



**REGOLAMENTO E NORME DI AMMISSIONE ALLE MANIFESTAZIONI DI  
VELA LATINA TRADIZIONALE  
Circuito delle Sirene**



***LE VELE DI MOLPE'***  
***Regata di vela latina - VI Edizione***  
***Palinuro 10-11-12 Giugno 2022***

**Parte Prima: Principi Fondamentali**

La preservazione del patrimonio storico, culturale ed estetico costituito dalle Imbarcazioni Tradizionali a Vela d'Epoca e Classiche è assolutamente preminente: le manifestazioni 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. Di fatto una imbarcazione rispondente a tutte le clausole del presente Regolamento è classificata "Tradizione".

Gli Armatori, i Costruttori e i Progettisti dovranno agire in conformità allo "*Spirit of Tradicion*" del Regolamento.

Tutte le misure potranno essere fornite dagli Armatori rilevando direttamente le imbarcazioni. L'esattezza delle misure attiene alla responsabilità del proprietario.

**Parte Seconda: Ammissione**

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

Sono ammesse a partecipare alle manifestazioni le imbarcazioni Classiche e d'Epoca Tradizionali armate a Vela latina con attrezzature tradizionali mediterranee, con scafo ed armamento in legno, di costruzione tradizionale Mediterranea, con ordinate costituite da madieri e staminali, 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 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.

I Comitati Organizzatori, esaminate le imbarcazioni iscritte, potranno, a loro insindacabile giudizio, escludere o penalizzare una o più imbarcazioni per la presenza di fatti ostativi, nello spirito e/o nella sostanza, al di là di quanto espressamente previsto dalle presenti Norme senza specificarne le ragioni.

Una imbarcazione è in generale considerata “**non conforme**” se emergono differenze dal presente Regolamento che comportano un evidente incremento delle prestazioni dell'imbarcazione stessa (ad esempio altezza della chiglia, dell'albero, del timone, dimensioni elica, ecc.).

## **Art. 2 — Limitazioni dello scafo per le imbarcazioni armate a vela latina**

### **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 Tradizionale.

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 eccezionalmente consentito per la realizzazione dei portelli dei boccaporti, paratie divisorie ed eventuali tughe, pagliolati e falchette potranno ugualmente essere costituiti in compensato marino

### **2.2 - Minima Lunghezza Fuori Tutto**

La lunghezza minima fuori tutto (LFT) ammessa degli scafi, rilevata con le modalità indicate dal successivo art. 18.1, non potrà essere inferiore a m. 3,50 (14 palmi) esclusi timoni, spigoni e bompressi.

È data facoltà ai Comitati Organizzatori di poter derogare alla suddetta norma, in funzione della composizione della flotta locale.

### **2.3 - Valori limite del Baglio Massimo**

Per Baglio Massimo, BMAX, si intende la massima larghezza dello scafo, misurata come di seguito indicato e non dovrà superare i 4/10 della lunghezza fuori tutto

## 2.4 - Chiglia e Torello

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 le imbarcazioni con lunghezza fuori tutto (LFT) fino a 9,50 l'altezza massima è pari a 20 cm.
- Le imbarcazioni che in conformità con regole precedenti, hanno mantenuto l'altezza massima di chiglia entro i 16 cm, riceveranno un abbuono sul Rating calcolato con il fattore **FCH**, più avanti indicato.

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

Tra gli elementi costruttivi di uno scafo in legno, il primo corso (o **filo**) di fasciame che si attacca alla chiglia e al **paramezzale**, incastrandosi nella **battura**, si chiama **torello**.

Nei progetti di costruzione delle barche armate a Vela Latina tradizionale l'inclinazione del torello rispetto alla chiglia si è mantenuto entro un angolo di 100° gradi, storicamente per spiaggiare le barche in modo agevole.

Per questo motivo l'angolo formato dal torello rispetto alla chiglia, misurato dall'esterno trasversalmente allo scafo e approssimativamente in corrispondenza della sezione maestra, non deve superare i 100 gradi, mentre per angoli maggiori di 100 gradi è prevista una compensazione sul Rating calcolato con il fattore inclinazione torello **FTR**.

## 2.5 - 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. 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 vela latina e della tradizione mediterranea: non saranno ammesse vele di diverso taglio (trapezoidale, triangolare, quadre etc.) anche se rispondenti alle caratteristiche proprie dell'area di origine dell'imbarcazione. A tali tradizioni dovranno costantemente ispirarsi gli Armatori nella progettazione, costruzione, restauro ed armamento dei loro scafi, nonché i Comitati Organizzatori, di Regata e di Stazza chiamati a valutare ed eventualmente respingere od annullare qualsiasi iscrizione che si allontani dallo "*Spirit of Tradicion*" di questo tipo di Manifestazione, anche al di là di quanto esplicitamente indicato dalle presenti Norme.

L'armo potrà essere costituito da uno o più alberi, ciascuno dei quali potrà sostenere un'asta o picco sospesa in un punto.

### 3.2 - Piano velico e vele

Oltre alle vele di maestra e di trinchetto 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, obbligatoriamente mediante apposito anello scorrevole detto *ricambò* (solo per vele latine), 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 Tradizionale.

### **3.2.1 - Rapporto base/altezza della vela maestra ( vela latina)**

In caso di vele di taglio triangolare il rapporto (Rv) tra le misure dell'altezza (balumina) hl e della base (gratile) bl della Vela Maestra, come indicate nel successivo art. 17, non dovrà superare il valore massimo di 1.75. Tale valore massimo è stato desunto da manuali, letteratura, piani e documentazione fotografica dei "Tempi della Vela", ossia in quel periodo compreso tra l'inizio dell'Ottocento e i primi del Novecento.

$$\text{Valori di Rv ammessi: } Rv = h1/b1 \leq 1.75$$

### **3.2.2 - Disposizione dei ferzi (per vele latine)**

Le vele dovranno recare 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.

### **3.2.3 - Materiale delle vele**

Potranno essere realizzate in "dacron" per vele o in "tela comune" quest'ultima esclusivamente in fibra naturale (cotone, lino, canapa e altre fibre esclusivamente di origine vegetale), con rinforzi limitati allo stretto necessario in cuoio, pelle o altri materiali naturali non vegetali). 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 comunque contenenti elementi di significativa innovazione rispetto a quelli utilizzati per le vele latine tradizionali.

## **3.3 - L'Alberatura**

Gli alberi, i picchi e 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.

La lunghezza complessiva dell'albero, misurata dall'estremo del piede all'estremità superiore, compresi eventuali calcese e formaggetta, non dovrà superare quella dell'imbarcazione rilevata fuori tutto (LFT), com'era uso nelle barche tradizionali. L'eventuale presenza di prolunghe collocate tra la scassa o comunque tra la naturale collocazione del piede d'albero sulla chiglia o sul paramezzale e l'albero stesso causerà l'aggiunta alla misura dell'albero della misura della prolunga stessa in modo da considerare l'altezza raggiunta dall'albero rispetto alla chiglia, il medesimo concetto sarà applicata ad alberi eventualmente poggiati in coperta dove si dovrà aggiungere alla misura dell'albero quelle della distanza tra chiglia o paramezzale e piede dell'albero.

Le antenne potranno essere costruite di più parti unite fra loro esclusivamente col sistema delle legature ("trincature") e di rinforzi in legno dette "lapazze".

## **Art. 4 – Limitazioni all’Attrezzatura di Coperta e Manovra**

### **4.1 - Manovre**

Tutte le manovre fisse e correnti dovranno essere in fibre tessili naturali (canapa, cotone, cocco, manila, sisal, ecc.) od anche sintetiche (nylon, polipropilene, polietilene, ecc.), con esclusione delle fibre altamente tecnologiche e performanti quali kevlar, spectra etc.

Ad eccezione delle imbarcazioni con Lunghezza Fuori Tutto (LFT) maggiore di 9.5 m, è assolutamente vietato l’uso di cavi metallici e tenditori a vite.

Le briglie e i venti del bompresso potranno essere costituiti anche da spezzoni di catena metallica. Il sartame dovrà essere costruito in cavi ritorti composti da legnoli e trefoli privi di morsetti metallici.

E’ consentito l’utilizzo di sartie laterali, fissate entro il terzo centrale dell’imbarcazione. E’ vietato l’uso dello strallo di prua anche tessile. Sono assolutamente vietate “sartie volanti” murate nel terzo a poppavia dello scafo.

### **4.2 - Attrezzatura di coperta**

L’attrezzatura di coperta dovrà essere realizzata nel massimo rispetto dell’armo tradizionale “dei tempi della Vela Tradizionale”. In particolare non è consentito l’uso di moschettoni a sgancio rapido o simili, 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. Sono consentiti solo i bozzelli tradizionali in legno o in segaleo (tufnol).

Di conseguenza sono vietati i bozzelli con sistemi del tipo “a sfere” o in materiali ad alta tecnologia (leghe leggere, ecc) e comunque contrari per materiale e costruzione alle tecniche dell’armamento tradizionale. Sono vietati archetti metallici per il circuito della scotta della vela principale.

## **Art. 5 - Motore ed Elica**

Tutte le imbarcazioni, devono 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 3 pale fisse esposta ed immersa riceveranno, rispetto a quelle dotate di altri sistemi di propulsione ausiliaria, un abbuono sul Rating.

L’elica regolamentare deve essere di tipo standard commerciale ed avere un diametro non inferiore al 5% della lunghezza al galleggiamento.

È assolutamente vietato l’uso di eliche del tipo a pale abbattibili, orientabili o similari.

## **Art. 6 - Zavorra**

È 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 Manifestazioni**

### **Art. 8 — Suddivisione in Classi**

Le imbarcazioni, in funzione della lunghezza fuori tutto dello scafo (LFT) e del tipo di scafo, come specificato più avanti, sono suddivise nelle seguenti categorie tradizionali:

- Categoria "0" - "Velieri": imbarcazioni con LFT superiore a 9,50 m;
- Categoria "A" - "Gozzi": imbarcazioni a poppa rastremata con LFT da 5,76 a 9,50 m;
- Categoria "B" - "Gozzetti": imbarcazioni a poppa rastremata con LFT fino a 5,75 m;
- Categoria "C" - "Lance": imbarcazioni a poppa quadra con LFT da 5,76 a 9,50 m;
- Categoria "D" - "Lancette": imbarcazioni a poppa quadra con LFT fino a 5,75 m;

In base al tipo di manifestazione in programma e al numero di partecipanti le categorie tradizionali potranno essere opportunamente raggruppate. In alternativa potranno essere istituite categorie aggiuntive o alternative anche con diversi criteri di suddivisione, purché ciò sia chiaramente indicato nel bando della manifestazione.

E' data facoltà al Comitato Organizzativo, visto il numero e caratteristiche delle imbarcazioni iscritte, decidere di suddividere le imbarcazioni partecipanti alla manifestazione stessa in classi.

Ciò al fine di mettere in competizione imbarcazioni con prestazioni il più possibile simili tra loro. La suddivisione, quando applicata, verrà effettuata facendo riferimento alla Lunghezza al galleggiamento (LGL).

### **Art. 9 - Trofei, classifiche e punteggi**

Le classifiche per le imbarcazioni armate a vela latina, a discrezione del Comitato di Regata, potranno essere definite, in aggiunta al tempo reale, in "Tempo Compensato", sulla base dell'APM delle imbarcazioni e della lunghezza del percorso di ogni singola manifestazione.

In questo caso per il calcolo della Lunghezza di Stazza Corretta, dell'APM e del Tempo Corretto si deve fare riferimento a quanto riportato in Appendice "1"

### **Art. 10 - Integrità dell'imbarcazione**

Prima di mollare gli ormeggi e nel corso della manifestazione è vietato sbarcare a terra o su altre barche parti costitutive dello scafo o dell'attrezzatura quali zavorre, ancora e altre attrezzature, paglioli, portelli dei boccaporti, remi etc.

### **Art. 11 — Dichiarazione dei dati**

Preliminarmente all'atto formale di iscrizione alle Manifestazione in programma, gli Armatori e/o i loro rappresentanti dovranno provvedere a rilevare direttamente i dati previsti nell'art.17, con le modalità indicate nel successivo art. 18.

L'iscrizione della barca comprenderà la dichiarazione dei dati di cui all'art. 17.

L'Armatore o il suo rappresentante sono gli unici responsabili della rispondenza dei dati dichiarati all'atto della formalizzazione dell'iscrizione.

Le eventuali carenze riguardanti uno o più dati saranno oggetto di penalizzazioni ed esclusioni.

## Art. 12 — Misurazioni e controlli

I Comitati Organizzatori hanno l'obbligo di costituire, nell'ambito del Comitato di Regata o esternamente ad esso, un'apposita Commissione di Stazza o Comitato Tecnico - Storico, composta da almeno tre membri, scelti tra persone qualificate ed esperte nello specifico campo della Vela Tradizionale, con funzioni di controllo e verifica dei dati e delle misure dichiarati all'atto dell'iscrizione, e di rispondenza dei parametri non dichiarati, sia prima che dopo le prove della manifestazione, che potrà agire secondo le indicazioni deliberate dal Comitato Organizzatore, su indicazione del Comitato di Regata, in seguito a proteste di stazza dei concorrenti o di propria iniziativa.

Tali controlli potranno svolgersi in orario diurno, sia prima che successivamente allo svolgimento delle varie prove, dal momento dell'iscrizione di ogni imbarcazione fino ad un termine previsto sulle istruzioni di regata.

Per quanto riguarda i controlli che presuppongano la presenza a bordo dei membri del Comitato di Stazza, ad eccezione di quelli messi in atto in mare al termine delle prove, sarà affissa una convocazione degli armatori sulla bacheca ufficiale della manifestazione, mentre tutti i controlli realizzabili con un esame esterno delle imbarcazioni potranno essere eseguiti in ogni momento, anche in assenza dell'armatore o dell'equipaggio, sia nel corso della manifestazione che in banchina.

La mancata presentazione dell'armatore o dell'equipaggio alle convocazioni del Comitato di Stazza o il diniego ad acconsentire ai controlli in mare potranno costituire ragione di squalifica.

La Giuria si riserva di considerare "grave infrazione alle Norme" l'eventuale non rispondenza dei dati dichiarati, provvedendo alla squalifica dell'imbarcazione da tutte le manifestazioni in programma nei casi gravi o di manifesto dolo.

Il Comitato Tecnico Storico potrà inoltre rivestire altri compiti assegnati dal Comitato Organizzatore (assegnazione di particolari Trofei o menzioni, pareri tecnici, etc.)

## Art. 13 - Equipaggio

La lista completa dei membri dell'equipaggio dovrà essere depositata congiuntamente all'iscrizione, l'età minima per l'imbarco non potrà essere inferiore agli anni 12.

Il numero massimo delle persone a bordo per le imbarcazioni immatricolate non potrà eccedere quanto riportato sulla licenza di navigazione delle stesse mentre per le barche esenti dall'immatricolazione secondo la legge italiana, i natanti, non potrà eccedere quanto riportato dalle disposizioni di legge sintetizzate dalla seguente tabella:

- Natanti omologati CE: quanto dichiarato nel certificato di omologazione o nella targhetta del costruttore;
- Natanti non omologati CE:
  - a) tre persone per unità di lunghezza fuoritutto fino a metri 3,50;
  - b) quattro persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 3,50 e fino a metri 4,50;
  - c) cinque persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 4,50 e fino a metri 6,00;
  - d) sei persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 6,00 e fino a metri 7,50;
  - e) sette persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 7,50 e fino a metri 8,50;
  - f) nove persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 8,50.
- g) tutti i natanti in possesso di certificazione d'idoneità rilasciata da un organismo autorizzato: n° di persone indicate nell'autorizzazione.

Le imbarcazioni battente bandiera estera seguiranno gli stessi parametri dei natanti a meno di produrre una regolare documentazione dei paesi di iscrizione.

Non è consentito imbarcare o sbarcare persone di equipaggio durante il corso di una manifestazione salvo cause di forza maggiore. I componenti l'equipaggio potranno contrastare lo sbandamento sporgendosi fuori bordo, seduti all'interno dello scafo o sul bordo dello stesso.

E assolutamente vietato l'uso di trapezi, ritenute, tavole, cinghie, o similari .

## Art. 14 - Uso delle Vele

Durante le manifestazioni non potranno essere armate vele di superficie maggiore rispetto a quelle dichiarate all'atto dell'iscrizione (quando richiesto sul relativo modulo), pena la squalifica da tutte le prove in programma.

Tutte le vele utilizzate devono far parte della tradizione della Vela Tradizionale Mediterranea così come previsto nell'art. 3.2. Piano velico e vele

Nelle andature portanti il fiocco o il polaccone potrà essere murato su un qualsiasi angolo su un'apposita asta o buttafuori (palo in poppa), che dovrà essere realizzato in legno pieno e privo di sistemi di sgancio rapido a pistoncino o simili.

Lo sgancio dell'angolo di mura del fiocco dal ricambò è consentito solo ed esclusivamente nelle andature portanti.

L'armamento del palo in poppa non sarà consentito nelle andature più strette quali bolina e traverso, durante le quali il fiocco dovrà essere murato mediante il ricambò e il palo in poppa nella posizione di riposo dovrà essere collocato all'interno dello scafo senza sporgere all'esterno e senza risultare incocciato ad alcuna manovra del fiocco come scotta, mura o tirafuori

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. 15 - 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.

Le imbarcazioni durante la navigazione dovranno recare a bordo un ancora con relativa cima entrambe adeguate alle dimensioni dell'imbarcazione stessa.

## Art. 16 — Pubblicità

L'esposizione di pubblicità sulle vele o tramite bandiere e striscioni contrasta con l'immagine delle Manifestazioni della Vela Tradizionale 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 manifestazioni stesse limitatamente a piccoli contrassegni sullo scafo indicanti il numero di iscrizione.

## Art. 17 - Dati e misure richiesti all'atto dell'iscrizione

I dati e le misure che gli armatori sono tenuti a dichiarare all'atto dell'iscrizione, rilevate utilizzando i criteri indicati nell'art. 18, sono i seguenti:

- **LFT :** Lunghezza fuori tutto dello scafo;
- **LGL:** Lunghezza al galleggiamento;
- **B MAX:** Baglio Massimo misurato in coperta;

### Altre indicazioni:

- **Tipo di scafo:** a poppa chiusa (rastremata o tonda), o quadra (a specchio);
- **Materiale vele e dimensioni in m/q;**
- **Misura chiglia e torello**
- **Tipo di motorizzazione ed elica:** entro bordo con elica a due pale, entro bordo con elica a tre pale, fuoribordo, oppure coppia remi



## Art. 18 — Modalità di Misurazione

Le imbarcazioni dovranno essere misurate a terra, oppure agli ormeggi in acque calme e ridossate, sulla base di dati forniti e dichiarati dall'Armatore.

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).

Tutte le misure saranno espresse in metri, approssimate fino ai centimetri e dovranno essere rilevate come illustrato di seguito.

### 18.1 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.

### 18.2 Misurazione del Baglio Massimo

Il Baglio Massimo è la larghezza dello scafo misurata a livello del "trincarino". Esso è pari alla larghezza massima dell'imbarcazione misurata sui bordi dell'intera opera morta deducendo l'entità dell'eventuale sporgenza verso l'esterno della falca o impavesata, rilevata con il metodo del filo a piombo.

## APPENDICE "1"

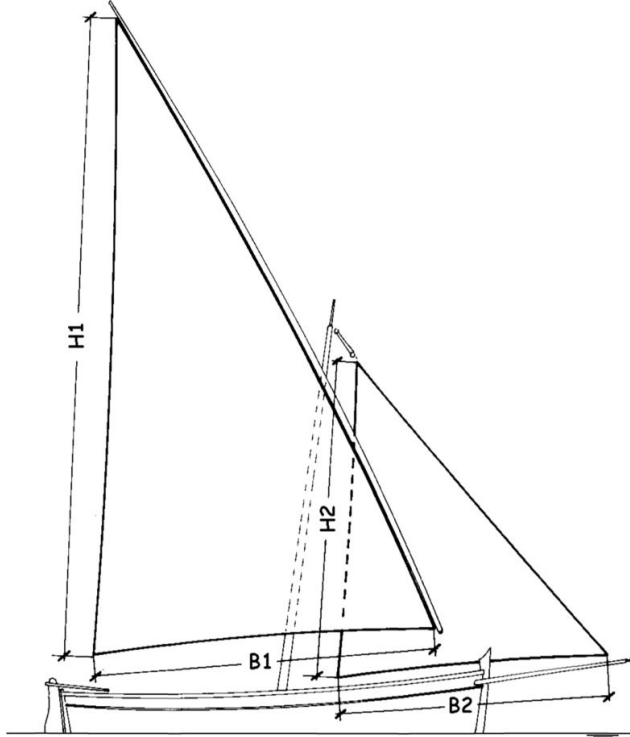
### Calcolo del Rating di Stazza, dell'APM e del Tempo Compensato

#### A1 - Misurazione della Superficie Velica Massima

Le misure delle vele dovranno essere misurate secondo lo schema di fig. 1 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 1



#### A2- Formula di Calcolo del Rating di Stazza (R)

Alle imbarcazioni iscritte, sulla base delle misure dichiarate dagli Armatori o loro rappresentanti, verrà assegnata un Rating (R), corrispondente concettualmente al Rating dei Regolamenti di Stazza di ispirazione "anglosassone", calcolata con la seguente formula:

#### FORMULA RATING DI STAZZA

$$LTS = 0,13 \times L \times \frac{\sqrt{S}}{\sqrt{(B \text{ Max } \times D)}} + 0,25 L + 0,20 \sqrt{S}$$

## Legenda e calcolo degli elementi della formula di stazza

- **R: Rating 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. A3, per dar luogo al Rating di stazza corretto **RC**.
- **L: Lunghezza media tra LFT e LGL**, si calcola con la formula:

$$L = (LFT + LGL)/2$$

- **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:

$$S = S_{vm} \text{ (Sup. Vela Maestra)} + S_{f1} \text{ (Sup. Fiocco massimo)} + S_{av} \text{ (Sup. altre vele)}$$

### Dati e formule per le misure delle Vele

#### Vela Principale:

**h1:** Altezza (balumina) della vela ;

**b1:** Base della vela ;

#### Fiocco:

**h2:** Altezza (balumina) del fiocco di superficie massima;

**b2:** Base del fiocco di superficie massima;

**Sav:** Superficie altre vele issabili contemporaneamente alle triangolari tradizionali e ai fiocchi conformi all'art. 3.2 (solo se si intende usarle);

1. **Svm** =  $1/2 h1 \times b1$  (Superficie Vela Maestra triangolare tradizionale)
2. **Sf1** =  $1/2 h2 \times b2$  (Superficie Fiocco Massimo)

- **B Max:** (Baglio massimo misurato in coperta come indicato nell'art. 18.2)
- **D: Puntale teorico di stazza**, il Puntale definisce "l'altezza e profondità interna dell'imbarcazione dalla faccia superiore della chiglia alla faccia inferiore del baglio maestro". Nella formula per il calcolo del Rating, il puntale di stazza "D" è teoricamente desunto con l'espressione:

$$D = 3 \times \frac{LGL + 3,048}{30} \quad \text{(Puntale teorico di stazza)}$$

Con l'espressione  $B \text{ MAX} \times D$  (larghezza per il puntale) si esprime in via approssimativa la superficie teorica frenante dello scafo, che è uno dei fattori, sia pure secondari, che influiscono sulla velocità potenziale di un'imbarcazione.

## A3- Rating di Stazza corretto Corretta

Il Rating (**R**) misurato viene successivamente corretto 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 e di orientamento dei ferzi, la presenza di barche d'epoca, il tipo di motore ed elica installata, 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. L'applicazione nel corso del tempo dei fattori specifici è condizionata a quanto previsto nella parte prima (Norme di Ammissione). Si ottiene così una Lunghezza di Stazza Corretta LSC applicando la seguente formula:

$$RC = R \times FC$$

- **RC** : Rating di Stazza Corretta.
- **R** : Rating di Stazza.
- **FC** : Fattore di Correzione Complessivo ricavato come prodotto dei seguenti fattori di correzione specifici, che tengono conto dei succitati elementi di valutazione:

#### Fattori di correzione F

1. **FS** - Fattore scafo: **1,00** gozzi con estremità rastremate  
**1,05** lance a poppa quadra  
**0,70** imbarcazioni con LFT superiore a 9,5m
2. **FMV** - Fattore materiale vele: **1,00** in dacron  
**0,90** per velature costituite da tessuti naturali(cotone, lino, canapa etc.)
3. **FME** - Fattore motore ed elica: **1,00** motori entro bordo ed elica a due pale, motori fuoribordo, remi  
**0,90** motori entro bordo ed elica a tre pale
4. **FMS** - Fattore Materiali Scafo: **1,05** imbarcazioni con falchette e/o pagliolati in compensato marino
5. **FCH** - Fattore chiglia: **1,00** altezza di chiglia entro i 20 cm.  
**0,96** altezza di chiglia entro i 16 cm.
6. **FTR** - Fattore torelo: **1,00** angolo tra chiglia e torelo  $\varphi \leq 100^\circ$  \*  
 $1 + \frac{\varphi - 100}{\varphi + 100}$  angolo tra chiglia e torelo  $\varphi > 100^\circ$

\* Nota: Negli scafi in legno i torelli sono i due corsi di fasciame che corrono ai lati della chiglia.

Si otterrà il fattore complessivo moltiplicando i fattori specifici previsti per ogni imbarcazione e considerando pari ad 1,00 quelli non applicabili ai singoli casi, utilizzando la formula:

$$FC = FS \times FMV \times FME \times FSM \times FCH \times FCT$$

## A4 - Calcolo del Tempo Compensato (TC)

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

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

ove:

- TC = Tempo Corretto o Compensato.
- TR = Tempo Reale impiegato.
- LP = Lunghezza del percorso in miglia.
- APM = Abbuono per miglio in secondi, calcolato con la formula:

$$APM = \frac{2160}{\sqrt{(RC \times 3,2808)}} - 258,16938$$

ove:

RC = Rating di Stazza Corretta

### Art. 19 - Penalizzazioni

In presenza di lievi non conformità alle norme di ammissione, un'imbarcazione che si iscrive per la prima volta ad un Circolo Nautico o ad una manifestazione velica, o che si trovi in difetto a causa di una recente modifica delle norme, potrà essere ammessa, in via eccezionale e temporanea, con una adeguata penalizzazione.

Affinché ciò possa avvenire, gli eventuali elementi di non conformità devono essere dichiarati in buona fede dall'armatore, prima dello svolgimento delle prove della manifestazione a cui si iscrive.

Qualora invece un'imbarcazione venisse trovata in difetto nel corso di un controllo successivo, sarà squalificata. La penalizzazione verrà assegnata dal comitato tecnico con opportuni criteri di proporzionalità e annotata nella scheda tecnica dell'imbarcazione così come il termine entro il quale le non conformità devono essere eliminate.

Per gli elementi di non conformità che riguardano la struttura dello scafo, la soluzione sarà concordata con l'organo tecnico competente.

Un'imbarcazione che venisse trovata ancora in difetto oltre il termine fissato, sarà squalificata.

La penalità **P** viene definita dal Comitato Organizzatore ed espressa in percentuale del tempo reale.

Essa verrà applicata in sede di compilazione delle classifiche, moltiplicando il tempo reale (e di conseguenza anche il tempo compensato) per il fattore  $(1+0,01P)$ .