

Associazione Italiana Vela Latina



Regolamento di Classe - 2010

Edizione del 31/03/10

INDICE

Parte prima: Principi Fondamentali

Parte seconda: ammissione e criteri di abbuono e penalizzazione

- Art. 1 - Norme generali di ammissione
- Art. 2 - Limitazioni dello scafo
- Art. 3 - Limitazioni all'armo e piano velico
- Art. 4 - Limitazione all'attrezzatura
- Art. 5 - **Propulsione ausiliaria**
- Art. 6 - Zavorra
- Art. 7 - Riserve di galleggiamento

Parte terza: condotta delle regate

- Art. 8 - Regolamenti
- Art. 9 - Suddivisione in classi
- Art. 10 - Equipaggi
- Art. 11 - Uso delle vele
- Art. 12 - Dotazioni di sicurezza
- Art. 13 - Pubblicità

Parte quarta: calcolo della Lunghezza Teorica di Stazza e del Tempo Compensato

- Art. 14 - Dati e misure
- Art. 15 - Modalità di misurazione
- Art. 16 - Formula del calcolo della Lunghezza Teorica di Stazza
- Art. 17 - Lunghezza di Stazza Corretta
- Art. 18 - Calcolo del tempo Compensato

Parte Prima: Principi Fondamentali

- La preservazione del patrimonio storico, culturale ed estetico costituito dalle imbarcazioni tradizionali a Vela Latina d'Epoca e Classiche è assolutamente preminente: le regate si devono considerare non come fine ma come mezzo per conseguire questa finalità.
- Un'imbarcazione è da considerarsi "Tradizionale" quando la sua costruzione e il suo armamento seguono una tipologia progettuale e costruttiva tramandate nel tempo senza interruzione.
- Gli Armatori, i Costruttori e i Progettisti dovranno agire in conformità allo spirito del Regolamento e non cercare un mezzo di riduzione artificioso della Lunghezza Teorica di Stazza (LTS) o un aumento delle prestazioni dell'imbarcazione senza che a ciò corrisponda un incremento della LTS. Sarà scoraggiato lo sfruttamento della semplicità del sistema di stazza.
- Tutte le misure dovranno essere fornite dagli Armatori rilevando direttamente le imbarcazioni. L'esattezza delle misure attiene alla responsabilità del proprietario, tuttavia l'A.I.Ve.L. si riserva, in qualunque momento, il rilievo e il controllo delle misure.

Parte Seconda: ammissione e criteri di abbuono e penalizzazione

Art. 1 — Norme generali di ammissione, costruzione e progettazione.

Sono ammesse a partecipare alle Regate le imbarcazioni Classiche e d'Epoca armate a Vela Latina, con scafo ed armamento in legno, di costruzione tradizionale Mediterranea, con ordinate costituite da madieri e staminali e fasciame a corsi non sovrapposti, con le estremità rastremate del tipo utilizzato per la pesca ravvicinata e/o per il traffico, e "lance" a poppa quadra.

Le imbarcazioni dovranno risultare conformi per progetto, costruzione, materiali utilizzati per lo scafo e l'armamento, manovre fisse e correnti ed altro, a quelle tradizionalmente utilizzate dalle Marinerie minori da pesca e traffico italiane e mediterranee in genere, riferite ai tempi in cui la Vela Latina ed il remo erano il solo mezzo di propulsione disponibile.

Non saranno ammesse imbarcazioni realizzate con materiali e/o sistemi costruttivi e dimensionamento delle parti strutturali e del fasciame diversi da quelli sopraindicati, quali quello a "ordinate flessibili" o a "cerchio di botte", fasciame sovrapposto e similari.

Art. 2 — Limitazioni dello scafo

2.1 - Lo Scafo

Lo scafo dovrà essere realizzato interamente in legno a struttura trasversale, con ossatura costituita da madieri e staminali e fasciame esterno a corsi longitudinali non sovrapposti, secondo le metodologie e dimensionamenti tradizionali dell'area Mediterranea della Vela Latina.

Tutti gli elementi strutturali, il fasciame, la coperta, l'opera morta, etc. dovranno essere in legno massello a sezione piena. L'uso del compensato marino è consentito per la realizzazione dei portelli dei boccaporti, paratie divisorie, sottofondo della coperta, paglioli ed eventuali tughe.

2.2 - Valori limite della larghezza Massima (B)

Non saranno ammesse imbarcazioni aventi larghezza massima (al bordo) superiore a 4/10 della Lunghezza Fuori Tutto (LFT) costruite successivamente al 31/12/2005.

2.3 - Chiglia

Il profilo longitudinale della chiglia dovrà essere rettilineo per almeno il 90% della lunghezza al galleggiamento. L'altezza esterna della chiglia compresa l'eventuale "soletta", non dovrà superare in alcun punto i seguenti limiti per ognuna delle classi previste nell'art. 9:

- Per tutte le classi con LFT fino a 7 mt. l'altezza massima della chiglia viene fissata in 20 cm;
- Per le imbarcazioni con LFT superiore a 7 mt. l'altezza massima della chiglia potrà raggiungere il limite massimo di 0,03 LFT.

Sono assolutamente vietate derive fisse o mobili, pinne, protesi o tacchi.

2.4 - Timone

Il timone dovrà essere realizzato in legno massello e potrà prolungarsi oltre la linea di chiglia per non più di un decimo della lunghezza al galleggiamento (LGL) dell'imbarcazione. Non è consentito l'uso di timoni con pala o barra basculante o snodata o qualunque artificioso riporto laterale, in quanto non in sintonia con lo spirito e le tradizioni della vela latina. La barra dovrà potersi smontare e rimontare facilmente durante i cambiamenti di bordo per passarla sopravento alla scotta.

Art. 3 - Limitazioni all'Armo e al Piano Velico

3.1 - Armamento

L'armo dovrà essere quello classico della tradizione della Vela Latina con le caratteristiche proprie dell'area di origine dell'imbarcazione. Ad esso dovranno costantemente ispirarsi gli Armatori nella progettazione, costruzione, restauro ed armamento dei loro scafi, nonché i Comitati Organizzatori, di Regata e di Stazza chiamati al non facile compito di valutare ed eventualmente respingere od annullare qualsiasi iscrizione che si allontani dallo spirito di questo tipo di Regata, anche al di là di quanto esplicitamente indicato dalle presenti Norme.

L'armo potrà essere costituito da uno o più alberi, ciascuno dei quali sostiene un'antenna sospesa in un punto

situato tra 1/4 e 1/2 della lunghezza misurata dall'estremità anteriore (carro). Le imbarcazioni con più alberi vedranno l'applicazione, nel calcolo della Lunghezza di Stazza Corretta LSC, di un coefficiente riduttivo di seguito specificato all'art. 17

Ad un'imbarcazione inizialmente stazzata in conformità al regolamento alla quale sono state apportate delle modifiche "incongrue" o che non rispondano ai canoni dell'armo tradizionale e alla tipologia navale di riferimento, potrà essere inflitta una penalizzazione fino al 20% del suo APM. Tale penalizzazione potrà essere notificata all'armatore in qualunque momento dalla Segreteria della Classe e sarà annotata sul certificato di stazza. La cancellazione di tale penalizzazione avverrà a insindacabile giudizio degli Organi Tecnici dell'Associazione, previo ripristino della configurazione originaria. Nei casi più gravi si può anche arrivare alla revoca della Scheda Tecnica di Stazza.

3.2 - Piano velico e vele

Ad ogni antenna è fissata, mediante appositi matafioni o fuetti e lungo il suo lato maggiore (antennale) una vela di forma triangolare a base libera, denominata "vela latina".

Il piano velico potrà essere completato da una o più vele di prua (cecarola, fiocco, polaccone) anch'esse di forma triangolare a base e inferitura libera, murate su bompresso o spigone, prive di garrocci, anelli o similari, ed eventualmente da altre vele appartenenti alla tradizione di quel tipo di imbarcazioni. E' vietato l'uso di altri tipi di vele, quali "spinnaker", "gennaker" o simili, totalmente estranei al mondo della Vela Latina tradizionale.

3.2.1 – Rapporto base/altezza della vela latina

a) - Il Rapporto (Rv) tra le misure dell'altezza (balumina) hl e della base (gratile) bl della Vela Latina Maestra, come indicate nel successivo art. 14, non dovrà superare il valore massimo di 1.75 pena la squalifica dell'imbarcazione. Tale valore massimo è stato desunto da manuali, letteratura, piani e documentazione fotografica dei "tempi della Vela Latina", ossia in quel periodo compreso tra l'inizio dell'Ottocento e i primi del Novecento.

Valori di Rv ammessi:

$$Rv = h1/b1 \leq 1.75$$

3.2.2 – Disposizione dei ferzi

Le vele dovranno essere di forma triangolare, con taglio a ferzi paralleli verticali cuciti tra loro, prive di stecche, tavolette e gratili metallici. Sono escluse le vele con ferzi incollati, disposti in maniera orizzontale, radiale, a bisettrice, a "pannelli" o senza ferzi e cuciture.

I ferzi verticali dovranno essere realizzati in un unico pezzo di tessuto e non dovranno avere cuciture o giunzioni che ne interrompano la continuità.

3.2.3 - Materiale delle vele

Potranno essere realizzate in "dacron" per vele o in "tela comune" quest'ultima sia in fibra naturale, che mista tra naturale e sintetica. Sono assolutamente vietati i tessuti in materiali cosiddetti "esotici" o ad alta tecnologia e le pellicole laminate o composite (nylon, kevlar, mylar, spectra, carbonio, cuben, vectran, 3DL, genesis, PBO, pentex etc.) o materiali sintetici o misti comunque contenenti elementi di significativa innovazione rispetto a quelli utilizzati per le vele latine al momento della pubblicazione di questo regolamento. Sono bandite vele, se pur di forma regolare, costruite con tessuti particolarmente leggeri quali tessuti utilizzati per "spinnaker" o "gennaker".

Le vele in "tela comune" riceveranno, rispetto a quelle in "dacron", un abbuono sulla Lunghezza Teorica di Stazza (LTS), come previsto dal successivo art. 17.

3.2.4 - Vele "di tradizione"

Sarà concesso un abbuono sulla lunghezza teorica di stazza per le vele latine dette "di tradizione", costruite, cioè, utilizzando tecniche quali quelle dei velai del passato comprendenti tra l'altro, in tutto o in parte i seguenti elementi: presenza di impalmature, ingratigliature o ammagliature della ralinga e del gratile; uso di fibra naturale per tutto il cordame compresi scotta e matafioni; anelli, bugne e brancarelle di ottone o bronzo con cuciture; scotte o asole di bugna cucite ed impiombate direttamente sul tessuto e ogni altro elemento proveniente dal bagaglio tecnico tradizionale. Un ulteriore abbuono sarà concesso a chi sulle vele in questione non farà uso del paranco sulla scotta della vela latina maestra, (ma non sarà concesso per le vele che non rientrino tra quelle di tradizione). L'entità degli abbuoni è specificata all'art. 17.

Sarà cura di chi dichiara vele di questo tipo presentare all'iscrizione una scheda con una sintetica descrizione delle caratteristiche della propria vela, corredata, ove possibile, di disegni e note esplicative. Il Comitato Tecnico – Storico avrà competenza nell'approvare o meno la rispondenza delle vele ai criteri indicati tenendo conto delle peculiarità locali della zona di provenienza dell'imbarcazione.

3.3 - L'Alberatura

a) - Gli alberi, le antenne, i bompressi, gli spigoni, i buttafuori e i "pali in poppa", costruiti sia in pezzo unico sia compositi, dovranno essere realizzati in legno pieno e di sezione circolare. Non sono accettate "prolunghe" dell'appoggio dell'albero.

La lunghezza complessiva dell'albero, misurata dalla scassa all'estremità superiore, compresi eventuali calcese e formaggetta, non dovrà superare quella dell'imbarcazione rilevata fuori tutto (LFT), com'era uso nelle barche tradizionali. Al fine del trasporto via terra è consentito dividere l'antenna in due parti. I tali casi, oltre ai sistemi tradizionali, è consentito l'uso di una boccola di giunzione che non deve superare il 10% della lunghezza complessiva dell'antenna.

Art. 4 – Limitazioni all'Attrezzatura di Coperta e Manovra

4.1 - Manovre

Le manovre potranno essere realizzate con cime in fibre tessili naturali (canapa, cotone, cocco, manila, sisal) o anche sintetiche (nylon, polipropilene, poliestere), con esclusione delle fibre altamente performanti quali kevlar, spectra e altri materiali simili o di tecnologia più recente.

Le manovre fisse (dormienti di sartie fisse e volanti, venti e briglia del bompresso se di tessile, trozza e imbrago dell'antenna) dovranno essere realizzate con cime ritorte a legnoli.

Le manovre correnti (amante, sciunco, balanzina del fiocco e della penna, paranco della trozza, carro, orze, scotte, etc.) potranno essere realizzate con cime a lavorazione intrecciata, con o senza calza.

Tutti i cordami impiegati dovranno essere di colori non dissimili (almeno a distanza) da quelli dei materiali naturali.

È assolutamente vietato l'uso di cavi metallici e tenditori a vite fatta eccezione per la classe velieri. Le briglie e i venti del bompresso potranno essere costituiti anche da spezzoni di catena metallica. E' consentito l'utilizzo di sartie laterali, fissate entro il terzo centrale dell'imbarcazione. E' vietato l'uso dello strallo di prua anche tessile ad esclusione della classe Velieri. Sono assolutamente vietate "sartie volanti" murate nel terzo a poppavia dello scafo fatta eccezione per la classe velieri.

4.2 - Attrezzatura di coperta

L'attrezzatura di coperta dovrà essere realizzata nel massimo rispetto dell'armo tradizionale "dei tempi della Vela Latina". In particolare non è consentito l'uso di dispositivi meccanici per il bloccaggio delle manovre (strozzascotte, etc.) e per la riduzione dello sforzo delle stesse (verricelli e winches), ad eccezione dei comuni bozzelli e paranchi.

I bozzelli dovranno essere preferibilmente del tipo tradizionale con cassa in legno. In alternativa sono ammessi solo i bozzelli classici con struttura in bakelite marrone (Tufnol). Sono invece vietati tutti quelli con sistemi a sfere e/o con struttura interamente in metallo o in plastica o in altri materiali ad alta tecnologia.

Per la classe "0" è consentita la presenza a bordo di un argano salpa ancore.

Art. 5 – Propulsione ausiliaria

Tutte le imbarcazioni dovranno obbligatoriamente avere a bordo un mezzo di propulsione ausiliaria, in grado di renderle governabili nelle manovre in porto e in caso d'avaria all'attrezzatura velica.

Tale mezzo può essere un motore entro bordo o fuoribordo, o in alternativa una o più coppie di remi.

Le imbarcazioni con motore entro bordo ed elica a pale fisse esposta ed immersa, di diametro non inferiore a 0,05 LGL riceveranno, rispetto a quelle dotate di fuoribordo o di remi o comunque sprovviste di elica regolamentare, un abbuono sulla lunghezza teorica di stazza, come specificato al successivo art. 17.

Art. 6 - Zavorra

E' assolutamente vietato l'uso di zavorre esterne allo scafo o inglobate nella chiglia.

E' consentito, per aumentare la stabilità delle imbarcazioni, l'uso di zavorra di appesantimento costituita da pani in ghisa, piombo o simili, fissata solidalmente all'interno dello scafo. Non è ammesso l'uso di sacchetti di sabbia o ghiaia o altra zavorra mobile.

Art. 7 - Riserva di Galleggiamento

Gli scafi dovranno essere dotati di adeguata riserva di galleggiamento, rigida o gonfiabile (e in questo caso comunque gonfiata), ben rizzata al di sotto della coperta, atta a garantire l'inaffondabilità dell'imbarcazione stessa. Non sono ammessi sistemi con questa finalità del tipo "autogonfiabile". La rispondenza a questa norma dovrà essere sempre verificata durante le ispezioni e i controlli di stazza.

Parte Terza: Condotta delle Regate

Art. 8 — Regolamenti

Le Regate dovranno disputarsi applicando il Regolamento ISAF vigente e relative prescrizioni FIV, il Regolamento di Classe e integrazione Regole di Regata Classe AIVeL, le prescrizioni dei Bandi di Regata e le Istruzioni di Regata.

Art. 9 — Suddivisione in Classi

9.1 Le imbarcazioni, in funzione della Lunghezza Fuori Tutto dello scafo (LFT), misurata come indicato nell'art. 15.1, e del tipo di scafo, come specificato all'art. 14, sono suddivise nelle seguenti Classi:

- **Classe "0" o dei "Velieri"**: imbarcazioni con LFT superiore a m. 9,50;
- **Classe "A" o dei "Gozzi"**: imbarcazioni con la poppa rastremata e LFT superiore a m. 7.00 e fino a m. 9.50;
- **Classe "B" o delle "Guzzette"**: imbarcazioni con la poppa rastremata e LFT superiore a m. 5,75 e fino a m.7,00;
- **Classe "C" o delle "Lance"**: imbarcazioni a poppa quadra (tipo lance o canotti) con LFT superiore a m.6,00 e fino a m. 9.50;
- **Classe "D" o delle "Lancette"**: imbarcazioni a poppa quadra (tipo lance o canotti) con LFT fino a m. 6,00.
- **Classe "E" o dei "Gozzetti"**: imbarcazioni a poppa rastremata con LFT fino a m. 5,75.

Art. 10 - Equipaggio

Il numero delle persone dell'equipaggio dovrà rispettare i limiti di massimo, di minimo e di peso come di seguito calcolati:

- **Limite massimo**: il limite massimo delle persone componenti l'equipaggio, a bordo dell'imbarcazione in regata, sarà pari agli 8/9 della LTF dell'imbarcazione arrotondato all'unità più prossima;
- **Limite minimo**: il limite minimo delle persone componenti l'equipaggio, a bordo dell'imbarcazione in regata, sarà pari ai 3/5 del limite massimo arrotondato all'unità più prossima;
- **Limite di peso**: il peso minimo delle persone componenti l'equipaggio, a bordo dell'imbarcazione in regata, non potrà essere inferiore al peso, espresso in Kg, risultante dal prodotto del numero minimo di persone di equipaggio per 60 (sessanta).

L'età minima dei componenti l'equipaggio non potrà essere inferiore a quelle prescritta dalla Normativa Federale.

I componenti dell'equipaggio potranno contrastare lo sbandamento dell'imbarcazione sporgendosi fuori bordo con il solo busto, restando seduti all'interno dell'imbarcazione o sul bordo o capo di banda o falchetta.

Nell'aiutarsi a sporgere il busto potranno utilizzare parti dello scafo e dell'armamento purché questi rientrino nei sistemi costruttivi classici e tradizionali delle imbarcazioni a vela latina.

E' assolutamente vietato l'uso di trapezi, cinghie o qualsiasi altro strumento che non faccia parte dei sistemi costruttivi e dell'armamento classico e tradizionale delle imbarcazioni a vela latina.

Art. 11 - Uso delle Vele

Durante le regate non potranno essere armate e/o tenute a bordo vele di superficie maggiore rispetto a quelle dichiarate all'atto dell'iscrizione, pena la squalifica dalla prova in programma.

Nel caso di più vele armate contemporaneamente alla vela latina maestra e al fiocco sarà consentito solo l'uso di quelle la cui superficie sia stata dichiarata all'atto dell'iscrizione. Nessuna riduzione della Superficie Velica Massima S, ai fini del calcolo della LTS, sarà permessa a chi durante le regate isserà vele di dimensione e/o numero inferiore a quelle dichiarate nell'iscrizione. Tutte le vele utilizzate devono far parte della tradizione della Vela Latina Mediterranea così come previsto nell'art. 3.2.

Nelle andature portanti il fiocco o polaccone potrà essere fissato su un'apposita asta o buttafuori (palo in poppa) in corrispondenza della mura del fiocco come da tradizione o anche sulla bugna. Il Palo dovrà essere realizzato in legno pieno e privo di sistemi di sgancio rapido a pistoncino o simili.

È vietato, pena la squalifica, l'uso del remo per facilitare la virata. L'uso è eccezionalmente consentito in caso di mancata virata per errata manovra, limitatamente al permettere all'imbarcazione di superare il letto del vento.

Art. 12 - Dotazioni di Sicurezza

Le imbarcazioni dovranno avere a bordo le dotazioni di sicurezza alla navigazione delle Unità da Diporto previste dalle Leggi e Regolamenti vigenti.

Art. 13 — Pubblicità

L'esposizione di pubblicità sulle vele o tramite bandiere e striscioni contrasta con l'immagine delle Regate della Vela Latina e dovrà essere evitata durante lo svolgimento delle prove in mare.

E' consentita nei limiti dello spirito di questo tipo di manifestazione unicamente durante le soste in banchina, e, nel corso delle regate, limitatamente allo scafo.

Parte Quarta: Calcolo della Lunghezza Teorica di Stazza e del Tempo Compensato

Art. 14 - Dati e misure richiesti all'atto dell'iscrizione alla Classe

I dati e le misure che gli armatori sono tenuti a dichiarare all'atto dell'iscrizione devono rispondere alle modalità indicate nell'art. 15 e sono i seguenti:

- **LFT:** lunghezza fuori tutto dello scafo (Fig.1)
- **LGL:** lunghezza al galleggiamento (Fig. 1)
- **B:** larghezza massima misurato sul bordo (Fig. 2)
- **BGL:** larghezza al galleggiamento (Fig. 2)
- **Di:** altezza interna dello scafo (Fig. 2)
- **F:** bordo libero corrispondente (Fig. 2)
- **hl:** altezza (balumina) della vela latina di maestra (Fig. 3)
- **bl:** base della vela latina di maestra (Fig. 3)
- **h2:** altezza (balumina) del fiocco di superficie massima (Fig. 3)
- **b2:** base del fiocco di superficie massima (Fig.3)
- **h3:** altezza (balumina) del secondo fiocco issato contemporaneamente al primo (solo se si intende usarlo);
- **b3:** base del secondo fiocco issato contemporaneamente al primo (solo se si intende usarlo);
- **h4:** altezza (balumina) della vela latina di mezzana (se presente);
- **b4:** base della vela latina di mezzana (se presente);
- **Sav:** Superficie altre vele issabili contemporaneamente alle latine e al fiocco conformi all'art. 3.2 (solo se si intende usarle);
- **Anno di varo:** anno in cui è terminata la costruzione della barca;
- **Tipo di scafo:** a poppa chiusa (rastremata o tonda), o quadra (a specchio);
- **Numero degli alberi;**
- **Lunghezza dell'albero maestro;**
- **Materiale vele;**
- **Presenza di vele "di tradizione":** vele conformi all'art.3.2.4 con paranco o senza;
- **Tipo di propulsione ausiliaria ed elica:** entro bordo, fuoribordo, remi, (elica a due o tre pale solo Velieri)

E' vietato, pena la squalifica, imbarcare vele di superficie maggiore di quella registrate sulla Scheda di Stazza.

Art. 15 — Modalità di Misurazione

Le imbarcazioni dovranno essere misurate agli ormeggi in acque calme e ridossate.

Durante le rilevazioni dovranno essere a bordo tutte le normali dotazioni di sicurezza alla navigazione previste dai Regolamenti e dalle Norme vigenti, le vele, le attrezzature di manovra, le batterie ed il motore. Se dotate di motore fuoribordo questo (dovrà essere installato a bordo e posizionato al centro scafo, a poppavia dell'albero. La sentina dovrà essere asciutta e gli eventuali serbatoi d'acqua vuoti. Nessuna persona dovrà trovarsi a bordo durante il rilievo della dimensione al galleggiamento (LGL, BGL e F).

Tutte le misure saranno espresse in metri, approssimate fino ai centimetri e dovranno essere rilevate come illustrato negli articoli seguenti.

15.1 Misurazione delle Lunghezze LFT e LGL

LFT – Lunghezza Fuori Tutto dell'imbarcazione è la distanza misurata in linea retta a livello dei bordi dell'intera

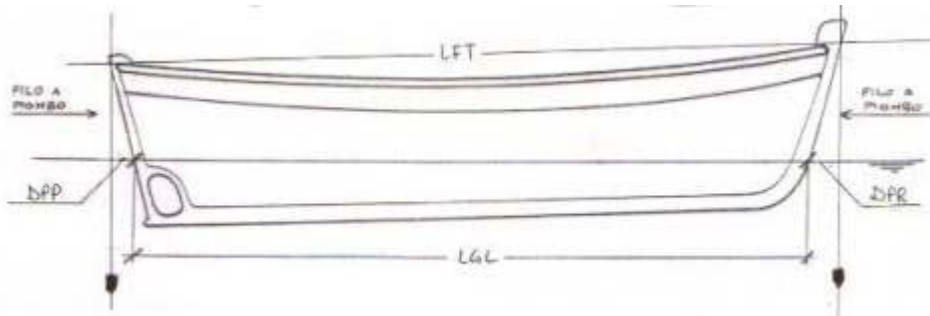
opera morta tra il punto estremo anteriore del dritto di prua e il punto esterno posteriore del dritto di poppa.

Nelle imbarcazioni realizzate con prua definita "a Martingana" o "a Violone" (quali tartane, bilancelle, filughe, etc.) per LFT è considerata la distanza misurata in linea retta a livello dei bordi tra il punto esterno posteriore del dritto di poppa e il punto interno anteriore della ruota di prua.

LGL –La Lunghezza al Galleggiamento dell'imbarcazione, verrà calcolata deducendo dalla Lunghezza fuori tutto l'entità degli eventuali slanci a pruvavia e poppavia, rilevati con il metodo del filo a piombo.

$$LGL = LFT - dpp - dpr$$

Figura 1



15.2 Misurazione del B, BGL , F e Di

La **larghezza B** è la larghezza dello scafo misurata a livello dei bordi.

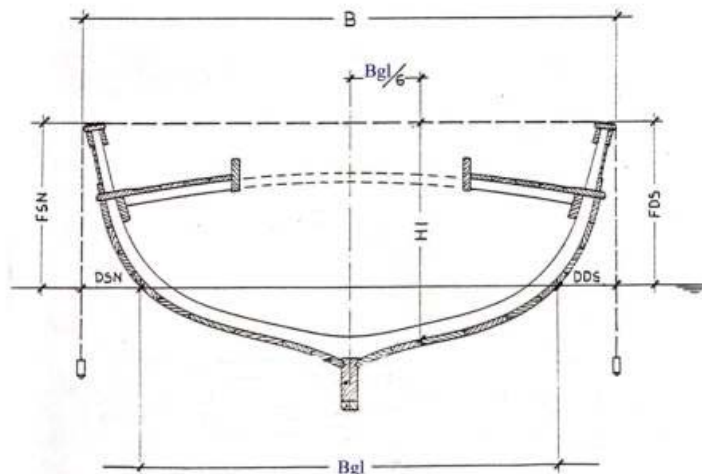
BGL è la larghezza dello scafo al galleggiamento.

$$BGL = B - DSN - DDS .$$

$$F = (FDS + FSN) / 2$$

Di, è la distanza che intercorre tra la linea orizzontale passante sui bordi nel punto di massima larghezza dello scafo, più precisamente ad un sesto della larghezza massima al galleggiamento dal punto mediano della linea, ed il fasciame interno sottostante in proiezione verticale.

Figura 2

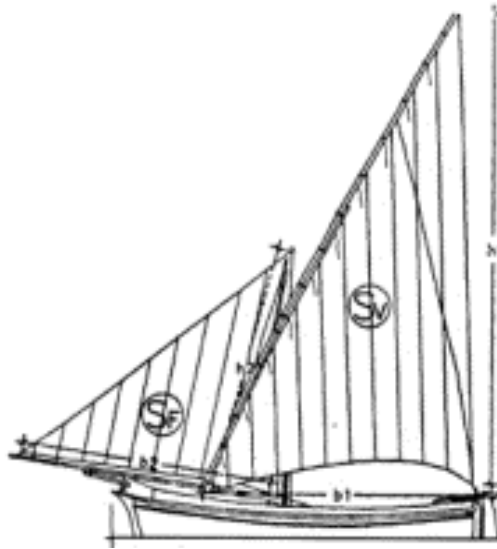


15.3 Misurazione della Superficie Velica Massima

Le misure delle vele di cui all'art. 14, dovranno essere rilevate con una tensione tale da togliere tutte le pieghe lungo la linea di misurazione.

Quando un'imbarcazione tiene a bordo più di un corredo di vele, dovranno essere misurate e dichiarate quelle di superficie maggiore. Non sarà apportata alcuna variazione nel calcolo della Superficie Velica di Stazza nel caso l'Armatore decidesse, successivamente alla formalizzazione dell'iscrizione, di utilizzare vele di minore superficie, ancorché ne facesse regolare richiesta al Comitato di Regata prima della partenza.

Figura 3



Art. 16 — Formula di Calcolo della Lunghezza Teorica di Stazza (LTS)

Alle imbarcazioni iscritte, sulla base delle misure dichiarate dagli Armatori sottoscritte con la dichiarazione di “bona fide” verrà assegnata una Lunghezza Teorica di Stazza (LTS), corrispondente concettualmente al Rating dei Regolamenti di Stazza di ispirazione “anglosassone”, calcolata con la seguente formula:

$$LTS = 0.13L \frac{\sqrt{S}}{\sqrt{Bgl \times D}} + 0.25L + 0.20\sqrt{S}$$

Legenda e calcolo degli elementi della formula di stazza

- **LTS: Lunghezza Teorica di Stazza**, si tratta del valore che indica l’handicap caratteristico di ogni imbarcazione. Costituisce il corrispondente del “rating” di altri sistemi quali lo IOR. Prima di essere utilizzato nel calcolo del tempo compensato dovrà essere corretta attraverso la moltiplicazione con i Fattori di Correzione indicati nell’art. 17, per dar luogo alla Lunghezza di Stazza Corretta LSC.

- **L: Lunghezza media tra LFT e LGL**, si calcola con la formula:

$$L = \frac{LFT + LGL}{2}$$

- **S: Superficie Velica Totale**, è la massima superficie velica contemporaneamente a riva. La superficie velica totale è data dalla somma delle superfici di tutte le vele che compongono il piano velico e che di norma possono essere armate contemporaneamente. Si ottiene sommando le superfici delle vele dichiarate, secondo la formula:

$$S = Svm + Sf1 + Sv2 + Sf2 + Sav$$

dove:

1. **Svm** = 1/2 h1 x b1 (Superficie Vela Maestra)
2. **Sf1** = 1/2 h2 x b2 (Superficie Fiocco Massimo)
3. **Sv2** = 1/2 h3 x b3 (Superficie Vela Mezzana) nel caso sia presente
4. **Sf2** = 1/2 h4 x b4 (Sup. 2° fiocco issato contemporaneamente al primo, nel caso sia presente)
5. **Sav** = stesso calcolo (Sup. altre vele come indicato nell’art. 14, nel caso fossero presenti)

- **Bgl: Larghezza al galleggiamento** come indicato nell’art. 15.2

- **D: Puntale teorico di stazza**, calcolato secondo la formula:

$$D = 2.2 \times (Di - F) + \frac{LGL + 3}{30}$$

Nella formula, il puntale **D** è determinato anche dalla differenza dei valori **Di** ed **F**, che esprime con buona approssimazione l'altezza del volume immerso dello scafo, necessaria per determinare il dislocamento e la superficie frenante, elementi che influiscono sulla velocità potenziale di un'imbarcazione.

Art.17 - Lunghezza di Stazza Corretta

La LTS misurata sarà successivamente corretta in funzione dell'esistenza o meno di alcuni particolari dati e caratteristiche di costruzione e di armamento, quali il tipo di scafo, il numero di alberi e la lunghezza di quello maestro, la forma delle vele e il tipo di tessuto, la presenza di vele "di tradizione", il tipo di **propulsione ausiliaria**, che ne possano costituire ragione di abbuono o penalizzazione, moltiplicandola per un fattore di correzione complessivo FC ottenuto dal prodotto di tutti i fattori di correzione specifici, come appresso specificati, che fossero applicabili ad ogni singolo caso.

Si ottiene così la Lunghezza di Stazza Corretta LSC applicando la seguente formula:

$$LSC = LTS \times FC$$

dove:

- **LSC** : Lunghezza di Stazza Corretta.
- **LTS** : Lunghezza Teorica di Stazza.
- **FC** : **Fattore di Correzione Complessivo** ricavato come prodotto dei seguenti fattori di correzione specifici, che tengono conto dei succitati elementi di valutazione:
- **FS - Fattore scafo**: si considera pari a 1,05 per le imbarcazioni a poppa quadra, della classe "C" o "lance" e 0.80 per le imbarcazioni della classe "0" o "Velieri".
- **FA – Fattore armamento**: si considera pari a 0.90 per le imbarcazioni armate con più di un albero.
- **FMV - Fattore materiale vele**: fattore che tiene conto del tipo di materiale utilizzato per la velatura: si considera pari a 0,60 per velature in tessuti naturali (cotone, lino, etc.); 0,80 in tessuto misto di cotone o sintetici generici.
- **FVT – Fattore vele "di tradizione"**: viene applicato alle imbarcazioni la cui vela latina rientri tra quelle "di tradizione", secondo quanto stabilito nell'art. 3.2.4. Viene quantificato in 0,75. Un ulteriore abbuono del 0,95 sarà assegnato a quelle imbarcazioni che non facciano uso del paranco sulla scotta della vela latina maestra, secondo quanto prescritto dall'art. 3.2.4.
- **FME – Fattore motore ed elica**: si considera pari a 1,00 per le imbarcazioni dotate di motore entro bordo ed elica regolamentare e pari a **1,10 per quelle dotate di motore fuoribordo o a remi, o comunque prive dell'elica regolamentare**. Esclusivamente per la classe Velieri si considera pari a 1,00 per le imbarcazioni dotate di motore entro bordo ed elica a tre pale, 1,05 se dotate di elica a due pale.

Si otterrà il fattore complessivo moltiplicando i fattori specifici previsti per ogni imbarcazione secondo le modalità previste nella seconda parte (Norme di Ammissione) e considerando pari ad 1 quelli non applicabili ai singoli casi, utilizzando la formula:

$$FC = FS \times FA \times FMV \times FVT \times FME$$

Art. 18 - Calcolo del Tempo Compensato (TC)

Le classifiche in tempo Compensato saranno compilate secondo la seguente formula:

$$TC = TR - (APM \times LP)$$

dove:

TC = Tempo Compensato.

TR = Tempo Reale impiegato.

LP = Lunghezza del percorso in miglia.

APM = Abbuono per miglio in secondi, calcolato con la formula:

$$APM = \frac{2160}{\sqrt{LSC \times 3.2808}} - 258.16938$$

dove **LSC** = Lunghezza di Stazza Corretta