dello scafo alla giunzione con lo specchio di poppa.

D.2.5 IDENTIFICAZIONE

Lo scafo deve portare una targhetta di identificazione fissata in modo permanete oppure il numero del costruttore inciso sul lato posteriore del canestrello della scotta della randa.

D.2.6 COSTRUTTORI

Lo scafo dovrà essere costruito da un costruttore licenziatario.

D.3 GUSCIO DELLO SCAFO

D.3.1 MATERIALI

Il guscio dello scafo dovrà essere costruito in vetroresina poliestere rinforzata.

Non sono consentite fibre diverse dal vetro.

D.3.2 COSTRUZIONE

La costruzione dovrà avvenire secondo le specifiche del progettista.

In caso di qualsiasi disputa sulla forma dello scafo si farà riferimento ai disegni del progettista. La tolleranza non dovrà essere maggiore di +/- 7 mm, ad eccezione della larghezza massima al livello di coperta +/- 5 mm

D.4 COPERTA

D.4.1 MATERIALI

La coperta sarà costruita in sandwich di vetroresina.

D.4.2 COSTRUZIONE

La costruzione dovrà avvenire secondo le specifiche del progettista.

In caso di qualsiasi disputa sulla forma della coperta si farà riferimento ai disegni del progettista. La tolleranza non dovrà essere maggiore di +/- 7 mm, ad eccezione della larghezza massima al livello di coperta +/- 5 mm

D.5 INTERNI DELLO SCAFO

D.5.1 COSTRUZIONE

Gli interni dello scafo dovranno essere conformi ai disegni di costruzione.

D.6 SCAFO ASSEMBLATO

D.6.1 DIMENSIONI

Riferimenti in appendice A

	minimo	massimo
Lunghezza fuori tutto (eccetto pulpiti e timone)	8090 mm	8110 mm
Larghezza al baglio massimo	2690 mm	2710 mm
Distanza dal punto di riferimento dello scafo all'estremità di poppavia della linea del fondo della chiglia	3795 mm	3815 mm
distanza dal punto di riferimento dello scafo all'estremità di poppa della linea inferiore della chiglia	4105 mm	4125 mm
dimensione longitudinale del foro di passaggio dell'albero in coperta		140 mm
Distanza fra il centro dell'attacco dello strallo di prua e la prua	270 mm	
Distanza tra i centri delle lande	1490 mm	1510 mm
Distanza fra le rotaie della vela di prua	1490 mm	1510 mm
Distanza tra i centri delle rotaie fiocco	990 mm	1010 mm
Lunghezza rotaia della randa	600 mm	1350 mm
Lunghezza rotaia fiocco	600mm	n.a.
Distanza della parte superiore della rotaia randa dal pozzetto		370 mm
Corsa del bozzello delle vele di prua		600 mm

Sezione E – Appendici dello Scafo

E.1 PARTI

E.1.1 OBBLIGATORIO

(a) Chiglia o deriva fissa

(b) Timone

E.2 GENERALITÀ

E.2.1 REGOLE

Le appendici dello scafo devono essere conformi alle regole di classe valide al momento della certificazione iniziale.

E.2.2 MODIFICHE, MANTENIMENTO E RIPARAZIONI

(a) Le appendici dello scafo non possono in alcun modo essere modificate eccetto quanto permesso da questo regolamento di classe.

(b) La manutenzione di routine, come la pittura e lucidatura è consentita senza nuova ri-certificazione, la chiglia potrà essere rivestita con antivegetativa previa richiesta alla classe e solo per imbarcazioni che stazionano permanentemente in acqua.

(c) Se un'appendice dello scafo viene riparata in modo diverso da quanto descritto in E. 2.2 (b) uno stazzatore ufficiale dovrà verificare che la sagoma esterna sia la stessa di prima della riparazione e che nessuna rigidità esterna, o altro vantaggio, si sia acquisito a seguito della riparazione. Lo stazzatore ufficiale dovrà anche descrivere i dettagli della riparazione sul certificato.

E.2.3 CERTIFICAZIONE

(a) Il costruttore dovrà registrare sul certificato del costruttore il peso delle appendici dello scafo misurate alle condizioni descritte e dovrà dichiarare che siano entro il peso consentito.

(b) Lo stazzatore ufficiale dovrà certificare la conformità delle appendici dello scafo al momento della misura del peso finale dell'intero scafo in assetto di stazza, semplicemente registrando tale peso nel certificato.

E.2.4 PRODUTTORI

Le appendici dello scafo devono essere costruite da costruttori licenziatari.

E.3 CHIGLIA O DERIVA FISSA

E.3.1 REGOLE

La chiglia dello scafo deve essere conforme alle regole di classe valide al momento della certificazione iniziale.

Tutti i profili devono essere arrotondati

E.3.2 CERTIFICAZIONE DEL PESO

Il costruttore dovrà registrare sul certificato del costruttore che il peso accertato sia entro i limiti di peso (420 kg minimo e 425kg massimo) .

E.3.3 PRODUTTORI

I produttori dovranno essere licenziatari.

E.3.4 MATERIALI E DIMENSIONI

La chiglia dovrà essere realizzata con una struttura esterna in acciaio inox(AISI 304 , 304L oppure AISI 316, 316L) riempita con piombo fungente da zavorra.

COSTRUZIONE

La deriva fissa o chiglia deve essere fornita da un costruttore licenziatario, realizzata in stampi autorizzati dal progettista o da uno stazzatore FIV riconosciuto e incaricato dalla classe.

Le dimensioni sono indicate in appendice B

E.4 PALA DEL TIMONE, BARRA E STICK

E.4.1 REGOLE

La pala del timone dovrà essere conforme alle regole di classe in vigore al momento della certificazione iniziale.

E.4.2 CERTIFICAZIONE

(a) Il produttore dovrà registrare sul certificato del produttore il peso del timone compreso asse (minimo 11 kg).

(b) Lo stazzatore ufficiale dovrà accertare che il peso dichiarato sia conforme al peso consentito.

E.4.3 DIMENSIONI

Le dimensioni sono descritte in appendice B

E.4.4 PRODUTTORI

I produttori dovranno essere licenziatari.

E.4.5 MATERIALI

(a) La pala del timone dovrà essere realizzata in resina di poliestere rinforzata, l'uso di fibre diverse dalla fibra di vetro è vietato.

In caso di contestazioni sulla forma del timone ci si riferirà ai disegni del progettista.

(b) L'asse del timone sarà in lega d'alluminio di qualsiasi genere o acciaio inox.

(c) La barra del timone sarà in qualsiasi materiale.

(d) Lo stick del timone può essere libero di qualsiasi materiale

E.4.6 COSTRUZIONE.

(a) La pala del timone dovrà essere prodotta da uno stampo approvato dal progettista o da uno stazzatore ufficiale.

(b) Non è permesso l'uso di riempimenti per modificare il profilo e la forma del timone

Sezione F – ANTENNE E ATTREZZATURA

F.1 PARTI

F.1.1 OBBLIGATORIO

(a) Albero

(b) Boma

(c) Sartiame

F.1.2 OBBLIGATORIO

Bompresso del gennaker

F.2 GENERALITÀ

F.2.1 DEFINIZIONI

MAST DATUM POINT

Il **mast datum point (m.d.f.)** è il punto sull'albero determinato dal prolungamento della faccia superiore del boma posto a 90° rispetto all'albero stesso.

F.3 ALBERO

F.3.1 MATERIALE E IDENTIFICAZIONE

L'albero dovrà essere di alluminio o sue leghe.

Dovrà essere identificato mediante marcatura a impressione sul lato posteriore sinistro al livello 0,000 sotto coperta all'altezza della sheer line mediante numero scafo e numero albero.

F.3.2 COSTRUZIONE

L'albero deve essere realizzato da un produttore approvato dalla classe, conformemente alle regole di classe, e presentare una scanalatura interna per l'inferitura della randa.

F.3.3 ATTREZZATURE

OBBLIGATORIO

Penna in testa d'albero (comprendente le pulegge di drizza di randa e gennaker) avente lunghezza massima mm. 310 (+/-10) misurata dalla faccia poppiera dell'albero al centro foro di attacco del paterazzo.

Incappellaggio delle sartie.

Scatola doppia per drizze vele bianche di prua.

Doppie crocette fisse e pennaccino.

Due anelli di controllo uscita delle drizze.

Attacchi per boma e wang.

Trozza.

FACOLTATIVO

Windex e sensori di direzione e intensità del vento.

Stecca flessibile avente lunghezza massima mm. 800 in estensione alla penna di testa albero.

Wang meccanico.

Una scatola per la puleggia di drizza del gennaker 7/8.

F.3.4 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza totale albero	…11540 mm .	11560 mm
Limite inferiore della rastrematura dal punto inferiore dell'albero (**mast datum point**)	…7900 mm	mm

Sezione tra mm. 0 e 8900 di alberi esistenti al 31-12-2021 (Appendice F):

Misura longitudinale ..... 99 mm..... 101 mm

Misura trasversale ..... 68 mm..... 70 mm

nota: a far data dall'entrata in vigore della presente variante, questi alberi potranno essere utilizzati solo se già esistenti e stazzati.

Sezione tra mm. 0 e 8900 di nuovi alberi dal 01-01-2022 (Appendice F bis):

Misura longitudinale ..... 105 mm..... 107 mm

Misura trasversale ..... 71 mm..... 73 mm

Altezza del **mast datum point** dal bordo scafo ..... 995 mm..... 1005 mm

Altezza limite della randa ..... 10595 mm... 10605 mm

Inferitura della randa (fino alla banda nera) ..... 9595 mm..... 9605 mm

Altezza dell'attacco dello strallo di prua

dal **mast datum point** ..... 7755 mm..... 7765 mm

Altezza uscita drizza gennaker basso dal **mast datum point** 7845 mm …7855 mm

Altezza uscita drizza gennaker alto da **mast datum point** …9595 mm ..9605 mm

Lunghezza crocette basse ..... 790 mm..... 810 mm

Lunghezza crocette alte ..... 540 mm..... 560 mm

Lunghezza crocette del pennaccino ..... 240 mm..... 260 mm

Peso della parte a sezione costante dell'albero Kg/m 2,060

La corda fra le crocette basse deve essere mm. 1530 (+/-10). Distanza fra linea di corda e faccia poppiera dell'albero esterno canalina fra mm. 240 e 250.

La corda fra le crocette alte deve essere mm. 1075 (+/-10). Distanza fra linea di corda e faccia poppiera dell'albero esterno canalina fra mm. 150 e 160.

Arretramento della linea di corda del pennaccino dalla faccia prodiera dell'albero mm. 18 (+/-10).

MARCATURA DELL'ALBERO: vedi appendice G

FACOLTATIVO

Uno strozzatore all'albero per la drizza gennaker.

I riferimenti all'albero e misure indicative del sartiamo sono in Appendice C.

F.4 BOMA

F.4.1 MATERIALE

Il boma dovrà essere di alluminio o sue leghe, può essere anodizzato.

F.4.2 COSTRUZIONE

(a) Il boma sarà costruito da qualsiasi produttore approvato dalla classe, in accordo alle regole di classe.

(b) L'estrusione del profilo dovrà comprendere una scanalatura o rotaia fissa per l'inferitura della vela.

(c) Dovrà essere utilizzato un profilo a sezione costante, non rastremato.

F.4.3 ATTREZZATURA

(a) OBBLIGATORIA

(1) Un attacco del boma all'albero.

(2) Attacco della ritenuta.

(3) Un tesa base composto da bozzello e attacchi.

(4) Uno o più bozzelli per la puleggia della scotta della randa, con attacchi.

(b) FACOLTATIVO

Attacchi per la sistemazione del tangone dello spinnaker.

F.4.5 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Sezione del boma		
verticale	…110 mm	…120 mm
trasversale superiore	70 mm	…80 mm
trasversale inferiore	35 mm	…45 mm

I riferimenti all'albero ed alle vele sono in C.9.5

F.5 TANGONE (solo se si usa lo spinnaker 7/8)

F.5.1 PRODUTTORE

Il tangone sarà costruito da un produttore approvato dalla classe, in accordo alle regole di classe.

F.5.2 MATERIALE

Il tangone sarà di alluminio o sue leghe. Può essere anodizzato.

La sezione dovrà essere costante, sono proibiti tangoni telescopici o automatici.

F.5.5 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza compreso gli accessori	… mm	3600 mm
Sezione	…48 mm	

F.6 MANOVRE FISSE

F.6.1 MATERIALE

(a) Il sartiame fisso sarà composto da tondini in acciaio inossidabile tp 304 o 316 (AISI 304 o AISI 316) sezione tonda.

(b) Lo strallo di poppa potrà essere in cavo inox 1x 19 e potrà avere il piede in tessile di 4 mm diametro minimo.

F.6.2 CONSTRUZIONE

(a) OBBLIGATORIO

(1) Uno strallo di prua diametro minimo 4 mm.

(2) Uno strallo di poppa (paterazzo) diametro minimo 2,5 mm in cavo 1x19.

(2) Sartie inferiori e superiori diametro minimo 4 mm.

(3) Sartie intermedie diametro minimo 2,5 mm.

(4) Sartie volanti diametro minimo 3 mm in cavo 1x19.

(6) Pennaccino diametro minimo 2,5 mm in cavo 1x19.

F.6.3 ATTREZZATURE

(a) OBBLIGATORIO

Lande dello strallo di prua.

Perno dello strallo di prua.

(b) FACOLTATIVO

(1) Lo strallo di prua può avere un profilo a doppia canaletta (cavo).

(2) È possibile installare e usare un dispositivo per terzarolare il fiocco o genoa comprese le cime di controllo.

F.6.4 DIMENSIONI

Misure indicative sono riportale all'appendice C.

	minimo	massimo
Lunghezza dello strallo di prua.....	… mm ...	9240 mm
Rake minimo consentito (Appendice H)	… 11730 mm	mm

Tali misurazione va eseguita in condizioni normali, con strallo di prua teso con volanti appena puntate.

F.7 MANOVRE CORRENTI

F.7.1 MATERIALE

(a) Le drizze possono essere in tessile o in acciaio inox.

(b) possono essere utilizzate drizze e scotte in spectra, dynema o kevlar.

F.7.2 COSTRUZIONE

(a) OBBLIGATORIO

(1) Drizza randa

(2) Scotta randa.

(3) Ritenuta

(4) drizza genoa

(5) Scotte genoa

(6) 1 drizza gennaker top

(7) Scotte spinnaker/gennaker

(8) Wang in acciaio e/o tessile demoltiplicato massimo 16:1, sono proibiti wang idraulici .

(b) FACOLTATIVO

(1) Circuito sdoppiato cunningham della randa.

(2) Circuito sdoppiato del caricabasso dello spinnaker 7/8.

(3) Circuito sdoppiato Cunningham vele di prua.

(4) Tesabugna della randa

(5) Controscotte (barber) dello spinnaker o gennaker a cima singola che possono modificare l'angolo di scotta in una sola direzione.

(6) 1 scotta di terzarolo.

(7) 1 carica alto e caricabasso tangone in tessile

(8) 1 drizza spinnaker o gennaker 7/8

F.7.3 ATTREZZATURE

FACOLTATIVO

(1) Le manovre correnti possono essere tese con un paranco con rapporto di riduzione massimo 16:1

(2) È possibile installare un bozzello o occhiello in ciascuna controscotta (barber) dello spinnaker 7/8 che corra sulla scotta o sul braccio dello spinnaker 7/8.

Sezione G – Vele

G.1 PARTI

G.1.1 OBBLIGATORIO

(a) Randa

(b) Genoa

(c) Fiocco JIB

(c) Spinnaker 7/8 o Gennaker piccolo o Gennaker top

FACOLTATIVO

(a) un ulteriore Spinnaker 7/8 o Gennaker piccolo o Gennaker top

(b) Tormentina

G.2 GENERALITÀ

G.2.1 REGOLE

(a) Le Vele dovranno essere conformi alle regole di classe in vigore al momento della certificazione iniziale e del materiale indicato nel presente paragrafo.

(b) Sono vietate fibre di carbonio e aramidiche eccetto per i meoli della balumina e base. Sono consentiti laminati di dacron, mylar e fibre poliestere come di seguito indicato..

G.2.2 CERTIFICAZIONE

(a) La classe accetta la certificazione in regime IHC (in house certification) previsto dall'RWS.

(b) Uno stazzatore ufficiale dovrà misurare la randa e le vele di prua apponendo il timbro e la firma e data di certificazione nella mura e per gli spinnakers 7/8 o gennakers nella testa dopo positiva verifica delle dimensioni secondo questo regolamento.

(c) Non è permesso fissare elementi non funzionali alla vela per aumentare il peso lordo.

G.2.3 VELAIO

Non è richiesta licenza.

G.3 RANDA

G.3.1 IDENTIFICAZIONE

(a) Il simbolo di classe dovrà essere di colore blu, posto su entrambi i lati della randa, sopra le lettere nazionali e dovrà essere conforme all'appendice D e Appendice I.

Per le vele di colore scuro le insegne sono ammesse bianche o nere.

Le insegne (delfino) dovranno essere poste al di sotto o in prossimità della seconda stecca dall'alto

(b) il marchio del velaio dovrà essere applicato e visibile in prossimità della mura. (max 150mm x 150 mm, applicato entro il 15 % della lunghezza della base, dalla mura).

G.3.2 MATERIALI

Il corpo della vela dovrà essere costituito in tessuto o laminato poliestere dello stesso materiale per l'intera estensione della vela.

E' vietato l'uso di fibre di carbonio, kevlar, o altri materiali ad alta tecnologia, anche in piccole quantità.

G.3.3 COSTRUZIONE

(a) La costruzione deve essere eseguita utilizzando tessuto non inferiore a 4,5 once (193 g/mq).

Una dichiarazione firmata e datata del velaio relativamente al peso del tessuto utilizzato per il corpo della vela dovrà essere visibile nella zona della penna.

E' permessa la costruzione di forme tridimensionali (es. 3DL, genesis..).

(b) I rinforzi dovranno essere costruiti con lo stesso tipo di tessuto del corpo della vela.

(c) Devono essere applicate al massimo cinque stecche di cui la parte superiore della tasca della più alta, a puntare, deve essere posizionata a non meno di 1350 mm dalla parte anteriore della penna (**head point**), rilevata sia lungo la ralinga che verso la balumina. La parte superiore della tasca della seconda stecca anch'essa a puntare, deve essere posizionata a non meno di 3200 mm rispetto allo stesso punto di cui sopra lungo le due direzioni, le stecche le più basse devono dividere la restante parte di balumina in tre parti uguali (tolleranza +/- 60 mm dall'asse) e non devono essere più lunghe di 1000 mm.

(d) Può essere prevista almeno una mano di terzaroli, utilizzabile, posta a più di 1100 mm dalla base. I rinforzi agli occhielli devono avere dimensioni e resistenza almeno uguali a quelli utilizzati per la mura.

L'eventuale seconda mano di terzaroli dovrà essere posta a non meno di 3040 mm dalla base.

(e) La randa potrà essere munita al massimo di tre finestre trasparenti di qualsiasi materiale con dimensione massima ciascuna di non più di 1 m^2.

(f) E' permesso quanto segue: cuciture, colle, nastri, ralinghe, brancarelle per angoli, tavolette, occhielli per Cunningham, toppe per tasche delle stecche, elastici per tasche stecche, meoli con strozzatori, filetti segnavento e articoli di uso comune nelle vele.

(g) La balumina non potrà estendersi a poppavia di una linea retta tra:

(1) L'estremo poppiero della penna e il margine superiore della stecca più vicina.
(2) I bordi contigui delle stecche adiacenti.
(3) Il punto di scotta e il bordo inferiore della tasca della stecca più vicina.

(h) La base (**foot**) potrà essere libera o inferita.

G.3.4 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Larghezza a un quarto della balumina (**quarter width**).....	… mm	…3200 mm
Larghezza a metà balumina (**half width**)	… mm	…2500 mm
Larghezza a tre quarti della balumina (**three quarter width**) ..	mm	…1500 mm
Larghezza a sette ottavi della balumina	… mm	… 870 mm
Lunghezza della base	… mm	... 3600 mm
Lunghezza della balumina	… mm	. 10200 mm
Larghezza della tavoletta (**top width**)	… mm	… 180 mm
Estensione dei rinforzi primari	… mm	… 450 mm
Estensione dei rinforzi secondari		..... illimitati
Larghezza delle cuciture		.....40 mm
Area totale della finestra		.....1 m^2
Distanza tra finestra e margine della vela	150 mm.....	
Distanza tra il punto di testa posteriore e l'intersezione tra balumina e piano di simmetria della tasca della stecca più alta	1350 mm.....	
Distanza tra il punto di testa all'intersezione tra inferitura e piano di simmetria della tasca di stecca più alta	1350 mm.....	
Distanza tra il punto di testa e l'intersezione tra balumina e piano di simmetria della seconda tasca di stecca dall'alto		.....3200 mm
Distanza tra il punto di testa e l'intersezione tra inferitura e piano di simmetria della seconda tasca di stecca dall'alto		.....3200 mm
Distanza tra il punto di bugna e l'intersezione tra balumina e piano di simmetria della tasca di stecca più bassa		.....1750 mm
Distanza tra balumina e piano di simmetria della tre tasche di stecche più basse		.....1750 mm
Lunghezza delle tasche di stecca delle tre stecche più basse.....		.....1100 mm
Lunghezza delle tre stecche più basse		.....1000 mm

G.4 GENOA

G.4.1 MATERIALI

Il genoa potrà essere costruito in Dacron o laminato di mylar e poliestere.

E' vietato l'uso di materiali ad alta tecnologia , esempio carbonio, kevlar o altri, anche in piccola quantità.

G.4.2 COSTRUZIONE

(a) La costruzione dovrà essere: vela morbida monostrato o laminato, il corpo della vela dovrà essere in tessuto o laminato per l'intera estensione della vela.

Una dichiarazione firmata e datata del velaio relativamente al peso del tessuto utilizzato per il corpo della vela dovrà essere visibile nella zona della penna.

(b) La balumina (**leech**) non dovrà in alcun caso presentare convessità e non sono ammesse stecche.

(c) La balumina non dovrà estendersi oltre la linea retta che intercorre tra il punto di testa posteriore (head point) al punto di bugna.

(d) I rinforzi dovranno essere dello stesso tessuto del corpo della vela, è ammesso uno strato di copertura in dacron nell'area degli occhielli ai fini antiusura.

(e) E' permesso quanto segue: Cuciture, colle, nastri, brancarelle per angoli, occhielli per Cunningham, meoli con strozzatori, filetti segnavento e articoli come altro permesso o stabilito da altri regolamenti applicabili.

(f) E' permessa la costruzione di forme tridimensionali (es. 3DL)

(g) Lo stazzatore dovrà scrivere in modo indelebile il peso della vela in prossimità del punto di mura o nella bugna, unitamente alla data e alla propria firma e timbro.

.

G.4.3 DIMENSIONI

Come da appendice E

	minimo	massimo
Peso		
Lunghezza dell'inferitura (**luff length**)	… mm ..	8790 mm
Lunghezza della linea perpendicolare all'inferitura in caso di strallo con garrocci (**luff perpendicular**) (LPG)	… mm	…3600 mm
Lunghezza della linea perpendicolare all'inferitura in caso di strallo cavo (**luff perpendicular**)(LPG)	… mm	…3580 mm
Larghezza della penna compreso profilo dello strallo cavo.	… mm ...	…70 mm
Larghezza delle cuciture		.....40 mm
Estensione del rinforzo primario.....		.....450 mm
Estensione del rinforzo secondario		..... illimitato
Rinforzi alle tasche delle stecche.....		..... illimitati
Peso del tessuto del corpo della vela	3 once = 150 g/ m^2	…
Numero delle finestre (opzionali).....	….....	…3
Area totale delle finestre	.....	…1 m^2

G.5 FIOCCO

G.5.1 MATERIALI

Il fiocco potrà essere costruito in poliestere

G.5.2 COSTRUZIONE

(a) La costruzione dovrà essere: vela morbida monostrato.

(b) La balumina dovrà essere intersecata da tre stecche..

(c) I rinforzi dovranno essere dello stesso tessuto del corpo della vela.

(d) E' vietato l'uso di fibre di carbonio, kevlar o altri materiali ad alta tecnologia.

(d) E' permesso quanto segue: cuciture, colle, nastri, brancarelle per angoli, occhielli per Cunningham, toppe per tasche delle stecche, elastici per tasche stecche, meoli con strozzatori, filetti segnavento e articoli come altro permesso o stabilito da altri regolamenti applicabili.

.

G.5.3 DIMENSIONI

Come da appendice E

	minimo	massimo
Lunghezza dell'inferitura	… mm	… 8190mm
Lunghezza della linea perpendicolare all'inferitura con garrocci (LPG)	… mm	…2400mm
Lunghezza della linea perpendicolare all'inferitura Con strallo cavo (LPG)	… mm	…2380mm
Larghezza della penna compreso il profilo dello strallo cavo	… mm .	…60 mm
Larghezza delle cuciture		.....40 mm
Estensione del rinforzo primario.....		.....450 mm
Estensione del rinforzo secondario		..... illimitato
Numero delle finestre (opzionali)	….....	…1
Area totale della finestra	.....	…1 m^2
distanza tra finestra e margine della vela.....	150 mm.....	
Lunghezza delle tasche delle stecche.....		.....350 mm
Lunghezza delle stecche		.....300 mm
Rinforzi alle tasche delle stecche.....		..... illimitati
Peso del tessuto del corpo della vela	(4,5 once) 193 g/mq	…

G.6 SPINNAKER 7/8

G.6.1 MATERIALI

(a) é permesso l'uso del nylon o tessuto in fibra poliestere purché monostrato non differenziato.

(b) I rinforzi dovranno essere dello stesso tipo del tessuto del corpo della vela.

G.6.2 COSTRUZIONE

(a) La costruzione dovrà essere: vela morbida monostrato.

(b) Lo spinnaker dovrà essere di tipo simmetrico.

(b) Il corpo della vela dovrà essere tutto dello stesso tessuto

(c) E' permesso quanto segue: cuciture, colle, nastri, brancarelle per angoli, filetti segnavento e articoli come altro permesso o stabilito da altri regolamenti applicabili.

(d) E' vietato l'uso di fibre di carbonio, kevlar o altri materiali ad alta tecnologia.

(e) Il velaio dovrà scrivere in modo indelebile il peso del corpo della vela in g/m^2 in prossimità del punto di testa, unitamente alla data, firma o timbro.

(f) Spl è la misura relativa al tangone

G.6.3 DIMENSIONI SPINNAKER 7/8

	minimo	massimo
Lunghezza della ralinga ..... …		9000 mm
SMW ..... …		…5400 mm
SPL.. … ..... …	3000 mm	3600 mm
Differenza fra le balumine		50 mm

Peso del tessuto del corpo della vela : (0,7 once) … 32 g/mq

Ricordiamo che la SPL è relativa alle misure del tangone.

Nota: la semilarghezza deve essere misurata sovrapponendo le balumine dello spi e cercando la misura lungo tutta la loro lunghezza.

G.7 GENNAKER

G.7.1 MATERIALI

(a) é permesso l'uso del nylon o tessuto in fibra poliestere purché monostrato non differenziato.

(b) I rinforzi dovranno essere dello stesso tipo del tessuto del corpo della vela.

G.7.2 COSTRUZIONE

(a) La costruzione dovrà essere: vela morbida monostrato.

(b) Il corpo della vela dovrà essere tutto dello stesso tessuto

(c) E' permesso quanto segue: cuciture, colle, nastri, brancarelle per angoli, filetti segnavento e articoli come altro permesso o stabilito da altri regolamenti applicabili.

(d) E' vietato l'uso di fibre di carbonio, kevlar o altri materiali ad alta tecnologia.

(e) Il velaio dovrà scrivere in modo indelebile il peso del corpo della vela in g/m^2 in prossimità del punto di testa, unitamente alla data, firma o timbro.

G.7.3 DIMENSIONI GENNAKER TOP

	minimo	massimo
Luff (inferitura)..... …	12050	12150 mm
Leech (balumina)……..	10300	10600 mm
Foot (base) ……	6600	6800 mm
½ Width (larghezza a metà) ……..	6600	6800 mm

Peso : 075 oz

G.7.4 DIMENSIONI GENNAKER PICCOLO

	minimo	massimo
Luff (inferitura)..... …	12000	12100 mm
Leech (balumina)……..	9900	10200 mm
Foot (base) ……	6300	6500 mm
½ Width (larghezza a metà) ……..	5500	5650 mm

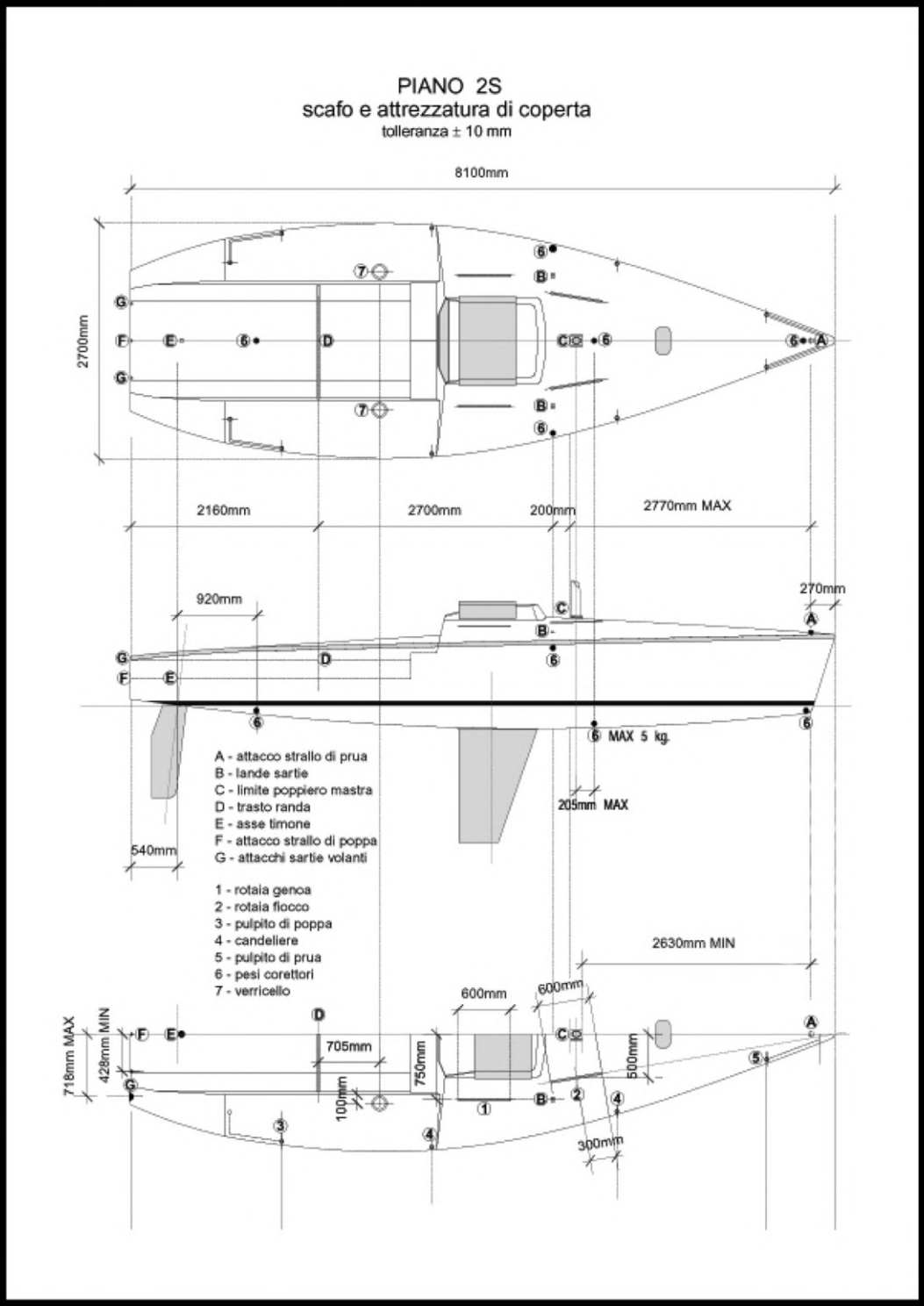
Peso : 075 oz

PARTE III – APPENDICI

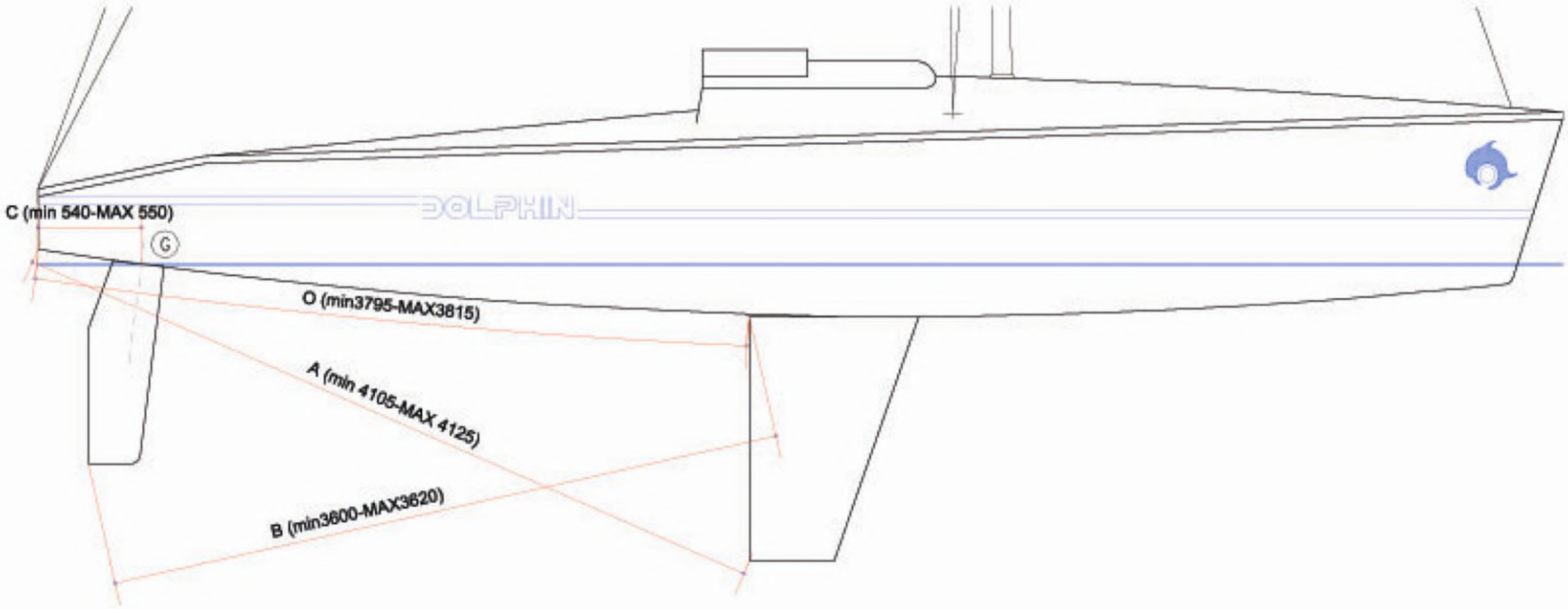
Sezione H

Appendice A1	*Scafo, Coperta e sua attrezzatura*
Appendice A2	*Dimensioni posizione chiglia e timone*
Appendice B	*Appendici dello scafo.*
Appendice C	*Antenne, tangoni*
Appendice D	*Randa*
Appendice E	*Vele di prua*
Appendice F,Fbis	*Sezione trasversale dell'albero*
Appendice G	*Marcatura dell'albero*
Appendice H	*Mast Rake*
Appendice I	*Insegne della classe DOLPHIN81 O.D.*
Appendice L,Lbis	*Bompresso*
Appendice M	*Riparazione ovalizzazione fori lande scollamento coperta*
Appendice N	*Motore Entrobordo Mobile*

APPENDICE A SCAFO , COPERTA

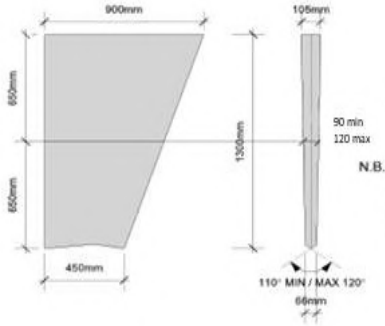


Dimensioni posizione chiglia e timone



APPENDICE B APPENDICI DELLO SCAFO

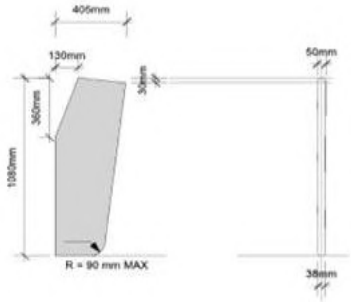
PIANO 2S SCAFO
APPENDICI



DERIVA FISSA

TOLLERANZE
3 % sugli spessori
+ 5 mm sulle altre misure

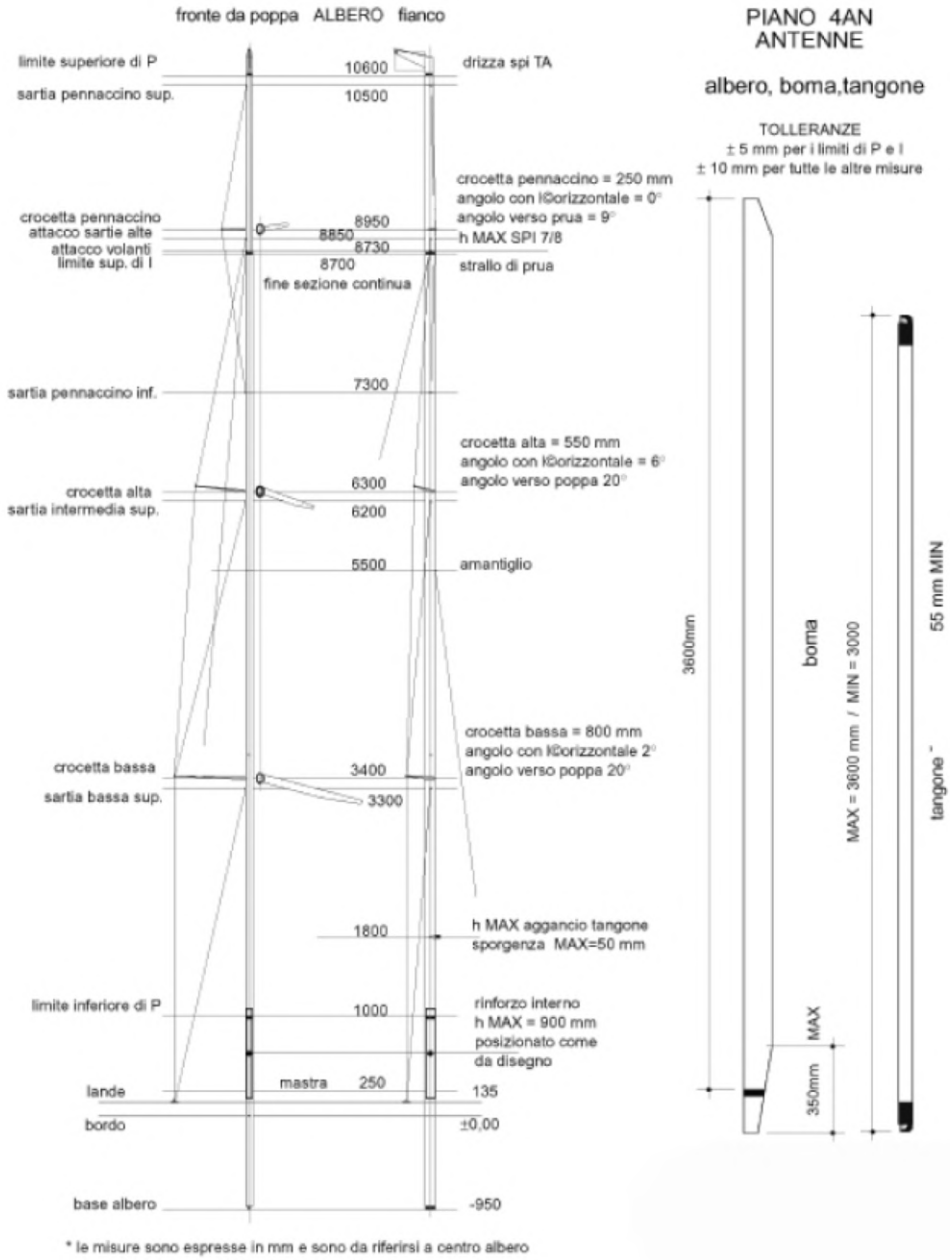
N.B.: la centina di base si ottiene per piegatura di un profilo in acciaio inox con spessore di 4±0,5 mm, lungo la linea di simmetria del profilo e con angolo compreso tra i 110° ed i 120°



TMONE

TOLLERANZE
3 % sugli spessori
± 3 mm sulle altre misure

APPENDICE C ANTENNE TANGONI

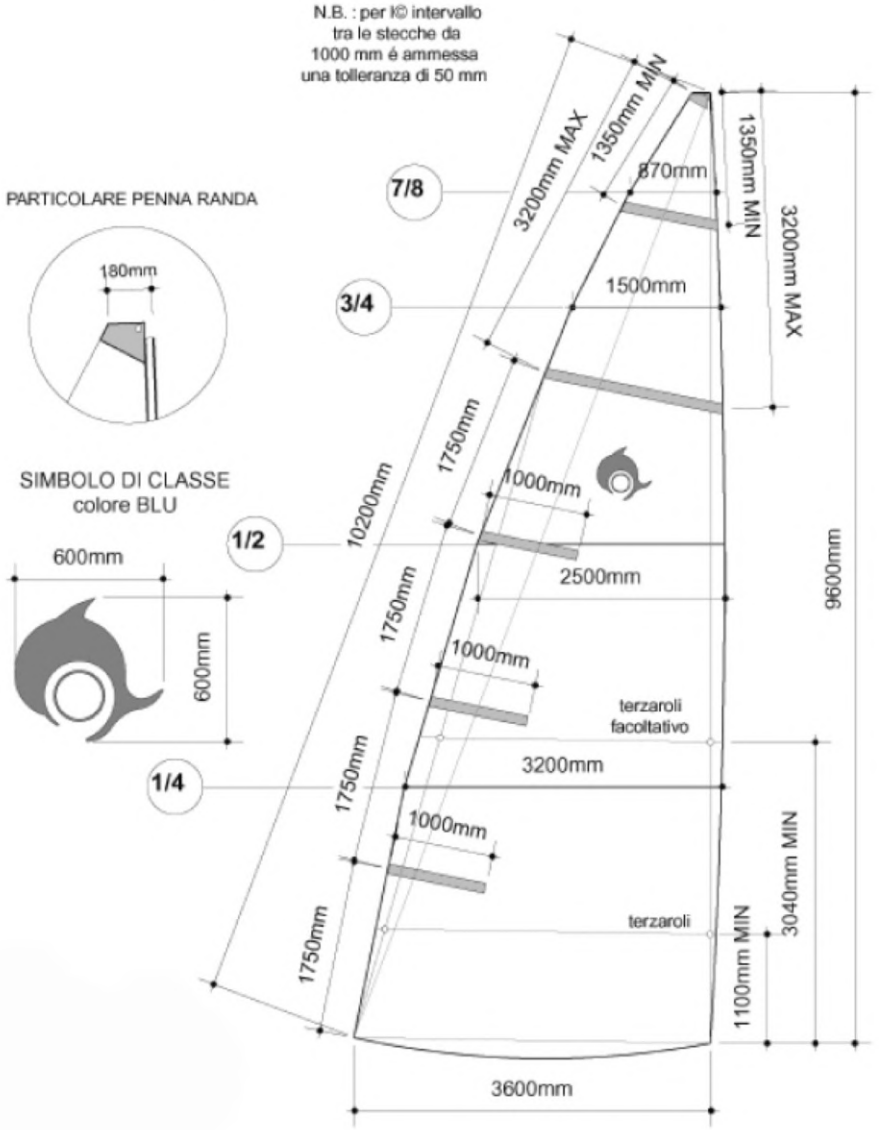


* le misure sono espresse in mm e sono da riferirsi a centro albero

APPENDICE D RANDA

PIANO 6VR / VELE
RANDA

le misure indicate sono le massime ammesse



APPENDICE E VELE DI PRUA

PIANO 7VP / VELE
VELE DI PRUA e TABELLE

le misure indicate sono le massime ammesse

MISURA MAX PENNA
GENOA = 70 mm
JIB = 60 mm

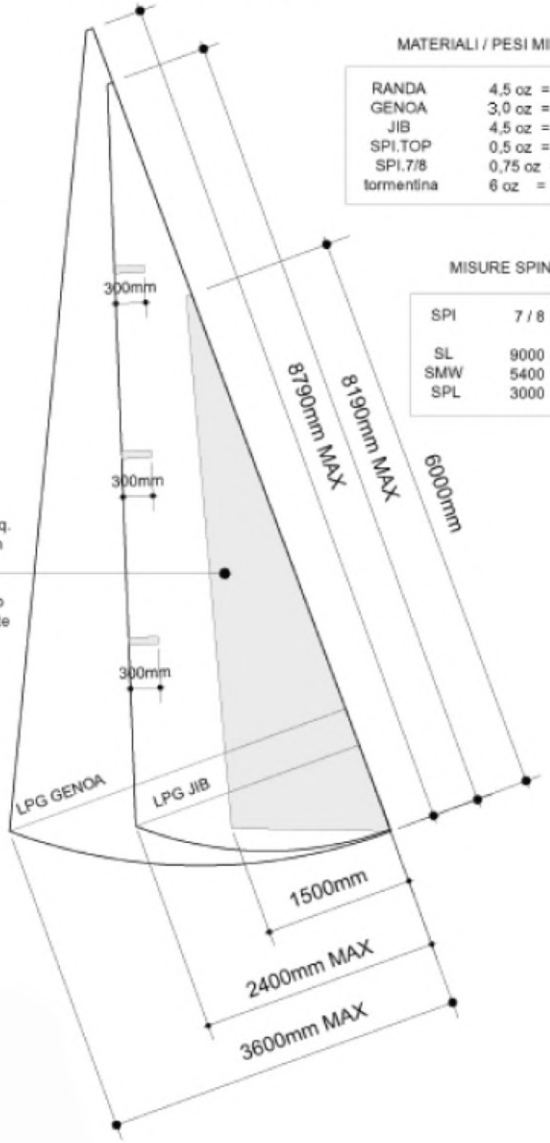
N.B. : nel JIB
le stecche da 300 mm.
non sono obbligatorie

MATERIALI / PESI MINIMI

RANDA	4,5 oz = 193 g/mq
GENOA	3,0 oz = 150 g/mq
JIB	4,5 oz = 193 g/mq
SPI.TOP	0,5 oz = 21,5 g/mq
SPI.7/8	0,75 oz = 32 g/mq
tormentina	6 oz = 258 g/mq

MISURE SPINNAKER

SPI	7 / 8	TOP
SL	9000	10800
SMW	5400	6500
SPL	3000	3600



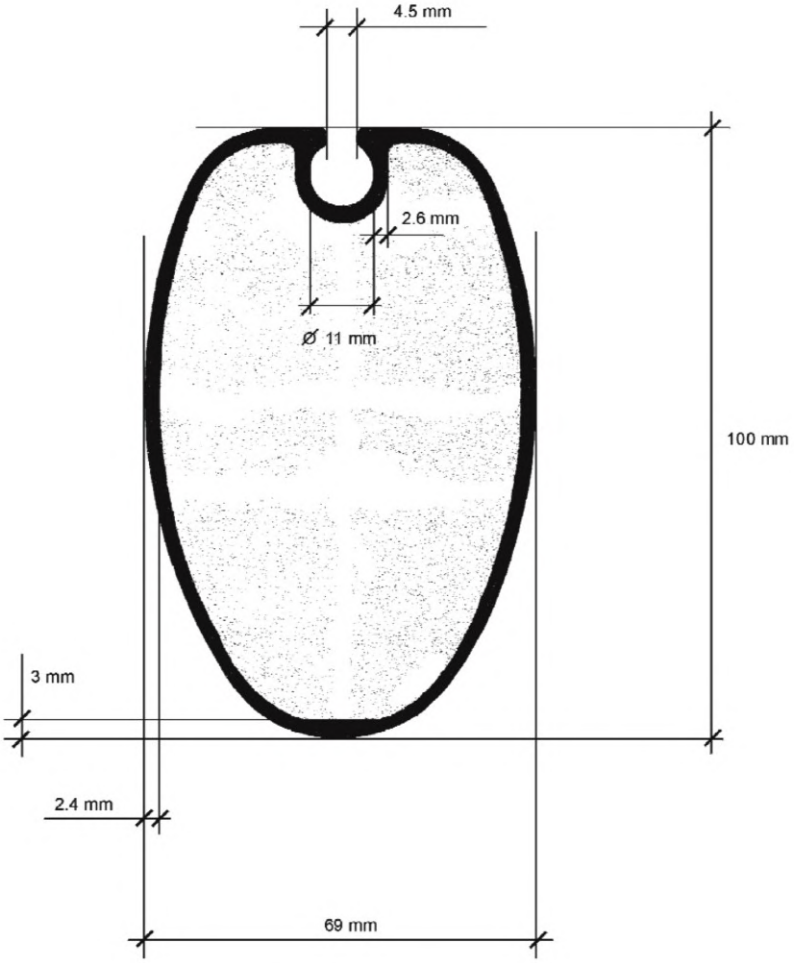
TORMENTINA
superficie MAX 4,50 mq.
ammesso solo dacron

N.B. : è facoltativa
le misure indicate sono
da intendersi consigliate

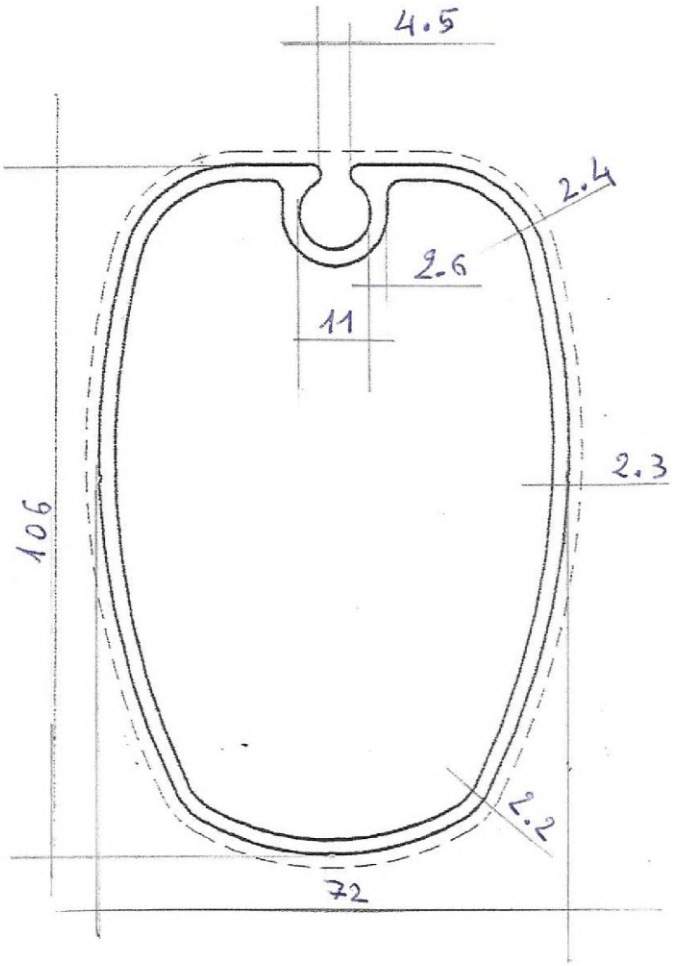
APPENDICE F SEZIONE TRASVERSALE ALBERO

Appendix F - Mast cross section

V 1.0

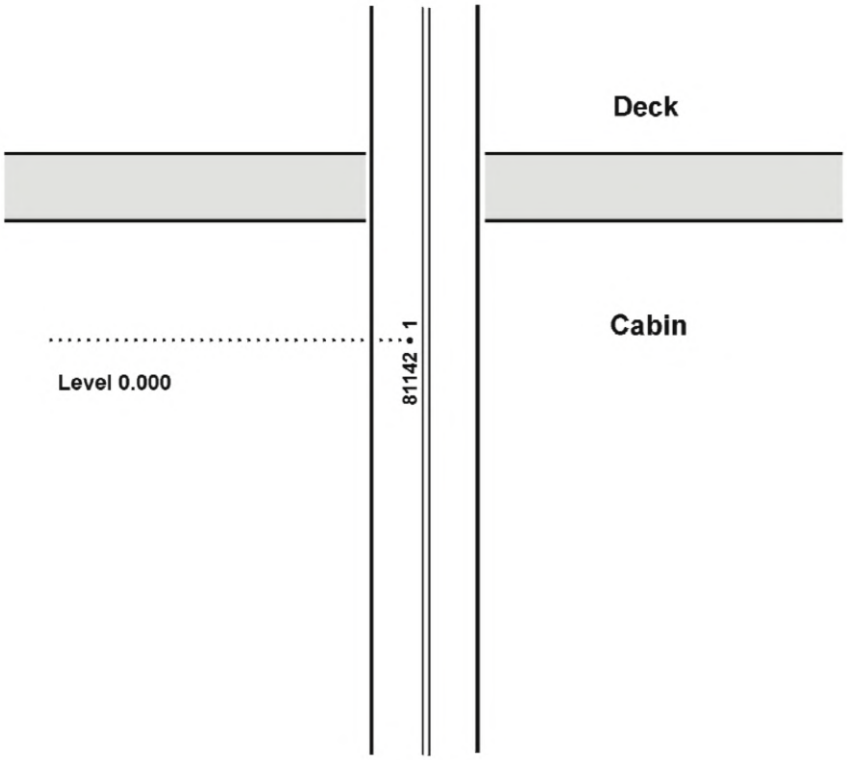


Appendice F bis - Mast cross section



Appendix G - Marking of mast

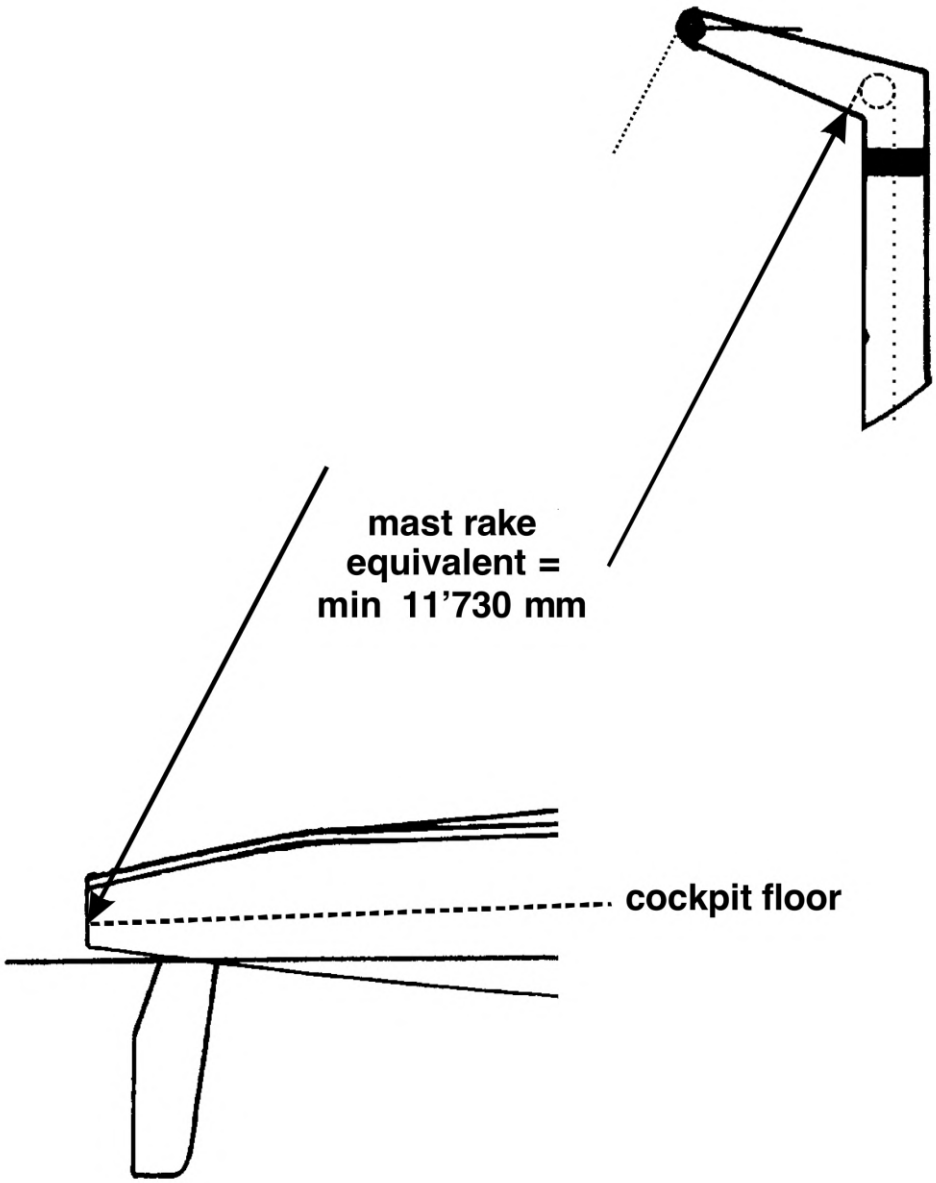
V 1.0



Raer view

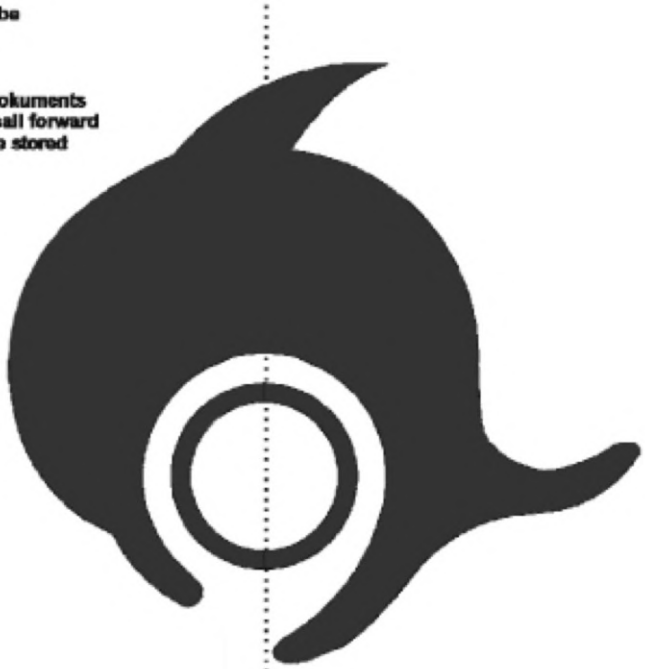
Appendix H - Mast Rake

V 1.1

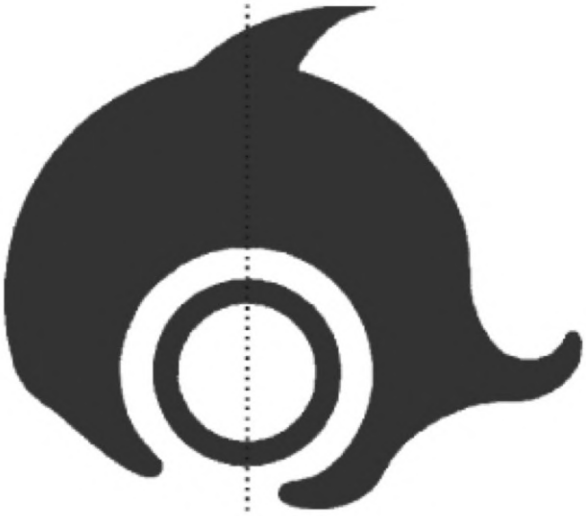


APPENDICE I IMMAGINE DELLA CLASSE DOLPHIN81 O.D. V 1.1

- The dorsal fin shall always be on top ofthe dolphin
- The colour shall be marine dark blue
- The dolphin shall look on dokuments to the left and on the mainsail forward
- Files in different formats are stored on www.dolphin81.com



Insignia Type 1



Insignia Type 2

Appendice L

A) BOMPRESSO

B) GAVONE MOTORE (FACOLTATIVO)

C) SISTEMI AVVOLGIFIOCCO (FACOLTATIVO)

D) INSTALLAZIONE TRASTO DELLA RANDA A PAVIMENTO (FACOLTATIVO)

La seguente appendice si pone come obiettivo quello di regolamentare la costruzione e l'uso in regata del Gennaker sull'imbarcazione DOLPHIN81. Essa fa riferimento al Regolamento di Classe ed è da considerarsi come parte integrante dello stesso a tutti gli effetti. In particolare, l'attuazione e l'uso delle regole qui contenute sono conseguenza delle indicazioni riportate nelle NOTE della PARTE III delle ***Regole di classe dell'imbarcazione DOLPHIN81 one design 2011***

A.1 BOMPRESSO

A.1.1 PRODUTTORE

Il bompresso sarà costruito da un produttore accreditato, in accordo alle regole di classe.

A.1.2 MATERIALE

Il bompresso sarà realizzato in alluminio oppure in composito di fibra di carbonio monolitico.

La sezione dovrà essere costante.

A.1.3 ATTREZZATURE

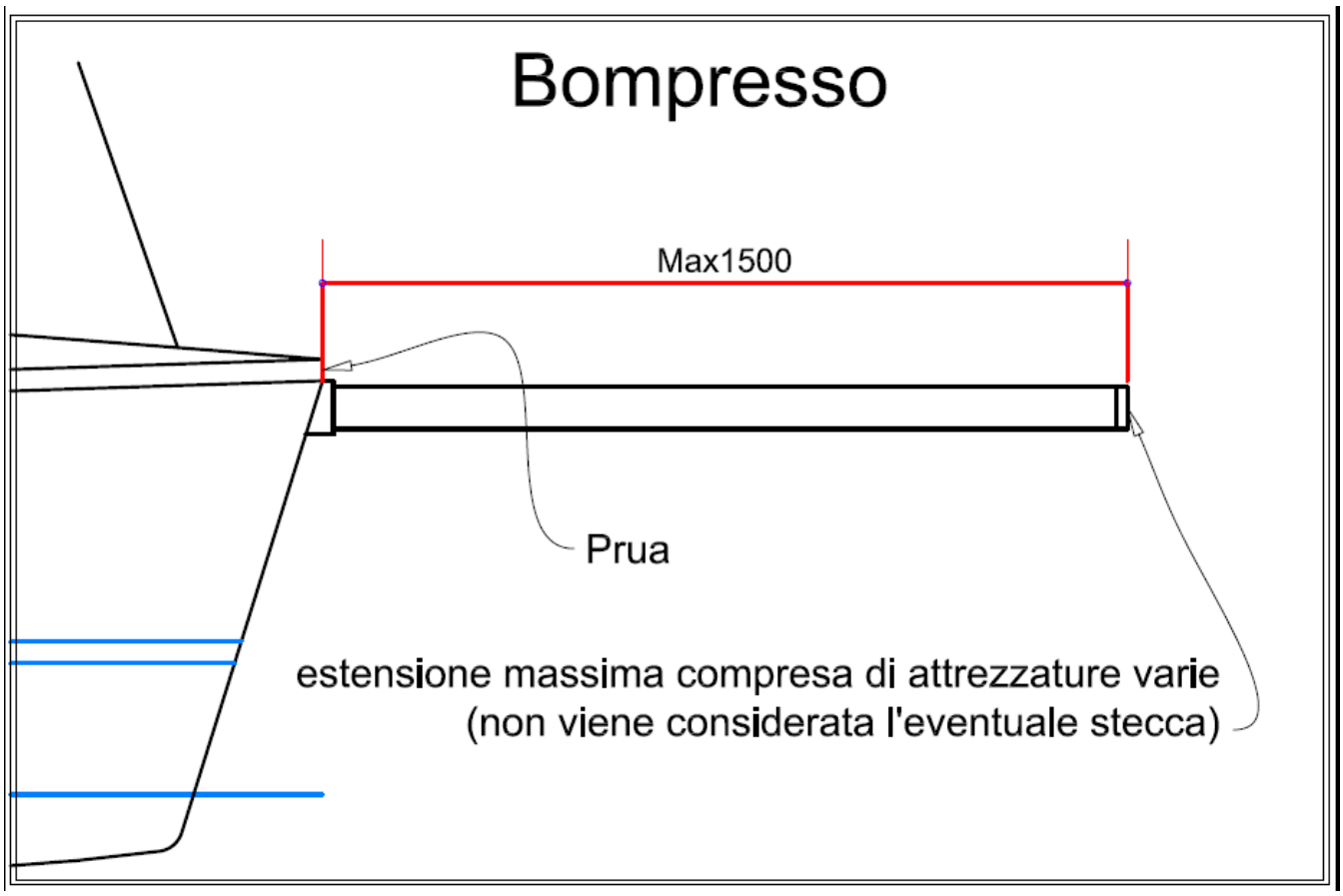
È CONSENTITO L'ISTALLAZIONE DELLE SEGUENTI ATTREZZATURE:

a) un bozzello per la mura fissato ad un cavallotto all'estremità del bompresso
b) una puleggia passa coperta per il rinvio della manovra del buttafuori in pozzetto
c) un cavallotto per l'attacco del buttafuori sulla parte poppiera del bompresso
d) due strozzascotte o stopper: uno per la mura ed uno per il buttafuori

Opzionale: è possibile fissare una stecca (o similare) sull'estremità di prua del bompresso. Questa non deve superare i 200mm dalla faccia di prua del bompresso stesso.

A.1.4 DIMENSIONI

		massimo
Lunghezza compreso gli accessori	… mm	1500
Sezione bompresso alluminio (Øesterno).....	… mm	80
Sezione bompresso carbonio (Øesterno)	… mm	85



A.2 USO DEL BOMPRESSO

A.2.1 Durante l'approccio alla boa di bolina (nelle regate a bastone, o comunque non d'altura) il bompresso non dovrà essere esteso fintanto che la prua dell'imbarcazione non abbia passato la boa. Se a causa di un salto di vento o per qualsiasi altra ragione fosse possibile portare il gennaker anche nel lato di "bolina", allora il bompresso può essere esteso ed il gennaker issato anche prima del raggiungimento della "zona" (R.R.S.) della boa.

A.2.2 Il bompresso può rimanere estratto solo durante una manovra continua di issata o ammainata o durante la navigazione con gennaker issato

A.2.3 Il bompresso (nelle regate a bastone, o comunque non d'altura) deve essere retratto alla prima occasione disponibile una volta girata la boa di "poppa".

A.2.4 Il bompresso deve rimanere retratto quando il gennaker non è issato.

B) GAVONE MOTORE (FACOLTATIVO)

B.1.1 Le imbarcazioni potranno prevedere l'istallazione di un gavone per la rimessa del motore fuoribordo. Questo gavone dovrà essere realizzato in composito , nel pozzetto, nella parte fra il trasto della randa e lo scalino di ingresso . Secondo le specifiche che verranno pubblicate dal comitato tecnico tramite apposita appendice al regolamento.

C) SISTEMI AVVOLGIFIOCCO (FACOLTATIVO)

C.1.1 Le imbarcazioni potranno prevedere l'istallazione di uno strallo di prua con sistema Rollafiocco.

Sia esso con sistema di avvolgitura sottocoperta (vedi Es. Fotogrammi), sia esso con sistema di avvolgitura sopra coperta .

Il sistema Rollafiocco non dovrà in alcun modo influenzare le dimensioni del Genoa e del Fiocco definite da regolamento.

D) INSTALLAZIONE TRASTO DELLA RANDA A PAVIMENTO (FACOLTATIVO)

D.1.1 Le imbarcazioni potranno prevedere l'istallazione di un trasto della Randa a pavimento.

La posizione dovrà essere esattamente come quello attuale standard , (proiezione dell'attuale sul pavimento del Pozzetto).

NON potranno essere modificati i rinvii della scotta randa ne la posizione della torretta centrale . (vedi Es Fotogramma)

APPENDICE L bis - MONTAGGIO BOMPRESSO

Premessa

Quanto indicato nell' **Appendice L** viene confermato.

Al fine di dare uniformità e linee guida a tutti coloro che dovessero intraprendere l'installazione del bompresso, sono state rilevate le misure sulle imbarcazioni già modificate. Di seguito le misure e le note da seguire per l'attività in oggetto. Tutto ciò nel rispetto della monotipia.

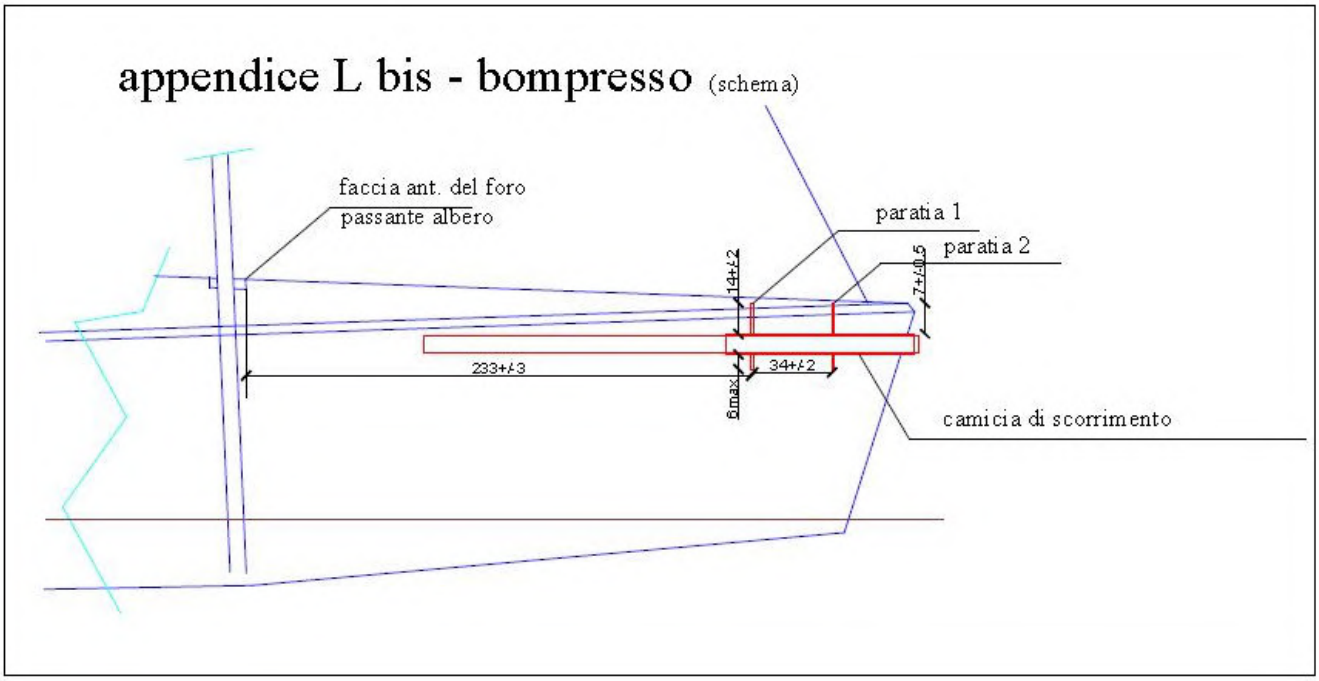
Istruzioni di montaggio

Distanza tra la faccia ant. del foro passante dell'albero e la paratia	1	cm. 233 (toll. +/- cm. 3)
Distanza tra le due paratie		cm. 34 (tolleranza +/- cm. 2)
Alla paratia 1: distanza del tubo dal sotto-coperta		cm. 14 (tolleranza +/- cm. 2)
Alla paratia: 1 distanza del tubo dal bordo inferiore della paratia		cm. 6 Max
Riferimento USCITA del BOMPRESSO DALLA sommità della PRUA – Coperta		cm.07 (tolleranza +/- cm. 0,5)

Prescrizioni

Nello specifico le paratie di sostegno saranno in legno resinato, il bompresso e la "camicia di scorrimento" potranno essere in carbonio o in alluminio come specificato anche nel regolamento, le boccole dovranno essere in teflon.
Si prescrive inoltre che la paratia 1 non sia concava verso il basso, NON può avere prolungamenti che ne aumentino la dimensione, NON può essere prolungata e strutturalmente resinata alle ordinate in modo da non costituire rinforzo alla struttura dello scafo.
In riferimento al regolamento la landa dello strallo deve essere ripristinata al punto di attacco originale, ove NON possibile è permesso l'attacco dello strallo alla camicia del Bombresso mantenendo comunque la sua posizione originaria (come da imbarcazioni oggi esistenti).
Nel rispetto delle presenti disposizioni l'eventuale rollafiocco può essere posizionato indifferentemente sopra o sotto coperta, è permesso realizzare un foro in coperta per installare il bicchiere raccogli acqua (come da imbarcazioni oggi esistenti)
Il bicchiere di alloggiamento del rollafiocco, non essendo strutturale, può essere anche in carbonio.

Lo schema sotto riportato è puramente indicativo e NON in scala, faranno fede solo le misure indicate.


appendice L bis - bompresso (schema)
faccia ant. del foro
passante albero
paratia 1
paratia 2
14+/-2
7+/-0,5
233+/-3
34+/-2
6max
camicia di scorrimento

Appendice M – Riparazione Ovalizzazione fori Lande e scollamento della coperta

Premessa

Presa visione di alcune imbarcazioni, si è riscontrato un comune problema di scollamento della coperta dalla paratie interne dovuto, probabilmente, ad una ovalizzazione dei fori passanti che, tramite bulloni, fissano le lande delle sartie alle paratie interne in legno.

Procedura

La commissione tecnica di classe ha preso in carico il problema ed ha delineato la metodologia di intervento di cui sotto :

- ripristino della giunzione scafo coperta con l'attacco della paratia, interessando l'intero baglio se necessario, mediante apposizione di una stuoia di vetro e resina a rinforzo di tutto il contorno della giunzione stessa. La stuoia consiste in uno strato di accoppiato di biassiale di vetro E da 450 gr a +/-45° con un MAT 225.
- Il ripristino dell'attacco delle lande alla paratia mediante apposizione di una stuoia di vetro e resina a rinforzo.
- sono ammessi dei nuovi fori fino ad un massimo di cinque.

- è possibile inserire un anima metallica (bussola) nel foro passante le paratie al fine di ridurre l'ovalizzazione del foro.

Tale intervento ha avuto la certificazione dello stazzatore FIV N°137 Sig. Gianpiero Pollesel ed è pertanto l'unico valido e consentito .

A partire dalla data di approvazione del presente regolamento (21 Novembre 2014)

Tutto quanto non specificato nel seguente documento NON è da ritenersi conforme.

Sono altresì vietati:

Prolungamenti delle lande oltre alla misura originaria.

Prolungamenti della zona resinata oltre a 15 cm dalla fine della landa metallica.

Prolungamenti del legno sottostante la landa metallica oltre i 15 cm dalla fine della stessa.

Ogni tipo di tirante fisso o manovrabile che colleghi piede dell'albero alla coperta o bulbo con la coperta.

In allegato documentazione fotografica delle operazioni ammesse.

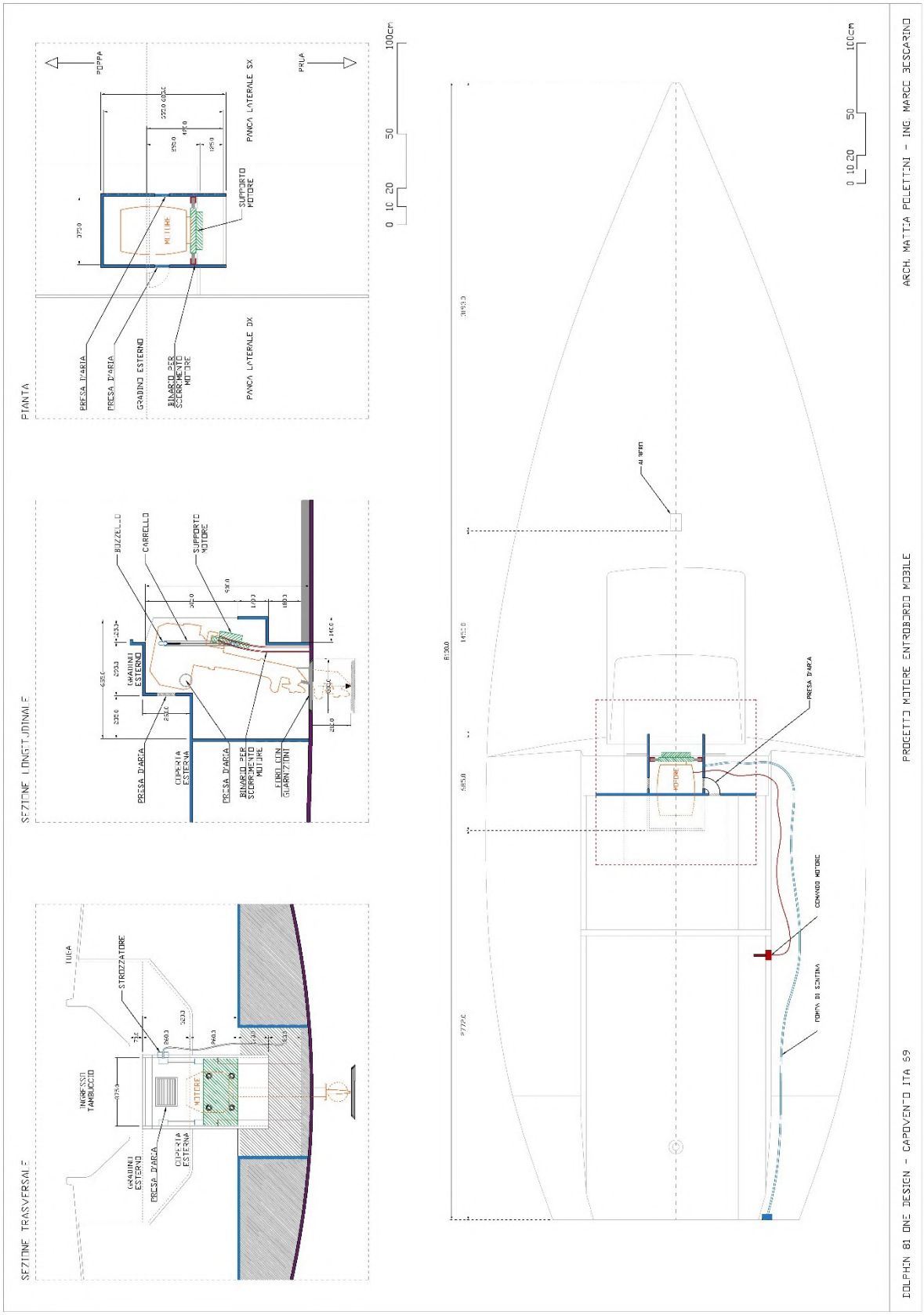
Appendice N – MOTORE ENTROBORDO MOBILE

Premessa

Il progetto del motore entrobordo mobile (Capovento), nasce dall'idea e soprattutto dalla necessità di intervenire sugli indici di sicurezza dell'imbarcazione nel momento in cui si rende necessaria la motorizzazione ausiliaria attualmente garantita da motore fuoribordo posizionato a poppa su specifico supporto.
L'obiettivo è quello di portare a compimento un progetto innovativo, considerando il Dolphin 81 una barca ideale, oltre che per regatare, anche per essere utilizzata in navigazione di crociera e garantendo tutta la sicurezza in situazioni di emergenza.

Prescrizioni realizzative

Al fine di dare uniformità riguardo l'installazione del motore entrobordo mobile, è stato preso come riferimento il progetto realizzato sull'imbarcazione Capovento.
Di seguito pertanto, vengono riportate le specifiche tecniche da seguire per eventuali nuove installazioni, in ottica evolutiva dell'imbarcazione ma nel rispetto della monotipia.
Il vano di posizionamento/stazionamento del motore è individuato sottocoperta, a 145 cm a poppa del piede d'albero, in uno spazio ideale nel quale creare un vano accessibile e stagno.
Il motore, installato verticalmente, della potenza minima di 4 HP, dovrà essere minimo 25 Kg; nel caso di utilizzo di motore elettrico dovrà essere raggiunto sempre il peso di 25 Kg considerando il peso della batteria utilizzata per la propulsione.
Il movimento meccanico di immersione-estrazione del motore dovrà avvenire mediante realizzazione di n°2 paratie con direzione poppa-prua, entrambe con uno spessore minimo di 1.5 cm, larghezza 70 cm, ed interasse pari a 40 cm (come da disegno allegato).
Il motore, attraverso un doppio binario di scorrimento fissato nella parte interna delle paratie, sfrutta la possibilità di immergersi esattamente a poppa del bulbo attraverso un foro largo 30 cm.
La movimentazione del motore, dovrà avvenire manualmente mediante installazione di apposito paranco, posto all'interno del vano, che consentirà l'estrazione del motore dall'acqua per la navigazione a vela, mantenendo sempre il motore in posizione verticale.
Un 'tappo', realizzato in vetroresina e provvisto di apposite guarnizioni, è fissato alla parte inferiore del motore e garantisce la chiusura stagna dello scafo quando il motore viene estratto dall'acqua.
Nel vano motore è predisposta una pompa di sentina, collegata alla poppa dell'imbarcazione, che consente lo svuotamento dell'acqua quando il motore viene sollevato per navigare a vela.
Una ventola con comando elettrico e una griglia, posta sul fronte del gradino in pozzetto, garantiscono la ventilazione senza la quale il motore non potrebbe esprimere la potenza necessaria.
L'accensione del motore avviene manualmente con la sua cinghia, mentre i comandi di manovra sono posizionati in pozzetto, attraverso una leva di comando rimovibile.
Un coperchio asportabile con dimensioni pari a 50x40 cm, realizzato in vetroresina con apposito sportello, consente la chiusura frontale del vano motore, rendendolo quindi non accessibile.


PIANTA
POPPA
PRUA
PANCA LATERALE SX
PANCA LATERALE DX
SUPPORTO MOTORE
MOTORE
PRESA D'ARIA
GRADINI ESTERNO
BINARIO PER SCORRIMENTO MOTORE
SEZIONE LONGITUDINALE
BUZZELLO
CARRELLO
SUPPORTO MOTORE
GRADINI ESTERNO
PRESA D'ARIA
CUPPONIA ESTERNA
BINARIO PER SCORRIMENTO MOTORE
FIBRA CON GUARNIZIONI
SEZIONE TRASVERSALE
LUCE
STROZZATORE
INGRESSO TAMBUCCIO
GRADINI ESTERNO
PRESA D'ARIA
CUPPONIA ESTERNA
MOTORE
PRESA D'ARIA
MOTORE
CONNESSI MOTORE
POMPA DI SENTINA
0 10 20 50 100cm
IDOLPHIN 81 ONE DESIGN - CAPOVENTO ITA 69
PROGETTO MOTORE ENTROBORDO MOBILE
ARCH. MATTIA PELLETTINI - ING. MARCO BESCARINO

In allegato documentazione fotografica del motore entrobordo mobile installato su Capovento.

A B O A R D