

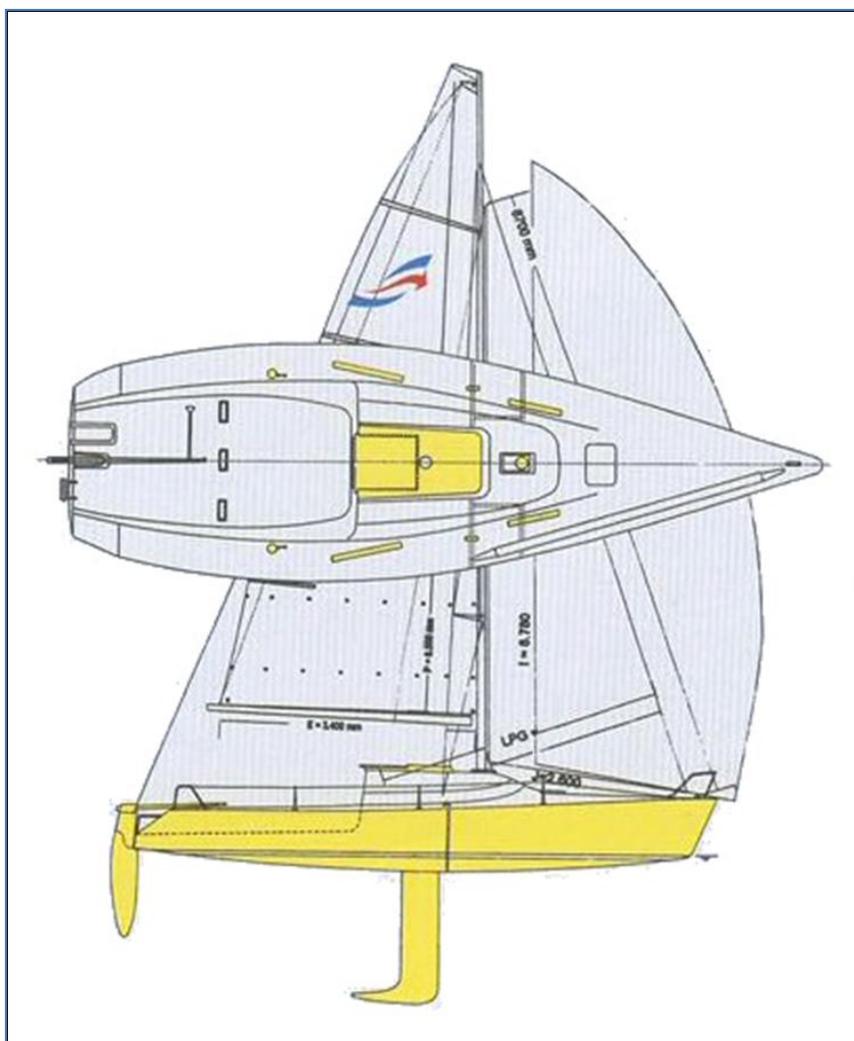


# PROTAGONIST

Associazione Italiana Classe Protagonist 7.50

---

## REGOLE DI CLASSE 2021



L'imbarcazione Protagonist è stata disegnata nel 1996 da Luigi Badinelli ed è stata riconosciuta come classe Nazionale dalla FIV nel 2009

# 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 WS ex ISAF .....	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 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	Rinnovo certificazione scafo .....	6
A.15	Ritiro e Conservazione dei documenti di certificazione .....	6

### Sezione B – Elegibilità di uno scafo

B.1	Regole di classe e certificazione	7
B.2	Controlli di galleggiamento.....	8
B.3	Marcature dell'associazione di classe .....	8

## PARTE II –REQUISITI E LIMITAZIONI

### Sezione C – Condizioni in regata

C.1	Generalità .....	9
C.2	Equipaggio .....	9
C.3	Equipaggiamento personale ....	10
C.4	Pubblicità .....	10
C.5	Equipaggiamento portatile .....	10
C.6	Peso Imbarcazione .....	11
C.7		

C.9	Antenne e attrezzatura .....	14
C.10	Vele .....	18

### Sezione D– Scafo

D.1	Parti .....	19
D.2	Generalità .....	19
D.3	Guscio dello scafo.....	20
D.4	Coperta .....	20
D.5	Interni dello scafo .....	20
D.6	Scafo assemblato.....	20

### Sezione E – Appendici dello scafo

E.1	Parti .....	20
E.2	Generalità .....	21
E.3	Chiglia o deriva fissa .....	21
E.4	Pala del timone, barra e stick ....	22

### Sezione F – Antenne e attrezzatura

F.1	Parti .....	23
F.2	Generalità .....	23
F.3	Albero .....	24
F.4	Boma .....	24
F.5	Tangone .....	25
F.6	Manovre fisse .....	26
F.7	Manovre correnti .....	28

### Sezione G – Vele

G.1	Parti .....	28
G.2	Generalità .....	28
G.3	Randa .....	29
G.4	Genoa .....	30
G.5	Fiocco.....	31
G.6	Spinnaker .....	32

## PARTE III – ALLEGATI

Allegati I, IA II, III, IV, V, VI, VII, VIII, VIII B

## INTRODUZIONE

---

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

*Lo scafo e le appendici del PROTAGONIST, 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 (WS, ex ISAF) e nel regolamento di regata in vigore (WS, ex ISAF).*

*Questa introduzione fornisce una base informale e il Regolamento di Classe PROTAGONIST vero e proprio inizia alla pagina seguente.*

***Modifiche apportate rispetto all'edizione del regolamento di Aprile 2019.***

- ***Riscritto paragrafo D.2.3***
- ***Spostati alcuni paragrafi***
- Nota: Le modifiche entrano in vigore dal 05-05-2021

# 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 WS World sailing (ex ISAF International Sailing Federation)  
MNA Autorità Nazionale Membri WS (ex ISAF) (= FIV)  
FIV Federazione Italiana Vela  
NCA Associazione Nazionale di Classe  
ERS Equipment Rules of Sailing (scaricabile da [www.sailing.org](http://www.sailing.org))  
RRS Racing Rules of Sailing (scaricabile da [www.sailing.org](http://www.sailing.org))

### A.3 AUTORITA'

- A.3.1 L'autorità Nazionale della classe è la FIV che dovrà cooperare con l'NCA in tutti gli argomenti relativi a questo Regolamento di classe, in accordo ai suggerimenti dell'NCA.
- A.3.2 Nonostante quanto contenuto nel presente documento, l'autorità di certificazione (NCA) 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:
- WS (ex ISAF)
  - 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 WS 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 desidera amministrare la classe, le funzioni amministrative, come stabilito dal regolamento di classe, saranno di pertinenza dell'associazione di Classe Nazionale.

### A.5 REGOLE WS

- 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 come definito dallo statuto o dal 70% dei soci armatori. 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:

Cantiere Protagonist S.r.l. - Marine Sport - Slovacchia

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

## **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 consecutivo partendo da "1".

A.10.3 Sono consentiti numeri velici personalizzati.

## **A.11 CERTIFICAZIONE DELLO SCAFO**

A.11.1 Un certificato di costruzione (per le imbarcazioni prodotte dal 31-01-2009) deve essere consegnato per ogni Protagonist 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 dovrà riportare il peso della deriva fissa e del timone completo di barra.

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 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.

(i) Esiti delle misurazioni

Gli esiti delle misurazioni saranno indicati come da allegato VIII

## **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 ad eccezione del peso se conforme al Regolamento
- (c) La revoca da parte dell'autorità di certificazione
- (d) L'emissione di un nuovo certificato.

## **A.14 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), dopo 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
- (d) In altri casi ritenuti necessari dalla commissione tecnica (es. cambiamento dei pesi correttori).

## **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.

## **Sezione B – Eleggibilità 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 ISAF. 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 verificano in relazione all'applicazione del presente regolamento o qualsiasi conseguente reclamo.

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

B.1.4 L'armatore deve essere in regola con l'iscrizione all'Associazione di Classe per l'anno in corso.

### **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.

B.3.2 Le vele non saranno marcate con etichette della classe.

## 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.

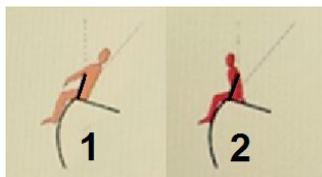
#### C.2 EQUIPAGGIO

##### C.2.1 LIMITAZIONI

- (a) L'equipaggio dovrà consistere di non meno di due persone e non più di cinque persone. Il peso massimo dei componenti dell'equipaggio, escluso il timoniere, deve essere di 255 Kg. Non è ammessa nessuna tolleranza sul peso dell'equipaggio, la bilancia da usare dovrà essere pertanto tarata dallo stazzatore, prima delle operazioni di pesatura, per correggere e quindi dichiarare l'eventuale errore di lettura del peso.
- (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
- (d) Eventuali limitazioni legate alla partecipazione dei timonieri ai campionati nazionali saranno decise dall'assemblea dei soci di anno in anno e diventeranno operative per l'anno agonistico in corso (es.: il timoniere partecipante al campionato nazionale dovrà aver effettuato almeno tre prove nelle regate della stagione agonistica dell'anno, nella stessa barca).

La delibera annuale del consiglio della classe dovrà essere disponibile a richiesta del comitato di regata o pubblicata nel sito ufficiale della classe.

- (e) Quando ci si sporge sopra vento, l'equipaggio deve mantenere i glutei a contatto con la coperta fino al limite della falchetta ed il busto deve restare all'interno della draglia. La RRS 49.2 è modificata come da seguente illustrazione:



Le figure 1 e 2 sono entrambi esempi corretti di come deve stare l'equipaggio in falchetta.

### **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 di 150 Newton.

### **C.4 PUBBLICITÀ**

#### **C.4.1 LIMITAZIONI**

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

### **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 (per il Lago di Garda sono sufficienti le dotazioni per la navigazione entro le tre miglia dalla costa) e comunque come minimo le seguenti:

- (1) un fischietto o corno da nebbia,
- (2) una torcia elettrica a tenuta stagna,
- (3) un attrezzo per sgottare,
- (4) un salvagente anulare o a ferro di cavallo da tenere prontamente disponibile sottocoperta, dotato di 30 m di cima galleggiante,
- (5) una cassetta di pronto soccorso di tipo marino con le istruzioni per l'uso,
- (6) due fuochi a mano e un fumogeno,
- (7) una bussola,
- (8) un estintore.

(9) salvagente personale per ogni membro dell'equipaggio con almeno la capacità di spinta di 150 Newton come da punto C.3.1

##### **(b) FACOLTATIVO**

- (1) Apparecchiature elettroniche di navigazione, attrezzature tattiche e anemometro portatile non collegabile con nessun strumento di bordo,
- (2) solcometro ed ecoscandaglio,
- (3) impianto elettrico con batteria,
- (4) serbatoi mobili di carburante,
- (5) cuscini delle cuccette (possono essere rimossi durante le regate),
- (6) maniglie dei winch,
- (7) un mezzo marinaio.
- (8) tasche porta oggetti/cime

## C.5.2 NON PER L'UTILIZZO

### (a) OBBLIGATORIO

- (1) un motore fuoribordo della potenza minima di 3 HP se a due tempi e 2 HP se a quattro tempi, con relativo supporto, serbatoio carburante contenente minimo 2 litri di carburante. È consentito il montaggio del motore entro bordo.
- (2) Il motore dovrà essere alloggiato nel gavone dedicato in pozzetto, quando in regata.
- (3) Portello del gavone motore, portelli di chiusura della barca, paglioli interni del fondo e piani delle due cuccette laterali di poppa.
- (4) Suspendite per alaggio e varo dell'imbarcazione.

### (b) FACOLTATIVO

- (1) Due pagaie.
- (2) Telefono cellulare

## C.6 PESO IMBARCAZIONE

### C.6.1 PESO

minimo      massimo

Il peso della barca in condizioni asciutte ..... 800 kg .... N. A. kg

Il peso della barca in condizioni asciutte dal 1° Marzo 2011 837 kg .... N. A. kg

Il peso della barca deve essere valutato escludendo le vele e l'equipaggiamento portabile elencato nella sezione C.5 ad eccezione di quanto previsto dal punto C.5.2 (a) (4)

Per la pesatura della barca potrà essere usata

- a) la bilancia della Classe o
- b) altra bilancia

entrambe comunque dotate di regolare certificato di taratura. All'atto della pesatura delle barche verrà applicata solo la tolleranza che risulta da regolare certificato di taratura della bilancia.

Il peso deve essere effettuato con le seguenti attrezzature:

- a) 1 albero con relativo sartame standard.
- b) Strallo di prua e di poppa con relativa regolazione.
- c) Le quattro drizze (1 randa 2 genoa e 1 spinnaker).
- 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).
- g) Scotta della randa.
- h) Scotte del genoa e dello spinnaker.
- 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) Piani delle due cuccette laterali di poppa
- m) Portello del gavone motore.
- n) Eventuali pesi correttori come da punto D.2.7

## **C.8 APPENDICI DELLO SCAFO**

### **C.9 ANTENNE E ATTREZZATURA**

#### **C.9.1 ATTREZZATURA**

##### **UTILIZZO**

Non è consentita la regolazione delle sartie e/o della tensione dello strallo di prua nel corso delle prove a bastone. Mentre le stesse regolazioni sono consentite nel corso delle regate definite “Long Distance”.

#### **C.9.2 LIMITAZIONI**

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

#### **C.9.5 BOMA**

##### **USO**

Il boma non può essere utilizzato in forma curvata permanente.

### **C.10 VELE**

#### **GENERALITA’**

Tutte le vele utilizzate in regata devono essere stazzate da uno stazzatore FIV secondo quanto indicato dalla sezione G.

#### **C.10.1 MODIFICHE, MANTENIMENTO, RIPARAZIONI**

- (a) Le Vele non devono essere modificate in alcun modo salvo quanto previsto da 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 e uno spinnaker. Con l'assemblea del 22 Ott. 2016 si deciso poter avere a bordo uno Spi di riserva da potere usare in caso di rottura del principale anche durante i vari campionati zonali. Restano invariate le disposizioni valide ad oggi per il Campionato Nazionale, vale a dire che solo in occasione del Campionato Nazionale continueremo a sigillare lo Spi da tenere di riserva in barca e da usare solo in caso di rottura dello Spi principale.
- (b) Se stabilito dal bando di regata che sia permesso uno spinnaker di riserva, dovrà essere presente a bordo verificato e sigillato da uno stazzatore dell'evento. Potrà essere usato solo nel caso in cui lo spinnaker principale sia danneggiato.

Alla fine della regata in cui lo spinnaker principale sia rotto e /o lo spinnaker di riserva sia stato utilizzato, lo skipper dovrà immediatamente informare il comitato di regata. A terra dovrà essere fatta una dichiarazione alla giuria, entro il tempo limite di protesta, sulle cause dell'avvenimento unitamente alla consegna dello spinnaker principale rotto.

#### C.10.3 RANDA

##### (a) 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.

La randa dovrà essere drizzata con un grillo lungo almeno 40 mm, assicurato su un foro della tavoletta che non permetta un sovravello superiore a 15 mm.

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.

#### C.10.4 GENOA

##### IDENTIFICAZIONE

Non sono previsti numeri velici sui genoa

#### C.10.5 SPINNAKER

##### IDENTIFICAZIONE

Non sono previsti numeri velici sugli spinnaker

## 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 e la coperta devono essere stampati secondo le specifiche di costruzione e laminazione del progetto originale, negli stampi autorizzati dal progettista.
- (c) Lo scafo, la struttura interna ed esterna della coperta devono essere conformi alle specifiche di costruzione e al regolamento di classe
- (d) 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, verniciato nell'interno, così come estratto dallo stampo e registrarne il peso sul certificato di costruzione (per imbarcazioni costruite dopo il 31/1/2009).
- (2) Il costruttore deve pesare la coperta verniciata nell'interno, così come estratta dallo stampo, e registrarne il peso sul certificato di costruzione per imbarcazioni costruite dopo il 31/1/2009).
- (3) 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) Riparazioni di qualsiasi entità devono essere comunicate alla classe mediante i moduli (allegato IX) compilati a cura dell'Armatore e del Cantiere, tali moduli verranno poi conservati dall'NCA con il certificato di stazza. Riparazioni di entità superiore a 0,2 m<sup>2</sup> dovranno preventivamente essere sottoposte alla commissione tecnica e approvate da uno stazzatore FIV riconosciuto dalla classe che dovrà ristazzare l'imbarcazione. L'NCA in accordo con la commissione tecnica potrà verificare che nessuna rigidità supplementare o altro vantaggio, sia stato acquisito a seguito della riparazione, riportando gli estremi delle modifiche nel certificato di stazza. La somma delle riparazioni eseguite in tempi differenti non potrà comunque superare la superficie di 0,2 m<sup>2</sup>.
- (c) Lo scafo, come è consegnato dal costruttore, non può essere modificato soprattutto al fine di migliorarne le prestazioni. In particolare non è possibile:
  - modificare 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
  - alleggerire l'imbarcazione togliendo gli arredamenti interni,.

- (d) Non è 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 tranne per quanto previsto dal presente regolamento.
- (e) Non è consentito aprire finestre o fori nello scafo se non per il montaggio di un solo spidometro o un ecoscandaglio o per l'alloggiamento del motore entro bordo.
- (f) E' consentita la manutenzione ordinaria come: la pitturazione, lucidatura o wrapping senza sottoporre l'imbarcazione a nuova misurazione e certificazione.
- (g) Per le imbarcazioni dalla n 35, in caso di problemi di infiltrazione d'acqua, è consentito, solo dopo approvazione da parte dello stazzone, raccordare la giunzione scafo/coperta con una striscia di vetroresina sulla parte esterna, la classe potrà fornire tutte le indicazioni e materiale fotografico relativo a lavorazioni già effettuate da altri armatori
- (h) Possono essere applicate pitture antivegetative.
- (i) In caso di riparazioni straordinarie che per motivi tecnici o di sicurezza non possono rispettare questo regolamento, l'armatore dovrà chiedere come da modalità del punto D.2.3. b l'autorizzazione all'NCA che potrà accettare la richiesta dei lavori di riparazione solo dopo aver valutato con la commissione tecnica e lo stazzone che vengano rispettati i principi del punto D.2.3 c ed in seguito proporre di inserire nel regolamento le soluzioni accettate.

#### 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 permanente oppure il numero del costruttore inciso.

#### D.2.6 COSTRUTTORI

Lo scafo dovrà essere costruito da un costruttore licenziatario.

#### D.2.7 PESI CORRETTORI

- (a) eventuali pesi correttori per un massimo di 5 kg per le imbarcazioni costruite dopo il 2009 saranno permanentemente fissati e resinati allo scafo, a prua della paratia tra il quadrato e le cuccette di prua.

Per le imbarcazioni costruite prima del dicembre 2009 potranno essere aggiunti pesi fino a un massimo di 37 Kg oltre ai 5 Kg sopra descritti. Tali pesi saranno distribuiti egualmente fra prua della paratia tra il quadrato e le cuccette di prua e la posizione sottostante il gradino di entrata.

- (b) I pesi correttori dovranno essere di piombo, potranno essere divisi in parti uguali fra dritta e sinistra e dovranno essere marcati con il punzone di uno stazzatore FIV riconosciuto dalla classe.

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

### **D.3 GUSCIO DELLO SCAFO**

#### **D.3.1 MATERIALI**

Il guscio dello scafo dovrà essere costruito in vetroresina.

#### **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 +/- 20 mm, ad eccezione della larghezza massima al livello di coperta +/- 30 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 dello scafo si farà riferimento ai disegni del progettista. La tolleranza non dovrà essere maggiore di +/- 10 mm, ad eccezione della larghezza massima al livello di coperta +/- 30 mm.

#### **D.4.3 PUNTAPEDI**

Oltre al puntapiedi standard presente come da allegato I al presente regolamento, è possibile aggiungere un puntapiedi come da allegato IA al presente regolamento.

### **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**

	minimo	massimo
Lunghezza fuori tutto (eccetto pulpiti e timone) .....	7490 mm	7500 mm
Larghezza al baglio massimo.....	2390 mm	2400 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 certificazione.
- (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.
- (d) È consentito raccordare la deriva allo scafo con materiale sigillante; purché il raccordo non superi la misura di 2cm come indicato nel seguente disegno.



- (e) Possono essere applicate pitture e antivegetative.

#### 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.

#### E.3.2 CERTIFICAZIONE DEL PESO

Il costruttore dovrà registrare sul certificato del costruttore che il peso accertato sia entro i limiti di peso (330 kg +/- 5kg) di cui 300 kg di bulbo in piombo.

#### E.3.3 PRODUTTORI

I produttori dovranno essere licenziatari.

#### E.3.4 MATERIALI E DIMENSIONI

(a) Il bulbo deve essere in piombo ancorato da un'armatura in acciaio al carbonio o inossidabile, rivestito in vetroresina con riempimento interno in cadorite (poliuretano espanso) e resina epossidica con microsferi.

#### (b) COSTRUZIONE

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

La larghezza minima del profilo di deriva dal fondo dello scafo fino a 1100 mm dovrà essere compresa fra 83 mm e 90 mm, mentre la lunghezza del profilo potrà essere compresa fra 490 mm e 500 mm.

Elementi indicativi sulla costruzione sono riportate all'allegato V e VI ma non sono vincolanti se non per quanto specificato in queste regole di classe.

#### E.3.5 POSIZIONE CHIGLIA RISPETTO ALLO SCAFO

Si definisce il punto K come il punto identificato nell'uscita di poppa della deriva posto a 300 mm dal fondo dello scafo in prossimità dell'uscita di poppa della deriva.

Si definisce il punto K1 come il punto identificato nell'uscita di poppa della deriva posto a 1000 mm dal fondo dello scafo in prossimità dell'uscita di poppa della deriva.

Si definisce come punto A il punto di giunzione della linea di centro dello scafo con l'estremità inferiore dello specchio di poppa.

La distanza del punto K dal punto di misurazione A di riferimento dello scafo dovrà essere non più di 3451 mm e non meno di 3439 mm.

La distanza del punto K1 dal punto di misurazione A di riferimento dello scafo dovrà essere non più di 3640 mm e non meno di 3610 mm

## **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 e barra. (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 allegato IV.

### **E.4.4 PRODUTTORI**

I produttori dovranno essere licenziatari.

### **E.4.5 MATERIALI**

- (a) Il materiale di rivestimento della pala del timone sarà in vetroresina.  
In caso di contestazioni sulla forma del timone ci si riferirà ai disegni del progettista.
- (b) L'asse del timone sarà in acciaio inossidabile.
- (c) La barra del timone sarà in alluminio.
- (d) Lo stick del timone può essere libero.

### **E.4.6 COSTRUZIONE.**

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

### **E.4.6 POSIZIONE TIMONE RISPETTO ALLO SCAFO**

- (a) Si definisce il punto B come il punto a poppavia del timone nella sua estremità immersa. Si definisce come punto A il punto di giunzione della linea di centro dello scafo con l'estremità inferiore dello specchio di poppa.
- (b) La distanza fra il punto B e il punto A non deve essere superiore a 1025 mm o inferiore a 1005 mm.

## **Sezione F – ANTENNE E ATTREZZATURA**

### **F.1 PARTI**

#### **F.1.1 OBBLIGATORIO**

- (a) Albero
- (b) Boma
- (c) Sartieme
- (d) Tangone dello spinnaker

## F.2 GENERALITÀ

### F.2.1 DEFINIZIONI

#### MAST DATUM POINT

Il **mast datum point** è considerato il prolungamento della faccia superiore del boma posta a 90° rispetto all'albero.

### F.2.2 MODIFICHE, MANTENIMENTO E RIPARAZIONI

Nessuna modifica è consentita alle antenne rispetto alle misure indicate in allegato II e III

## F.3 ALBERO

### F.3.1 MATERIALE

L'albero dovrà essere di alluminio o sue leghe.

### F.3.2 COSTRUZIONE

L'albero sarà costruito da un produttore approvato dalla classe, in accordo alle regole di classe.

### F.3.3 ATTREZZATURE

#### FACOLTATIVO

Un windex.

### F.3.4 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza albero .....	... mm	... 9380 mm
Limite inferiore della rastrematura .....	...8200 mm	..... .. mm

Sezione Albero tra 0 e 8200 mm;

Longitudinale (Prua-poppa) .....

	minimo	massimo
Longitudinale (Prua-poppa) .....	...105 mm	..... 120 mm
Laterale .....	...70 mm	..... 80 mm

Laterale .....

Golfare del tangone

Altezza dal **mast datum point** .....

	minimo	massimo
Altezza dal <b>mast datum point</b> .....	490 mm	...510 mm
Dimensioni anello di attacco del tangone .....	.....	50 mm

Dimensioni anello di attacco del tangone .....

Altezza dell'attacco dello strallo di prua

dal **mast datum point** .....

	minimo	massimo
Altezza dell'attacco dello strallo di prua dal <b>mast datum point</b> .....	...7495 mm	...7515 mm
Altezza uscita drizza spi dal <b>mast datum point</b> .....	...7515 mm	...7535 mm

Altezza uscita drizza spi dal **mast datum point** .....

Misure indicative del sartame sono riportate all'allegato II

La lunghezza delle crocette deve essere di 550 mm e 860 mm con una tolleranza di +/- 5 mm misurate dalla loro estremità alla faccia dell'albero

#### FACOLTATIVO

uno strozzatore all'albero per la drizza dello spi.

### F.3.5 RIFERIMENTI ALLO SCAFO E PER LE VELE

	minimo	massimo
Altezza della parte superiore dell'attacco del boma		

alla linea di coperta ( <b>lower point</b> )...	1110 mm	... 1130 mm
Distanza fra le marche di stazza .....	8500 mm	
Le strisce di stazza devono essere di almeno		
<b>(limit mark width)</b> .....	20 mm	

## F.4 BOMA

### F.4.1 MATERALE

Il boma dovrà essere di alluminio o sue leghe.

### F.4.2 COSTRUZIONE

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

### F.4.3 ATTREZZATURA

#### (a) OBBLIGATORIA

- (1) Un attacco del boma all'albero.
- (2) Due golfari inferiori.
- (3) Un tesa base.

### F.4.5 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Sezione del boma		
verticale .....	105 mm	110 mm
trasversale .....	75 mm	80 mm

### F.4.6 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		
<b>(outer point distance)</b> .....		3400 mm
L'intersezione della distanza della parte posteriore dell'albero presa al di sopra del boma, alla parte a pruvia della marca di stazza del boma non dovrà essere maggiore del limite massimo quando il boma è a 90° rispetto all'albero.		

### F.4.7 USO

Il boma non può essere utilizzato in forma curvata permanente.

## F.5 TANGONE

### F.5.1 PRODUTTORE

Il tangone sarà costruito da un produttore approvato dalla classe, in accordo alle regole di classe. conforme alle dimensioni dell'estruso depositato presso la classe come riportato in allegato III

#### F.5.2 MATERIALE

Il tangone sarà di alluminio o sue leghe. Le Varee potranno essere in alluminio o in plastica.

#### F.5.5 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza compreso gli accessori .....	... mm	... 3250 mm

### F.6 MANOVRE FISSE E SARTIAME

#### F.6.1 MATERIALE

- (a) Il sartiame fisso sarà composto da cavi di acciaio inossidabile tp 304 o 316 (AISI 304o AISI 316) formati 1x19 fili sezione tonda (Dyform probito).
- (b) Lo strallo di poppa potrà avere il piede in tessile di 4 mm diametro minimo.

#### F.6.2 COSTRUZIONE

##### (a) OBBLIGATORIO

- (1) Uno strallo di prua 1x19 diametro 5 mm minimo.
- (2) Uno strallo di poppa 1x19 diametro 3 mm minimo.
- (3) Sartie diagonali 1 e 3 (1x19) diametro 4 mm minimo.
- (4) Sartie diagonali 2 (1x19) diametro 3 mm minimo.
- (5) Sartie verticali 1 (1x19) diametro 5 mm minimo.
- (6) Sartie verticali 2 (1x19) diametro 4 mm minimo.

#### F.6.3 ATTREZZATURE

##### (a) OBBLIGATORIO

Arridatoi delle sartie e dello strallo di prua.

##### (b) FACOLTATIVO

- (1) Lo strallo di poppa potrà avere un piede tessile demoltiplicato 12.1 max, il tessile deve essere di 4 mm di diametro minimo.
- (2) È possibile rimandare il paterazzo di poppa in pozzetto, nella zona ove è rimandato il carrello del trasto della randa, mantenendo però il fattore demoltiplicante 12:1.
- (3) E' possibile aggiungere una galloccia o stozzatore aggiuntivo per assicurare l'arresto alla drizza randa.

#### F.6.4 DIMENSIONI

Misure indicative sono riportate all'allegato II

### F.6.5 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'allegato I.

- (1) Lande del sartame e gli attacchi degli stralli nella loro posizione originale
- (2) Arridatoi del sartame e dello strallo di prua
- (3) Pulpito di prua candelieri in acciaio inox con altezza minima di 350 mm
- (4) Trasto della randa
- (5) La RRS 49.2, per quanto attiene la tensione delle draglie, è modificata secondo quanto specificato di seguito. Battagliola con sistema di fissaggio delle draglie alle estremità di tipo non modificabile durante le regate. Se si tratta di acciaio deve essere piombato, se invece è stropo o tessile deve essere cucito usando filo di nylon. La tensione delle draglie non può essere modificata durante le regate.

Per imbarcazioni con candelieri normali a singolo appoggio le draglie caricate con peso di 5 kg non devono arrivare a meno di 300 mm dallo spigolo della coperta, indipendentemente da dove il peso viene applicato.

La stessa misurazione deve essere effettuata anche nella parte poppiera a dritta e a sinistra ove di solito si appoggia il timoniere.

Per le imbarcazioni con candelieri rinforzati con doppia base e che non permettono lo scorrimento delle draglie da poppa a prua, le draglie caricate con peso di 5 kg non devono arrivare a meno di 150 mm dallo spigolo della coperta nella parte poppiera a dritta e a sinistra ove di solito si appoggia il timoniere, mentre per la parte restante non devono arrivare a meno di 300 mm indipendentemente da dove il peso viene applicato.

In presenza di candelieri sdoppiati, ai fini della migliore sicurezza è richiesto che venga utilizzato un elastico per mantenere le draglie di poppa in tensione quando il timoniere non si appoggia. Non sono in alcun modo ammessi elastici per mantenere in tensione la parte delle draglie in uso all'equipaggio.

- (6) Massimo 4 rotaie non superiori a 800 mm o inferiori a 300 mm e relativi carrelli per le vele di prua.
- (7) Non sono consentiti spostamenti laterali delle rotaie al di fuori delle tolleranze ammesse.
- (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 è necessario avere un cunningham o i ganci di acciaio sull'attacco del boma
- (10) Massimo 3 winch di rapporto di riduzione max 8:1 per le scotte fionchi e max 6:1 per le drizze.

(b) FACOLTATIVO

- (1) E' consentita l'applicazione di un golfare fisso a poppavia delle rotaie del genoa ad una distanza non superiore a 80 mm dalla fine della rotaia stessa.
- (2) E' consentita l'applicazione di due bozzelli per il rimando delle scotte dello spinnaker, fissati esclusivamente e direttamente alla base di sostegno degli ultimi due candelieri prima dei pulpiti di poppa.

- (3) E' consentito spostare le rotaie del genoa nella direzione longitudinale in un intervallo da 0 a 1000 mm considerando il punto di partenza (0) allineato con la tuga.
- (4) Le draglie originali in acciaio inox possono essere sostituite con draglie in spectra o dynema non scalzato del diametro minimo di 5 mm, passante attraverso i candelieri senza nodi di arresto. Le estremità devono essere cucite.
- (5) E' possibile aggiungere un bozzello al piede dell'albero, oltre ai 7 previsti.
- (6) E' possibile abbassare i bozzelli del boma tramite stropi in tessile.
- (7) Una bitta posizionata nel piano verticale della coperta del tambuccio, in posizione verticale, in asse longitudinale con il winch della tuga, ai fini di fermare le drizze in caso di mancata tenuta degli stopper.

## **F.7 MANOVRE CORRENTI**

### **F.7.1 MATERIALE**

- (a) Il materiale di tutte le manovre correnti è libero.

### **F.7.2 COSTRUZIONE**

#### **(a) OBBLIGATORIO**

- (1) Drizza randa diametro minimo 8 mm.
- (2) Scotta randa diametro massimo 12 mm.
- (3) 2 drizze genoa diametro minimo 8 mm.
- (4) Scotte genoa diametro massimo 10 mm.
- (5) 1 drizza spinnaker diametro minimo 6 mm.
- (6) Scotte spinnaker diametro massimo 9 mm.
- (7) Carica alto tangone e carica basso in tessile diametro minimo 6 mm.
- (8) Wang in acciaio e/o tessile demoltiplicato massimo 8:1, sono proibiti wang idraulici o rigidi.

#### **(b) FACOLTATIVO**

- (1) Circuito sdoppiato cunningham della randa.
- (2) Circuito sdoppiato del caricabasso dello spinnaker.

## **Sezione G – Vele**

### **G.1 PARTI**

#### **G.1.1 OBBLIGATORIO**

- (a) Randa

- (b) Genoa
- (c) Fiocco
- (c) Spinnaker

## **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 da WS ex ISAF solo da velerie che aderiscono al sistema IHC.
- (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 nella testa dopo positiva verifica delle dimensioni secondo questo regolamento.

### **G.2.3 VELAIO**

Non è richiesta licenza.

### **G.2.4 MODIFICHE, MANTENIMENTO, RIPARAZIONI**

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

## **G.3 RANDA**

### **G.3.1 IDENTIFICAZIONE**

- (a) Il simbolo di classe dovrà essere posto sulla randa tra le due stecche più alte.  
La forma e le dimensioni del simbolo di classe dovranno essere conformi al diagramma di cui allegato VII.
- (b) Le lettere di nazionalità ed i numeri velici devono essere posti sulla randa nella parte centrale della vela. Le dimensioni minime sono le seguenti: Altezza 380 mm Larghezza 260 mm (eccetto la lettera I) corpo 80 mm spazio fra le lettere o numeri attigui 80 mm.
- (c) Le lettere di nazionalità e i numeri velici dovranno essere conformi alle RRS salvo quando diversamente prescritto in questo regolamento di classe.
- (d) 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**

La randa deve essere costruita in dacron.

### G.3.3 COSTRUZIONE

- (a) La costruzione deve essere eseguita utilizzando tessuto non inferiore a 5,5 once e non superiore a 6,5 once.  
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) I rinforzi dovranno essere costruiti con lo stesso tipo di tessuto del corpo della vela.
- (c) Devono essere applicate al massimo quattro stecche di cui la parte superiore della tasca della più alta, a puntare, deve essere posizionata a non meno di 1600 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 3100 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 1200 mm.
- (d) Può essere prevista una mano di terzaroli, utilizzabile, posta a più di 1000 mm dalla base. Nel caso i rinforzi agli occhielli devono avere dimensioni e resistenza almeno uguali a quelli utilizzati per la mura.
- (e) La randa potrà essere munita al massimo di tre finestre trasparenti di qualsiasi materiale con dimensione massima totale di non più di 1 m<sup>2</sup>.
- (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 segnamento 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 ( <b>quarter width</b> ).....	... mm	...2980 mm
Larghezza a metà balumina ( <b>half width</b> ) .....	... mm	...2350 mm
Larghezza a tre quarti della balumina ( <b>three quarter width</b> ) ..	mm	...1400 mm
Larghezza a sette ottavi della balumina.....	... mm	... 820 mm
Lunghezza della ralinga ( <b>luff length</b> ).....	... mm	... 8500 mm
Lunghezza della base ( <b>foot length</b> ) .....	... mm	... 3400 mm
Larghezza della tavoletta ( <b>top width</b> ) .....	... mm	... 200 mm
Peso minimo della randa (dopo il 22 Febbraio 2015).....	... kg	... 8,00 kg

(a compenso dei possibili errori di pesata viene accettata una tolleranza del 2%)

## G.4 GENOA

### G.4.1 MATERIALI

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

### G.4.2 COSTRUZIONE

- (a) La costruzione dovrà essere: vela morbida monostrato o laminato.  
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.
- (c) 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.
- (d) E' permesso quanto segue: Cuciture, colle, nastri, brancarelle per angoli, occhielli per Cunningham, meoli con strozzatori, filetti segnamento e articoli come altro permesso o stabilito da altri regolamenti applicabili.

### G.4.3 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza dell'inferitura ( <b>luff length</b> ) .....	... mm	... 8700 mm
Lunghezza della linea perpendicolare all'inferitura ( <b>luff perpendicular</b> ).....	... mm	...3585 mm
Larghezza della penna ( <b>width</b> ) .....	... mm	... 70 mm
Peso del tessuto del corpo della vela .....	140 g/ m <sup>2</sup>	.....
Peso minimo della vela (dopo il 22 Febbraio 2015).....	... kg	... 4,40 kg
(a compenso dei possibili errori di pesata viene accettata una tolleranza del 2%)		
Numero delle finestre (opzionali) .....		...3
Area totale delle finestre .....		...1 m <sup>2</sup>

## G.5 FIOCCO

### G.5.1 MATERIALI

Il fiocco dovrà essere costruito in Dacron.

### G.5.2 COSTRUZIONE

- (a) La costruzione dovrà essere: vela morbida monostrato.
- (b) La balumina non dovrà in alcun caso presentare convessità.
- (c) I rinforzi dovranno essere dello stesso tessuto del corpo della vela.
- (d) Possono essere applicate fino a un massimo di tre stecche di lunghezza non superiore a 600 mm.
- (e) 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 segnamento e articoli come altro permesso o stabilito da altri regolamenti applicabili.

### G.5.3 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza dell'inferitura .....	... mm	... 8700mm
Lunghezza della linea perpendicolare all'inferitura .....	... mm	...2300mm
Larghezza della penna .....	... mm	...70 mm
Numero delle finestre (opzionali).....	.....	...1
Area totale della finestra .....	.....	...1 m <sup>2</sup>
Peso del tessuto del corpo della vela .....	(6 onces) 250 g/mq	.....
Peso minimo della vela (dopo il 1 Giugno 2013).....	... kg	... 4,70 kg

(a compenso dei possibili errori di pesata viene accettata una tolleranza del 2%)

## G.6 SPINNAKER

### G.6.1 MATERIALI

- (a) é permesso l'uso del nylon o tessuto in fibra poliestere
- (b) I rinforzi dovranno essere dello stesso tipo del tessuto del corpo

### 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 segnamento e articoli come altro permesso o stabilito da altri regolamenti applicabili.

### G.6.3 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza della ralinga .....	... mm	... 8700 mm
Semilarghezza .....	... mm	...3250 mm
Differenza fra le balumine .....	.....	50 mm
Peso del tessuto del corpo della vela .....	(0,75 onces) ...	40g/mq
Peso minimo della vela (dopo il 22 Febbraio 2015).....	... kg	... 3,10 kg

(a compenso dei possibili errori di pesata viene accettata una tolleranza del 2%)

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

## PARTE III – ALLEGATI

---

### Sezione H

<i>Allegato I</i>	<i>“Coperta e sua attrezzatura”</i>
<i>Allegato I A</i>	<i>“Puntapiedi”</i>
<i>Allegato II</i>	<i>“Albero”</i>
<i>Allegato III</i>	<i>“Boma e tangone”</i>
<i>Allegato IV</i>	<i>“Timone”</i>
<i>Allegato V</i>	<i>“Deriva fissa”</i>
<i>Allegato VI</i>	<i>“Elementi costruttivi della deriva fissa”</i>
<i>Allegato VII</i>	<i>“Logo della classe”</i>
<i>Allegato VIII</i>	<i>“Modulo comunicazione lavori”</i>
<i>Allegato VIII B</i>	<i>“Modulo lavori per cantiere”</i>



## Allegato IA

---

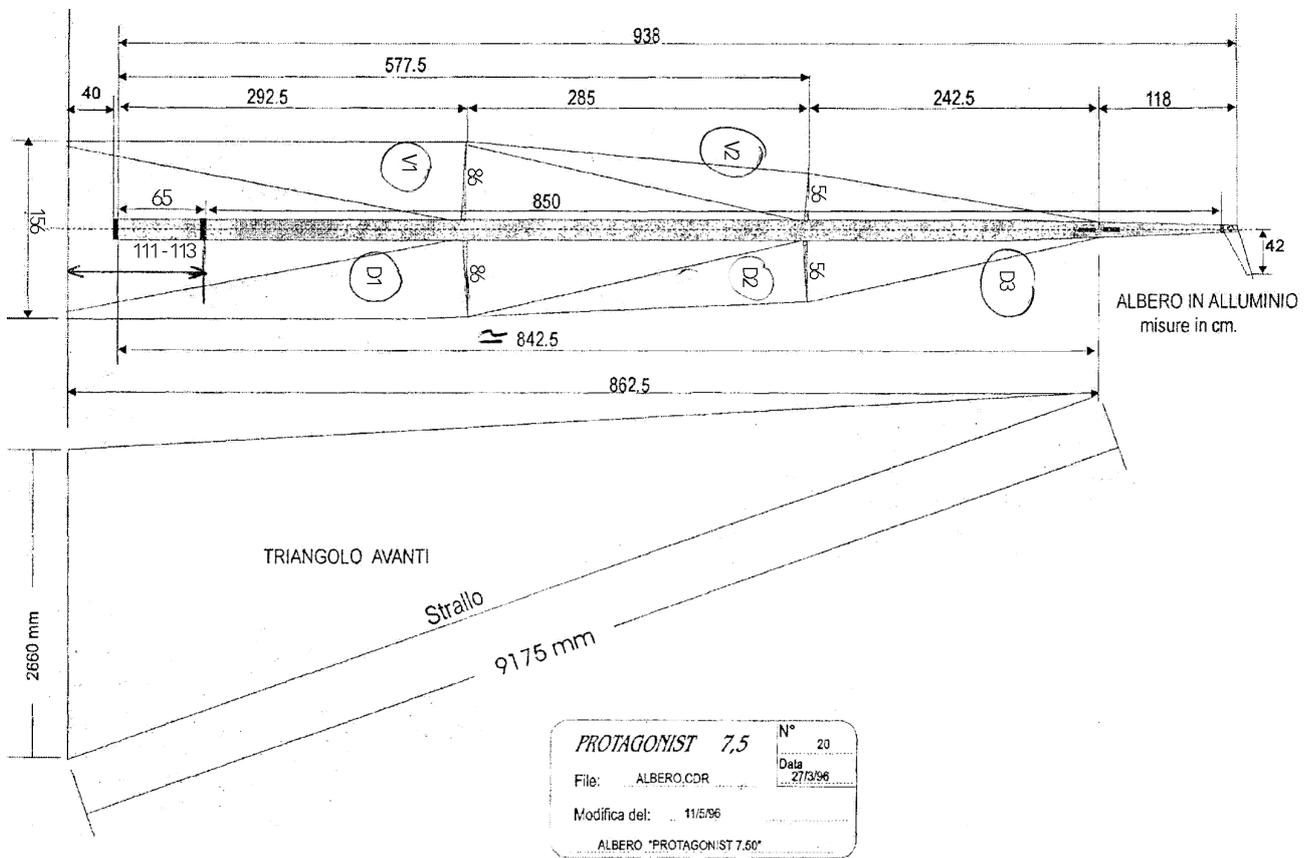
Coperta e sua attrezzatura  
Rif. Punto D.4.3 del regolamento.  
Puntapiedi opzionale

*Stampo depositato presso* **Cantieri Fratelli Patucelli e Giancarlo Patucelli s.n.c.**



# Allegato II

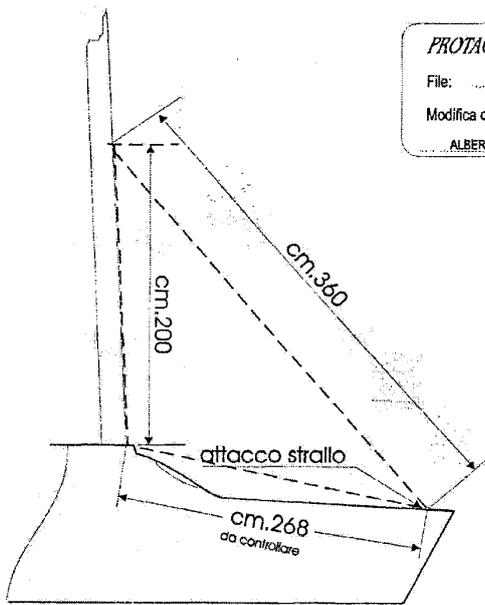
## Albero



ALLEGATO II

# Allegato III

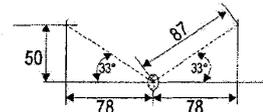
## Boma e tangone



Misure per abbattimento albero

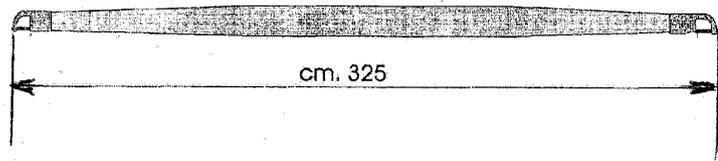
<b>PROTAGONIST 7,5</b>		N°	20/a
File:	ALBERO.CDR	Data	23/97
Modifica del:	23/97		
ALBERO "PROTAGONIST 7,50"			

ALLEGATO III

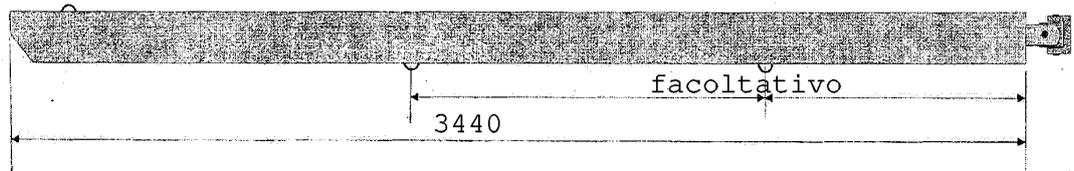


Schema angolatura crocette  
Crocetta superiore lunghezza cm.55 da centro  
Crocetta inferiore lunghezza cm. 89 da centro

Tangone di mm.



Boma



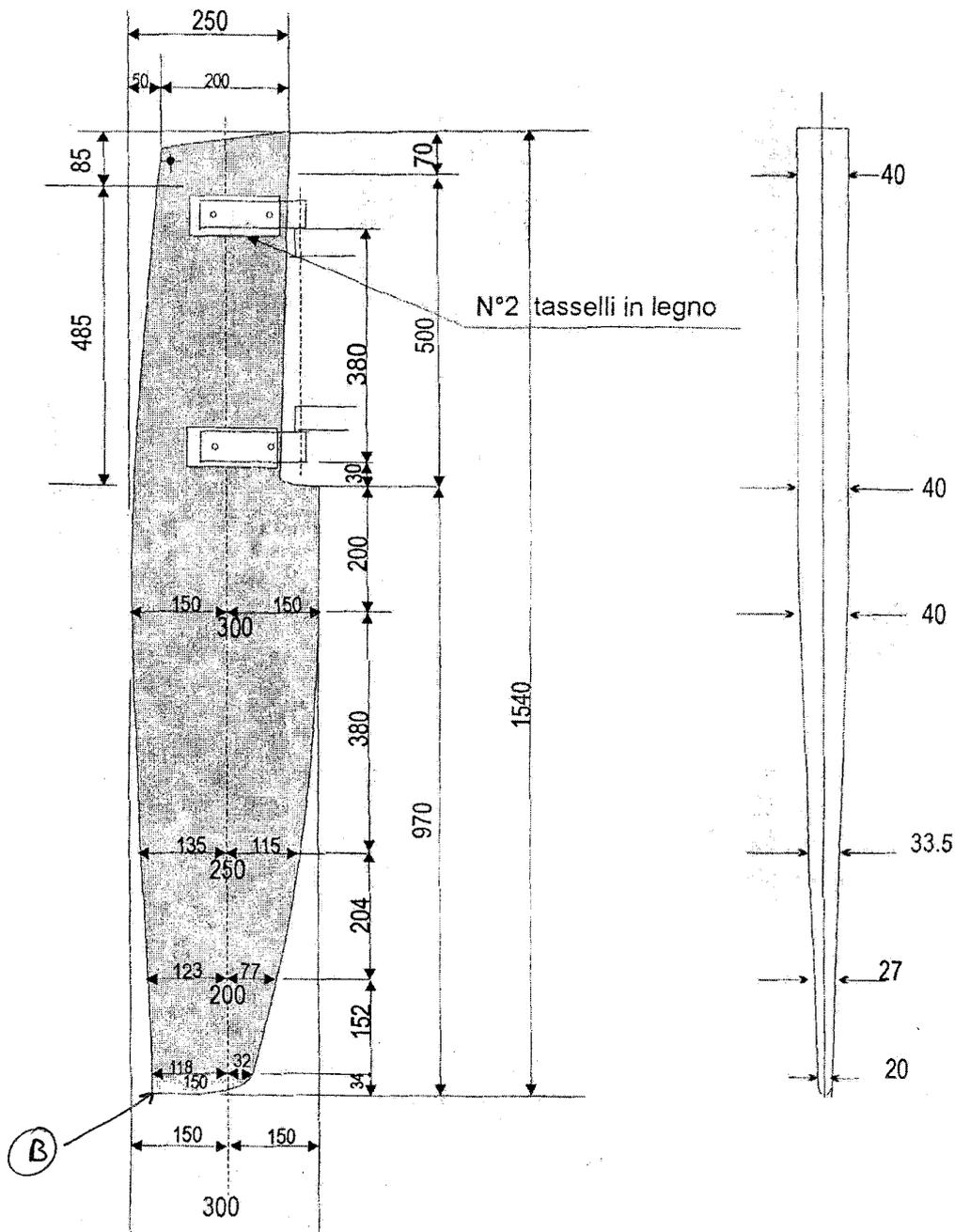
# Allegato IV

## Timone

<i>PROTAGONIST 7,5</i>	N° 43/A
File: _____	Data 19/04/96
Modifica del: _____	
TIMONE	

ALLEGATO IV

### TIMONE

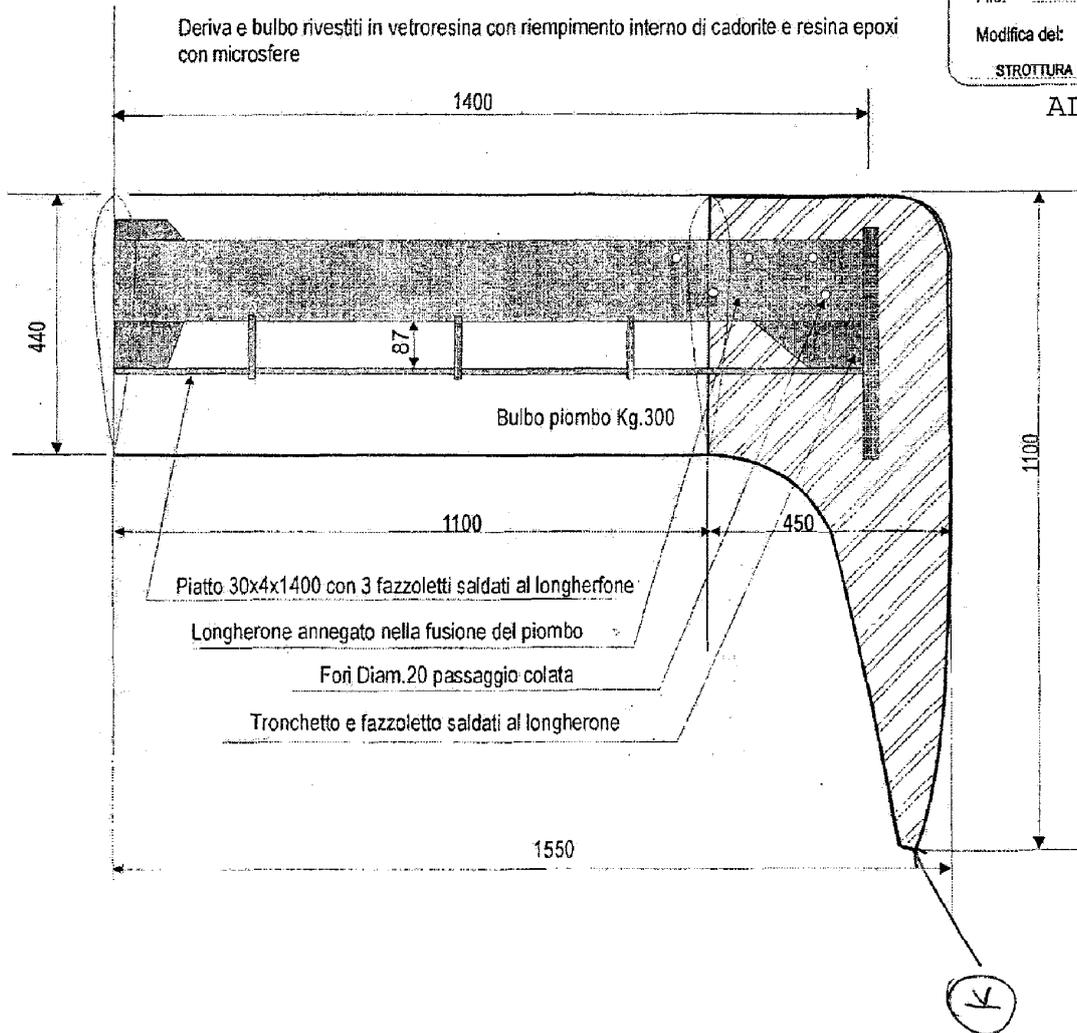


# Allegato V

## Deriva fissa

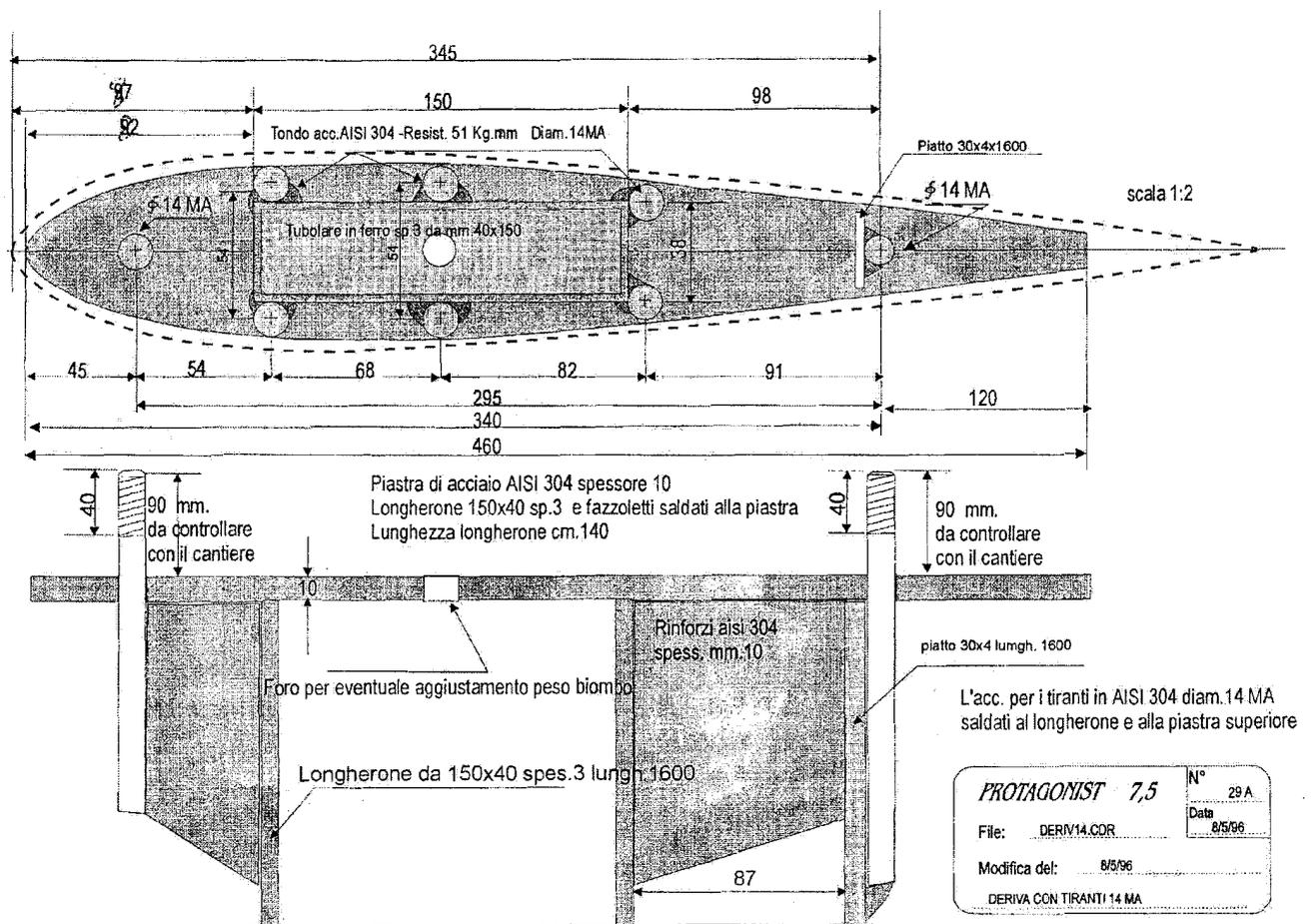
<b>PROTAGONIST 7,5</b>		N°	29 C
File:	DERIV14.CDR	Data	8/5/98
Modifica del:	8/5/98		
STROTTURA INTERNA SUPPORTO PIOMBO			

### ALLEGATO V



# Allegato VI

## Elementi costruttivi della deriva fissa



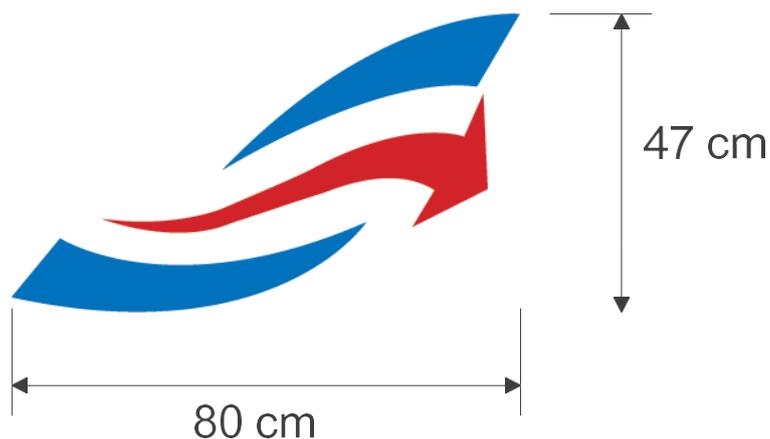
ALLEGATO VI

## Allegato VII

Rif. Punto G.3.1 del regolamento.

Dimensioni e posizionamento logo della classe sulla randa.

*Il logo ufficiale in versione PDF vettoriale è reperibile nella sezione NEWS & MEDIA del sito della classe.*



*Il logo deve essere posizionato sul lato di dritta approssimativamente fra le 2 stecche alte, quello sul lato di sinistra deve essere speculare e sovrapposto a quello di dritta in modo che la freccia rossa sia direzionata sempre in avanti.*



**Per lato a dritta**



**Per lato a sinistra**

# Allegato VIII

## Dichiarazione lavori da effettuare

Nome				Cognome			
Via							
CAP		Città				Prov	
Tel/cell				E-mail			

### Imbarcazione

N. Velico		Nome				
Circolo di appartenenza						
CERTIFICATO DI STAZZA N°						

Con la presente comunico l'intenzione di effettuare i seguenti lavori alla mia imbarcazione:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

- Intendo realizzare autonomamente i lavori nel rispetto del regolamento di classe aggiornato.
- Intendo realizzare i lavori nel rispetto del regolamento di classe aggiornato, servendomi di un professionista o portando la mia barca presso un cantiere, ai quali ho comunicato che a fine lavori dovranno certificare e firmare l'elenco delle lavorazioni svolte (allegato VIII B).

Estremi di chi realizzerà i lavori (nome/cantiere/tel):

.....

In Fede:

Data:

# Allegato VIII B

---

## Dichiarazione lavori effettuati

Io sottoscritto :.....

Titolare responsabile del cantiere :.....

Dichiaro di aver eseguito i seguenti lavori sull'imbarcazione Protagonist ITA .....:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

In fede:

Timbro e Firma

Data:

