Classe Dinghy 12’

REGOLE DI CLASSE

COSTRUZIONE E STAZZA

PREMESSA

Queste regole, con i piani allegati, si prefiggono di garantire al Dinghy 12’ nel suo complesso il rispetto del progetto originale (Cockshott, 1913), e tendono a migliorare, dove è possibile sfruttando materiale e tecniche moderne, le sue doti di barca robusta e marina e le sue qualità veliche che gli hanno permesso di essere prescelto negli anni venti quale jole olimpica per singolo.

INDICE

	Pag.
1. Principi Generali	**6**
1.1 - Il dinghy 12’	6
1.2 - La monotipia	6
1.3 - Lingua e definizioni	6
1.4 - Misure e tolleranze	6
1.5 - Modifiche ed interpretazioni del regolamento	7
1.6 - Certificato e procedure di stazza	7
1.7 - Responsabilità del timoniere e del proprietario	7
1.8 - Autorizzazione alla costruzione cantieristica.	8
1.9 - Targa di costruzione, numero velico e timbro dello stazzatore	8
1.10 Progettazione delle imbarcazioni dei cantieri	9
2. Regolamento di Costruzione	**10**
2.0 Caratteristiche generali	10
2.1 Lo scafo	10
2.1.1 - Misure fondamentali	10
2.1.2 - Linee d’acqua	10
2.1.2.1 Specchio di poppa e punto di stazza	10
2.1.2.2 Forma esterna del fasciame e chigliette	11
2.1.2.3 Diritto di prua e pernaccia	11
2.1.2.4 Chiglia	11
2.1.2.5 Piattine metalliche di protezione	12
2.1.2.6 Materiali consentiti	12
2.1.3 Pesi e loro disposizione	12
2.1.3.1 Peso scafo	12
2.1.3.2 Disposizione dei pesi	12
2.1.4 Panche, banchi di voga, ghirlanda e mastra , scalmiere, e madieri	12
2.1.4.1 Panche laterali e di poppa	12
2.1.4.2 Banchi di voga	13
2.1.4.3 Ghirlanda, palchetto e mastra dell’albero	13
2.1.4.4 Braccioli e Scalmiere	13
2.1.4.5 Madieri, Paratie e Rinforzi	13
2.1.5 Svuotatori, Riserve di galleggiamento, doppi fondi, paglioli	13
2.1.5.1 Svuotatori	13
2.1.5.2 Riserve di galleggiamento	13
2.1.5.3 Doppi fondi	14
2.1.5.4 Paglioli	14
2.1.6 Cassa e perno della deriva	14
2.1.7 Scassa dell’albero	15
2.1.8 Specifiche costruttive per dinghy classici e per dinghy moderni	15
2.2 Le appendici	16
2.2.1 - Il Timone	16
2.2.1.1 Pala	16
2.2.1.2 Barra e Stick	16
2.2.1.3 Peso	16
2.2.1.4 Agugliotti e Femminelle	16
2.2.1.5 Marca di posizione rispetto allo scafo	16
2.2.2 - La Deriva	17
2.2.2.1 Misure	17
2.2.2.2 Peso e materiale	18
2.2.2.3 Massima estensibilità	18

2.3 Le antenne 19
2.3.1 - L'Albero 19
2.3.1.1 Misure e profilo dell'albero 19
2.3.2 Il boma 21
2.3.2.1 Misure e profilo del boma 21
2.3.3 La Pénnola 21
2.3.3.1 Misure e profilo della pénnola 22

2.4 La vela 22
2.4.1 La vela standard 22
2.4.1.1 Materiale del tessuto e finestra 24
2.4.1.2 Rinforzi 24

2.5 Le manovre 24
2.5.1 Sartie 24
2.5.2 Lande di coperta 24
2.5.3 Archetto 25
2.5.4 Drizza 25
2.5.5 Manovre correnti 25

2.6 - Regolamento di Costruzione dei Dinghy Classici 25
2.6.1 Scafo 25
2.6.2 Misure fondamentali 25
2.6.3 Linee d'acqua 25
2.6.4 – Particolari dello scafo 26
2.6.4.1 - Chiglia 26
2.6.4.2 - Paramezzale 26
2.6.4.3 - Dritto di prua e pernaccia 26
2.6.4.4 - Dritto di poppa 26
2.6.4.5 - Specchio di poppa 26
2.6.4.6 - Cassa della deriva 27
2.6.4.7 - Perno della deriva 27
2.6.4.8 - Fasciame 27
2.6.4.9 - Ordinate 27
2.6.4.10 - Scassa dell' albero 28
2.6.4.11 - Falchetta e scalmiere 28
2.6.4.12 - Correnti (o Serrette) 28
2.6.4.13 - Banchi di voga 29
2.6.4.14 - Palchetto della mastra e mastra dell'albero 29
2.6.4.15 - Panchina di poppa e panche laterali 29
2.6.4.16 - Ghirlanda 29
2.6.4.17 - Braccioli orizzontali di poppa 30
2.6.4.18 - Paglioli 30
2.6.4.19 - Madieri 30
2.6.4.20 - Bottazzo 30
2.6.4.21 - Chigliette laterali 30
2.6.4.22 - Materiali di connessione 31

2.7 - Regolamento di Costruzione dei Dinghy Moderni 31
2.7.0 - Premessa 31
2.7.0.1 - Scafo delle imbarcazioni in Vtr/legno e sola Vtr. 31
2.7.0.2 - Doppifondi e riserve di galleggiamento 32
2.7.0.3 - Materiale 33
2.7.0.4 - Rinforzi e paratie 33
2.7.0.5 - Rinforzi per attrezzatura 34
2.7.0.6 - Rinforzo sotto la scassa dell' albero 34
2.7.0.7 - Le ordinate, il dritto di poppa,il gomito (prestantino), il paramezzale 34
2.7.0.8 - Madieri 34
2.7.0.9 - Paglioli 35
2.7.0.10 - Chiglia 35

2.7.0.11 - Dritto di prua 35
2.7.0.12 - Cassa della deriva 35
2.7.0.13 - Fasciame 35
2.7.0.14 - Scassa dell'albero 35
2.7.0.15 - Chigliette laterali 35

2.7.1 - Imbarcazioni in vetroresina e legno 36
2.7.1.1 - Specchio di poppa 36
2.7.1.2 - Panche laterali e di poppa e Banchi di Voga 36
2.7.1.3 - Palchetto della mastra e mastra dell'albero 36
2.7.1.4 - Ghirlanda 37
2.7.1.5 - Braccioli orizzontali di poppa 37
2.7.1.6 - Braccioli verticali dei banchi di voga 37
2.7.1.7 - Falchetta e scalmiere 37
2.7.1.8 - Bottazzo 37

2.7.2 - Imbarcazioni totalmente in vetroresina 38
2.7.2.1 - Specchio di poppa 38
2.7.2.2 - Palchetto della mastra e mastra dell'albero 38
2.7.2.3 - Ghirlanda 38
2.7.2.4 - Panche laterali e di poppa e Banchi di Voga 39
2.7.2.5 - Braccioli verticali dei banchi di voga 39
2.7.2.6 - Archetto 39
2.7.2.7 - Falchetta bottazzo e scalmiere 39
2.7.2.8 - Pernaccia 39

2.7.3 - Imbarcazioni incollate in compensato marino e legno massello 40
2.7.3.1 - Particolari dello scafo 40
2.7.3.1.1 - Chiglia 40
2.7.3.1.2 - Paramezzale 40
2.7.3.1.3 - Dritto di prua e pernaccia 40
2.7.3.1.4 - Dritto di poppa 41
2.7.3.1.5 - Specchio di poppa 41
2.7.3.1.6 - Cassa della deriva 41
2.7.3.1.7 - Perno della deriva 41
2.7.3.1.8 - Fasciame 42
2.7.3.1.9 - Ordinate 42
2.7.3.1.10 - Scassa dell'Albero 42
2.7.3.1.11 - Falchetta e scalmiere 42
2.7.3.1.12 - Correnti 43
2.7.3.1.13 - Banchi di voga, Panchina di poppa e panche laterali 43
2.7.3.1.14 - Ulteriori particolari dello scafo 43
2.7.3.1.15 - Riserve di galleggiamento per le imbarcazioni prive di doppifondi e riserve di galleggiamento fisse 44
2.7.3.1.16 - Doppifondi e riserve di galleggiamento fisse 44
2.7.3.1.17 - Paratie 45
2.7.3.1.18 - Rinforzi per attrezzatura 45
2.7.3.1.19 - Rinforzo sotto la scassa dell' albero 45
2.7.3.1.20 - Madieri 46
2.7.3.1.21 - Materiali di connessione 46

3. Piani Costruttivi **47**

4. Regolamento di Stazza **48**
4.0 - Generalità 48
4.1 - Procedure per la misurazione dello scafo 48
4.1.1 - Peso dello scafo 48
4.1.2 - Pendolamento 49
4.1.2.1 - Preparazione della barca alla prova del pendolamento 49
4.1.2.2 - Baricentro 49
4.1.2.3 - Raggio di Inerzia 49
4.1.2.4 - Deroghe alle misure del baricentro e del raggio d'inerzia 49
4.1.2.5 - Descrizione degli strumenti usati per la prova di pendolamento e della procedura di esecuzione della prova 50
4.1.3 - Stazza degli scafi di imbarcazioni in legno 50
4.1.4 - Stazza degli stampi e dei prototipi in vetroresina 51
4.1.5 - Stazza degli scafi in vetroresina con dichiarazione di conformità 51
4.1.6 - Stazza della posizione del perno della deriva e dell' angolo di deriva 51

4.2 - Stazza delle appendici e delle antenne 52
4.3 - Stazza della vela 52

5. Autorizzazioni alla costruzione e certificati di conformità 53
5.1 - Autorizzazione alla costruzione 54
5.1.1 - Comunicazione d'inizio costruzione del singolo scafo 54
5.1.2 - Richiesta di numero di costruzione 54
5.1.3 - Ispezioni in cantiere 54
5.1.4 - Dichiarazione di conformità 54
5.1.5 - Costruzione in legno amatoriale 54
5.1.6 - Certificati di stazza 55
5.1.6.1 - Stazza completa 55
5.1.6.2 - Stazza semplificata 55
5.1.6.3 - Ristazzatura per problemi tecnici 55
5.1.6.4 - Regolarizzazione per interventi manutentivi 55
5.1.6.5 - Regolarizzazione per problemi amministrativi 56
5.1.7 - Modulistica 56

6. Norme varie e transitorie 57
6.1 - Entrata in vigore delle nuove regole 57
6.2 - Aggiornamento stazzatori 57
6.3 - Temporanea interpretazione delle regole 57

7. Regole per le regate 58
7.1 - Documenti 58
7.2 - Equipaggio 58
7.3 - Uso delle attrezzature durante la regata 58
7.4 - Attrezzature per regate di soli “dinghy classici” 58
7.5 - Attrezzature obbligatorie di sicurezza 58
7.6 - Attrezzature opzionali consentite e vietate 59
7.7 - Modalità di effettuazione delle regate 59

Allegato A - Modulistica 60
A.1 - Modulo dichiarazione di conformità 60
A.2 - Modulo verbale di stazza completo 61
A.3 - Modulo verbale di stazza ai fini della dichiarazione di conformità 63
A.4 - Modulo verbale di stazza semplificato per barche con dichiarazione di conformità 65
A.5 - Certificato di stazza 67
A.6 - Certificato di stazza semplificato 69
A.7 - Verso Verbali/Certificati di Stazza 71
A.8 - Modello PenPad 01 72

1. - PRINCIPI GENERALI

1.1 - Il dinghy 12'

Il Dinghy 12' è una deriva progettata da George Cockshott nel 1913 che ebbe il riconoscimento a Classe internazionale dal 1 gennaio 1920 e fu scelta come Classe olimpica nel 1928.

1.2 - La monotipia

Il Dinghy 12' è una Classe monotipo.
Tutto quanto non è permesso da queste regole deve considerarsi vietato.

Scopo di questo regolamento è quello di garantire, nel suo complesso, le caratteristiche peculiari del progetto originale e di garantire che le barche, seppur costruite con materiali diversi, siano il più simili possibile per quanto riguarda le prestazioni effettive affinché gli equipaggi possano competere ad armi pari.

1.3 - Lingua e definizioni

La lingua ufficiale della classe è l'Italiano. Il termine "deve" indica obbligo ed il termine "può" indica permesso, il termine "fissato" significa assicurato in modo tale da poter essere rimosso a mano, il termine "bloccato" significa assicurato in modo tale da poter essere rimosso solo mediante attrezzi, il termine "saldato" indica non rimovibile senza deterioramento. Il termine "modifica" significa una variazione sostanziale delle condizioni originali e non di semplice manutenzione conservativa.

1.4 - Misure e tolleranze

Tutte le unità di misura sono espresse nel sistema internazionale; tutte le dimensioni lineari sono espresse in millimetri e tutte le misure ponderali in chilogrammi, salvo diversamente specificato.
Laddove sono previsti limiti minimi o massimi alle misure, non sono previste ulteriori tolleranze al di là di questi limiti.
Laddove sono previste esplicitamente delle tolleranze queste non possono essere in alcun modo oltrepassate.
La tolleranza di una misura, che non sia direttamente riportata sul disegno o indicata nel testo, è da intendersi del +/-1%
Nel caso in cui la misura di una dimensione sul disegno sia diversa da quella scritta nel testo, prevarrà la prima.
In casi dubbi l'interpretazione sarà demandata, per tramite della Segreteria, al Comitato Tecnico.
La funzione delle tolleranze è quella di assorbire le piccole difformità nelle misure che possono dipendere da imprecisioni di costruzione o da deformazioni o usure. Le tolleranze quindi non devono assolutamente essere utilizzate per consentire l'ottimizzazione del progetto originale.
Nel caso dei segni di stazza questi devono essere marcati con precisione, in modo indelebile e senza tolleranze; le distanze interne fra i segni di stazza, in mancanza di tolleranza, sono da considerarsi come massime.

1.5 - Modifiche ed interpretazioni del regolamento

In casi dubbi l'interpretazione sarà demandata, per tramite della Segreteria, al Comitato Tecnico.
La funzione delle tolleranze è quella di assorbire le piccole difformità nelle misure che possono dipendere da imprecisioni di costruzione o da deformazioni o usure. Le tolleranze quindi non devono assolutamente essere utilizzate per consentire l'ottimizzazione del progetto originale.
Nel caso dei segni di stazza questi devono essere marcati con precisione, in modo indelebile e senza tolleranze; le distanze interne fra i segni di stazza, in mancanza di tolleranza, sono da considerarsi come massime.
Le regole possono essere modificate e/o integrate solo mediante delibera assembleare della Classe, autorizzata dalla Federazione Italiana Vela (FIV) ai sensi dell'art. 57 del relativo Regolamento allo Statuto.

Le proposte di modifica e/o integrazione dovranno essere inviate al Segretario mediante richiesta scritta motivata e sottoscritta da almeno 10 (dieci) soci maggiorenni almeno 60 giorni prima dell'Assemblea ordinaria o straordinaria.

Il Segretario avrà la facoltà di presentare proposte di modifica e/o integrazione senza l'obbligo delle 10 firme.

Le proposte, così presentate, unitamente al parere del Comitato Tecnico, dovranno essere inviate ai soci almeno 30 giorni prima dell'Assemblea Ordinaria o Straordinaria della Classe, unitamente alla convocazione della stessa, e verranno inserite all'Ordine del Giorno.

Le nuove regole verranno approvate soltanto se almeno i due terzi dell'Assemblea (contando anche le deleghe) si esprimeranno a favore.

Le nuove regole entreranno in vigore dalla data di approvazione della Assemblea fatte salve eventuali modifiche richieste dalla FIV in sede d'approvazione della stessa.

1.6 - Certificato e procedure di stazza

Il Certificato di stazza potrà essere emesso solo per una barca o di proprietà di un Circolo nautico riconosciuto da una delle Autorità veliche nazionali membro dell'ISAF o di proprietà di uno o più tesserati FIV.

Il certificato di stazza è emesso in base ad un Verbale di misurazione completo compilato da uno Stazzatore Federale abilitato per la Classe Dinghy 12p, incaricato dal Proprietario dell'imbarcazione che avrà preventivamente richiesto il numero velico alla Classe, o in base ad un verbale di misurazione semplificato se sostenuto da un certificato di conformità.

Il certificato di conformità è compilato da un cantiere che abbia avuto l'autorizzazione alla costruzione.

Il Titolo 4° definisce le procedure di stazza; L'allegato n.1 i moduli per la misurazione e la certificazione.
Il Titolo 5° definisce le procedure di autorizzazione dei cantieri.

1.7 - Responsabilità del timoniere e del proprietario

Il timoniere è in regata l'unico responsabile della conformità della barca che conduce rispetto alle regole di stazza.

Il proprietario ha però il dovere, nel caso di affidamento della barca ad altro timoniere, che essa sia in regola con la stazza, e di questa circostanza entrambi possono essere chiamati a rispondere anche a livello disciplinare.

Qualora la barca fosse riconosciuta non conforme al Regolamento di costruzione, sia a seguito di una Protesta di stazza persa o ad un Controllo di stazza, il Segretario della Classe potrà sospendere il Certificato di Stazza stesso fino a regolarizzazione delle difformità certificate da Stazzatore Federale abilitato.

Nel caso di Controllo di Stazza, il Proprietario ha facoltà di ricorso motivato da presentare al Segretario entro 15 giorni dalla data del controllo; in quest'ultimo caso la sospensione di validità avrà effetto a partire dalla data di rigetto del ricorso.

Difformità rispetto alle regole dovute al costruttore o all'usura giustificano il proprietario da eventuali accuse di anti sportività, ma non sanano l'irregolarità della stazza dell'imbarcazione.

1.8 - Autorizzazione alla costruzione cantieristica.

E' prevista la costruzione del Dinghy sia in forma cantieristica che amatoriale.

La costruzione amatoriale è quella fatta per lo più dagli stessi futuri proprietari della barca ed in ogni caso eseguita al di fuori di qualsiasi impresa registrata come cantiere.
La costruzione amatoriale in VTR deve seguire le procedure previste per i cantieri.

I cantieri che intendono costruire Dinghy, con qualsiasi materiale consentito, devono chiedere l'autorizzazione alla classe consegnando i disegni e le specifiche costruttive alle quali dovranno attenersi una volta approvate. (vedi Titolo 5°)

L'inizio della costruzione di una barca deve essere comunicato dal Cantiere alla Classe che assegnerà un numero di costruzione indipendente dal numero velico. Da quel momento il Cantiere deve acconsentire qualsiasi ispezione che la classe intenda eventualmente effettuare sulla costruzione stessa.

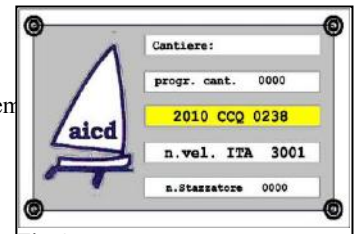
Un rifiuto all'ispezione, od una costruzione difforme dai piani dichiarati potrebbero comportare la revoca della autorizzazione a costruire un dinghy.

1.9 - Targa di costruzione, numero velico e timbro dello stazzatore

Alla comunicazione di inizio costruzione la classe risponderà con l'assegnazione di un numero di identificazione composto da:

- quattro cifre con l'anno di costruzione
- tre lettere che individuano il cantiere
- 4 cifre per un progressivo generale.

e l'invio della targhetta metallica (vedi fac-simile), preincisa con i dati soprariportati, da porre all'interno dello specchio di poppa.



Il numero velico deve essere richiesto alla classe quando la barca è ultimata ed ha un proprietario.

Lo stazzatore, incaricato dall'Armatore, a pratiche di stazza ultimate positivamente imprimerà il proprio numero identificativo FIV ed il numero velico sulla targhetta.

In tutti i dinghy, comunque, il numero identificativo FIV dello Stazzatore ed il numero velico deve essere impresso sulla cassa della deriva o sul paramezzale in modo indelebile.
Per le barche in vetroresina qualora non fosse possibile incidere il numero velico, questo deve essere inciso solo sulla targhetta metallica, fissata in maniera inamovibile all' interno dello specchio di poppa.

1.10 Progettazione delle imbarcazioni dei cantieri

Eventuali "nuove" progettazioni o modifiche dei progetti esistenti, già approvate dalla Classe, da parte dei cantieri concernenti l'imbarcazione Dinghy 12' devono essere preventivamente presentate al Consiglio Direttivo della Classe che , sentito il Comitato Tecnico, ne valuterà e ne verificherà la conformità a queste Regole.

2. - REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE

2.0 - CARATTERISTICHE GENERALI

Si intende per:
- Dinghy Classico la barca costruita seguendo le regole riportate all'art. 2.6
- Dinghy Moderno la barca costruita seguendo le regole riportate all'art. 2.7

2.1 - LO SCAFO

2.1.1 - Misure fondamentali

Tutte le misure di lunghezza vengono prese dal piano verticale tangente il dritto di prua escludendo l'eventuale protezione.
Qualora le misure fossero dubbie possono essere controllate con le misure prese da poppa come complemento alla lunghezza reale della barca controllata diminuita della misura presa da prua.

La lunghezza dello scafo, escludendo ferramenta di poppa ed eventuali protezioni del dritto di prua, è di 3660 mm +/- 10 mm.;
La larghezza massima, escluso il bottazzo, è di 1420 +/- 10 mm a 2150 mm. ca. da prua;
L'altezza tra la base della chiglia e la falchetta, misurata lungo la sezione B, è di 565 mm +/- 10 mm.
Il piano tangente il dritto di prua è definito escludendo eventuali protezioni dello stesso.

2.1.2 - Linee d'acqua

Le linee d'acqua devono rispettare quelle dei disegni (Tav. 1) almeno per quanto riguarda la sezione di poppa e le sezioni A, B, C e D.

Le larghezze delle sezioni (bottazzo escluso) sono:
- Sezione A, misurata a 2796 mm. dalla prua, di 1294 +/- 10 mm.
- Sezione B, misurata a 1932 mm. dalla prua, di 1396 +/- 10 mm.
- Sezione C, misurata a 1068 mm. dalla prua, di 1146 +/- 10 mm.
- Sezione D, misurata a 420 mm. dalla prua, di 604 +/- 10 mm.

2.1.2.1 Specchio di poppa e punto di stazza

Lo specchio di poppa deve essere conforme ai disegni (Tav.1);
Deve rispettare i criteri di seguito descritti e deve riportare un punto di stazza di 10 mm. di diametro il cui centro è posto sull'asse di simmetria dello specchio di poppa a livello della congiungente la faccia superiore dei Torelli.
Questo punto di stazza potrà essere utilizzato per ogni misurazione qualora le misure prese dal dritto di prua potessero risultare dubbie.
- spessore minimo 20 mm.;
- larghezza alla falchetta (bottazzo escluso) 844 mm.;
- altezza alla falchetta, rispetto al punto di stazza, di 360 mm. ed al centro di 390 mm.;
- la verticalità dello specchio è definita da una retta passante per la linea verticale di simmetria; la planarità sarà verificata adagiando una stecca di 400 mm in qualsiasi punto dello specchio che non dovrà scostarsi in alcun punto da questo per più di mm 10.
- è ammesso un tappo per lo svuotamento dell'acqua del diametro massimo di 30 mm.

- nello specchio di poppa **,** per gli scafi costruiti dopo l'approvazione del presente regolamento, è obbligatorio lo scalmo per il remo da bratto.

2.1.2.2 Forma esterna del fasciame e chigliette

La forma esterna dello scafo deve corrispondere fedelmente a quella dei disegni degli scafi in fasciame di legno (Tav.1) composti da 12 tavole per parte, e come in queste gli spigoli negativi (interni) ed esterni non possono essere arrotondati (raggio di smussamento non superiore a 2 mm).

Il torello, nella sezione B9 non deve essere di una larghezza superiore a 110 mm, escluso il quartabuono.

In corrispondenza della congiunzione tra il quarto e il quinto corso del fasciame a partire dalla chiglia sono poste delle chigliette esterne delle dimensioni di 20x20 mm, delle lunghezza compresa tra 1200 mm. e 1850 mm, distanti minimo 900 mm dalla faccia esterna dello specchio di poppa; Per questo motivo potrebbero essere presenti anche nella sezione B9 della Tav.1.

2.1.2.3 Ruota, dritto di prua e pernaccia

Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

2.1.2.4 Chiglia

La chiglia deve rispettare in tutte le barche le medesime specifiche dei disegni (Tav.1).
Le misure di altezza della chiglia, indicate nei disegni per gli scafi in legno, comprendono anche il fasciame. Se misurate all'esterno dello scafo, devono esser diminuite di 8 mm. (spessore dei corsi nelle barche in legno).

Le misure dell'altezza della chiglia, tolleranza di +/- 10 mm, sono:

		all'esterno dello scafo (- 8 mm)	
- a)	181 mm	173 mm.	(a poppa - da spigolo esterno Chiglia a paramezzale)
- A)	219 mm	211 mm	
- B)	117 mm	109 mm	
- C)	76 mm	68 mm	(Sezione A)
- D)	53 mm	45 mm	
- E)	45 mm	37 mm	(Sezione B)
- F)	45 mm	37 mm	
- G)	48 mm	40 mm	(Sezione C)
- H)	42 mm	34 mm	
- I)	//	152 mm	
- L)	//	56 mm	
- M)	//	19 mm	
- N)	//	3 mm	
- O)	//	3 mm	
- P)	//	11 mm	
- Q)	//	19 mm	
- R)	//	29 mm	
- S)	/	36 mm	

La larghezza della chiglia deve misurare:
- 38 mm. + 5 mm. nella sezione 17 (poppa);

- 51 mm.+ 5 nelle sezioni A, B e C (raccordate linearmente con le sezioni 17 e 1)
e 44 mm. + 5 mm nella sezione 1

La larghezza del paramezzale (solo per scafi non in VTR) deve misurare:
- 76 mm. + 5 mm. nella sezione 17 (poppa);
- 102 mm. + 5 nelle sezioni A, B e C (raccordate linearmente con le sezioni 17 e 1)
e 89 mm. + 5 mm nella sezione 1

L'altezza del paramezzale, dove è misurabile dalla faccia superiore del torello, non deve essere superiore a 21 mm. E' consentito mantenere la larghezza del paramezzale costante da prua a poppa come da dimensione prevista per le sezioni A, B, C.

2.1.2.5 Piattine metalliche di protezione

Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sui pattini laterali con un peso massimo di Kg.2 uniformemente e proporzionalmente distribuito.

2.1.2.6 Materiali consentiti

Lo scafo del Dinghy può essere costruito in legno, in compensato marino, in vetroresina o con una combinazione consentita di questi materiali.

La pitturazione è libera ma è vietato l'uso di vernici a rilascio di materiale lubrificante.

2.1.3 Pesi e loro disposizione

2.1.3.1 Peso scafo

Per tutti gli scafi il peso minimo comprensivo del timone con barra e stick e degli eventuali paglioli , con le sole attrezzature bloccate, ma senza deriva , è di 115 kg.
Il peso minimo del solo scafo con le sole attrezzature bloccate ed i paglioli, escludendo quindi il timone con barra e stick, non deve essere inferiore a 111 kg. Ciò significa che nel peso dello scafo deve essere compreso un timone che, con barra e stick, abbia un peso di almeno 4,0 Kg.
Uno scafo con peso inferiore a 108 kg con le sole attrezzature bloccate ed i paglioli, escludendo quindi il timone con barra e stick, non sarà ritenuto stazzabile.
Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sulle chigliette, con un peso massimo di kg. 2.
Per gli scafi classici e moderni senza doppiofondo che necessitino di riserve di galleggiamento secondo quanto prescritto al punto 2.5.2.1, le riserve amovibili entrano nel peso indicato al primo capoverso fino al massimo di 1 Kg, anche se il loro peso è superiore.

2.1.3.2 Disposizione dei pesi

Vedi procedure di pendolamento dal punto 4.1.2.1 al punto 4.1.2.3.

2.1.4 Panche, banchi di voga, ghirlanda e mastra , scalmiere, e madieri

2.1.4.1 Panche laterali e di poppa

Le panche devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno del Dinghy classico(Tav.1) .
Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

2.1.4.2 Banchi di voga

I banchi di voga devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno del Dinghy classico(Tav.1) .
Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

2.1.4.3 Ghirlanda, palchetto e mastra dell'albero

La forma della ghirlanda e del palchetto deve riprodurre il più fedelmente possibile il disegno tradizionale per le barche in legno (Tav.1) e comunque, per la ghirlanda, deve richiamare tale aspetto nel caso di costruzioni miste o monolitiche in vetroresina.
Ghirlanda e palchetto della mastra possono essere congiunte o meno.
In caso di congiunzione, al fine di prevenire l' eventuale fessurazione tra palchetto della mastra e ghirlanda, è consentito incollare - sul lato inferiore - una striscia di legno (anche compensato*)* di altezza massima di cinque millimetri, per lo spazio strettamente necessario.

Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

La distanza tra il centro della mastra ed il piano passante per il dritto di prora, escludendo l'eventuale rinforzo, è di 420 mm .
Facendo riferimento al centro dell' albero posto alla distanza sopra indicata, la mastra potrà permettere uno spostamento totale prua-poppa dell'albero di massimo mm. 20 **(** 10 mm verso prua e 10 mm verso poppa - longitudinalmente) e laterale di massimo mm. 10 (5mm verso destra e 5mm verso sinistra - trasversalmente).
E' ammessa una boccola di centraggio per rispettare queste tolleranze.

2.1.4.4 Braccioli e Scalmiere

I braccioli dovranno essere realizzati e posizionati secondo il disegno prescritto per il Dinghy classico (Tav.1) e con le stesse dimensioni previste per quest' ultimo.
Altrettanto le scalmiere che devono essere realmente utilizzabili allo scopo.
Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

2.1.4.5 Madieri, Paratie e Rinforzi

Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

2.1.5 Svuotatori, Riserve di galleggiamento, doppi fondi, paglioli.

2.1.5.1 Svuotatori

Possono essere montati sugli scafi sino a due svuotatori automatici o dinamici.
E' consentito l'uso di una pompa manuale od elettrica per tutti i tipi di dinghy quale attrezzatura opzionale

2.1.5.2 Riserve di galleggiamento

Dovranno essere disponibili e fissati allo scafo, ma amovibili e non strutturali, almeno 4 serbatoi gonfiabili per un totale di minimo 140 litri per tutte le barche in legno e vetroresina, senza doppifondi. Sono consigliati ulteriori serbatoi gonfiabili fissati sotto l'estrema prua.
Per le barche in VTR e VTR/ Legno con doppiofondo, può essere considerato, ai fini del raggiungimento della capacità galleggiante, anche il volume del piano di calpestio del

doppiofondo stesso (rispettando la misura dello spessore secondo quanto previsto al punto 2.7.0.3) qualora realizzato in materiale espanso a cella chiusa (airex o similare).
Per i Dinghy Classici è' consentito posizionare i serbatoi gonfiabili amovibili sotto i paglioli.

2.1.5.3 Doppi fondi

Vedi specifiche costruttive al titolo 2.7, dinghy moderni

2.1.5.4 Paglioli

Se fanno parte del peso dello scafo sono obbligatori in regata e devono essere identificati con numero velico della barca e punzone dello stazzatore annotati sul certificato specificandone il peso complessivo.
Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

2.1.6 Cassa e perno della deriva

Cassa della deriva:
- Altezza massima 360 mm dall'orlo inferiore della chiglia;
- Altezza minima 305 mm dall'orlo inferiore della chiglia;
- Distanza del punto anteriore della fessura dal piano tangente al dritto di prora 1350 mm.
- Lunghezza della fessura 1000 mm.
- Larghezza della fessura maggiore o uguale a 12 mm.
- Le due pareti della cassa della deriva devono avere uno spessore minimo di 19 mm.
- Il riempimento della testata uno spessore minimo di 12 mm.
- La cassa deve avere una tavoletta di copertura.
- La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale e potrà essere collegata con la panchina trasversale di prua, con lo stesso materiale della scassa della deriva, solo per le imbarcazioni prive di doppifondi.
- Sotto la chiglia si possono applicare in corrispondenza della fessura ma non nel suo interno, strisce (palpebre) di gomma o altro materiale flessibile purché sia sempre possibile manovrare la deriva con estrema facilità e facendo uso per l'abbassamento della sola gravità;
- sono vietate palpebre in metallo o materiali rigidi.

Perno della deriva:
Il perno di deriva deve essere in acciaio inox di 10 mm con una bussola di diametro esterno di 16 mm, con ribordature laterali e rondelle di chiusura da posare tra il dado e la testa del perno stesso.

Il centro del perno deve trovarsi ad una distanza di 1397 mm +/- 20 mm dalla linea a piombo della ruota di prua[pari a 2663 mm +/- 20 mm + l'eventuale differenza di lunghezza della barca, dalla tangente verticale esterna al punto di stazza dello specchio di poppa], e a 43 mm con una tolleranza di +/- 2 mm dal centro del perno al collegamento esterno della chiglia con lo scafo (corsi).

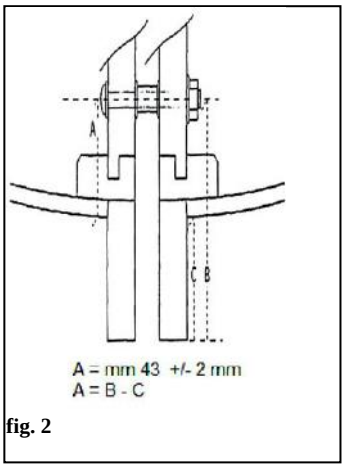


fig. 2

cioè a 81 mm +/- 2 mm dal bordo inferiore della stessa,

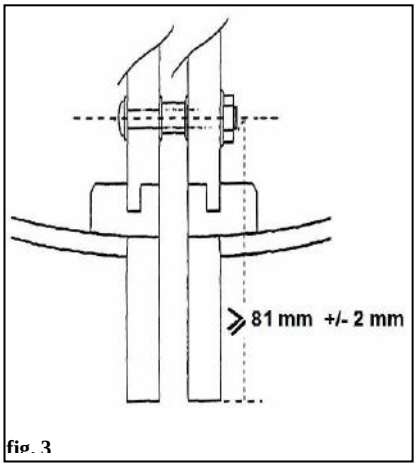


fig. 3

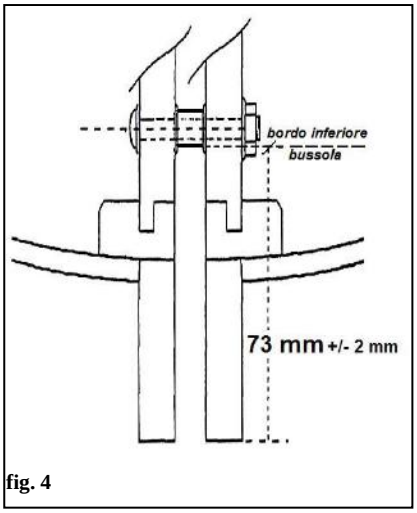


fig. 4

o a 73 mm +/- 2 mm dal bordo inferiore della stessa alla faccia inferiore della bussola del perno.

Non è ammesso in alcun modo lo spostamento del perno di deriva rispetto a quanto registrato sul certificato di stazza; ogni eventuale modifica della posizione del perno deve essere registrata con esattezza sul certificato di stazza. Un alloggiamento mobile o la presenza di più fori per alloggiare il perno sono vietati.

2.1.7 Scassa dell'albero

La scassa potrà permettere lo spostamento del piede d'albero verso prua o poppa su un piano orizzontale. Nessun altro spostamento è permesso.

Vedi specifiche costruttive al titolo 2.6 per i dinghy classici e 2.7 per i dinghy moderni.

2.1.8 Specifiche costruttive per dinghy classici e per dinghy moderni.

Il titolo 2.6 riporta le specifiche costruttive per dinghy classici in legno mentre il titolo 2.7 riporta le specifiche costruttive per i dinghy moderni.

2.2 - LE APPENDICI

2.2.1 - Il Timone

Per i dinghy classici la forma, le misure e le tolleranze del timone completo devono seguire il disegno dei piani di costruzione (Tav.3).
Per i dinghy moderni devono essere rispettate la forma, le dimensioni e le tolleranze della pala dei dinghy classici.
La testa del timone potrà essere di misure diverse da quelle dei disegni ed è possibile utilizzare le scatole in commercio o auto costruite, nel rispetto del design originale.

2.2.1.1 Pala

Per "Pala" s'intende la parte immersa del timone

Il timone può essere a pala fissa o mobile (solo per dinghy moderni), in caso di pala mobile in regata è obbligatorio un dispositivo (perno) per impedire la variazione dell'immersione del timone nelle varie andature.
La pala dovrà essere in legno massiccio o compensato marino spessore 22 +/- 3 mm, potrà essere rastremata fino a un massimo dai bordi di 60 mm.
La testa del timone potrà essere di misure diverse da quelle dei disegni per poter utilizzare scatole in commercio.
Per le barche classiche è obbligatoria la testa del timone in legno.
La parte immersa in ogni caso dovrà essere come nei disegni dei piani costruttivi (Tav. 3), con le tolleranze in essi riportate.
Dovrà essere impresso, sulla pala, in maniera indelebile il numero velico ed il timbro dello stazzatore.

2.2.1.2 Barra e Stick

La barra del timone potrà essere in legno o in metallo e la sua dimensione è libera. E' ammessa una prolunga regolabile in lunghezza e il materiale di costruzione è libero.
Per le barche classiche è obbligatoria la barra in legno.
E' obbligatorio un fermo che impedisca la fuoriuscita della barra.

2.2.1.3 Peso

Il peso del timone con barra e stick non può essere inferiore a kg 4,0

2.2.1.4 Agugliotti e Femminelle

La forma e la posizione degli agugliotti e delle femminelle è libera. Per i dinghy classici è auspicata la forma prevista nella Tav. 7.
La distanza tra il timone e lo specchio di poppa, con la barra al centro, deve essere di 40 +/- 10 mm.
Qualora la distanza fra l' archetto e la barra del timone bloccata non sia sufficiente ad impedire la fuoriuscita del timone in caso di scuffia, è obbligatorio il montaggio di una lamella (o altro dispositivo) in prossimità dell'agugliotto inferiore, atta ad impedire la perdita del timone.

2.2.1.5 Marca di posizione rispetto allo scafo

Sulla pala del timone deve essere disegnata da entrambi i lati, in colore contrastante, una marca di 10 mm di spessore e di 100 mm di lunghezza, il cui bordo inferiore deve distare 410 mm +/

20 mm dalla gola di alloggiamento della barra . Il punto di stazza poppiero, come definito all'articolo 2.1.2.1, deve rientrare tra i bordi interni della marca.

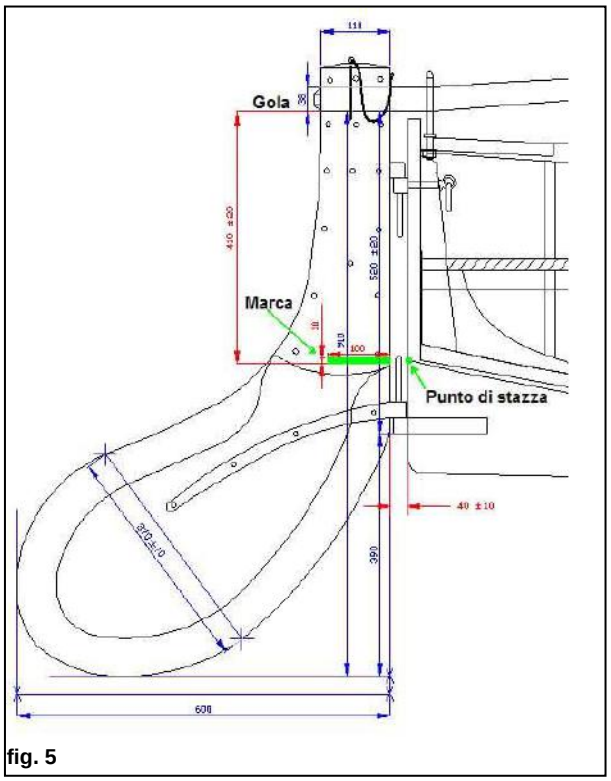


fig. 5

E' ammesso sostituire la marca di stazza con due marche , in colore contrastante, di 10 mm di spessore e di 100 millimetri di lunghezza, i cui bordi inferiori devono distare 410 mm + /- 20 mm dalla gola di alloggiamento della pala. Il punto di stazza , come definito al punto 2.1.2.1, dovrà risultare essere compreso tra queste due marche.

La misura massima dell'altezza del timone, dalla gola della barra al fondo della pala, deve essere 910 +/- 20.

2.2.2 - La Deriva

2.2.2.1 Misure

- Lunghezza totale	mm 1163	
- Larghezza totale	mm 344	
- Spessore	mm 6	+/- 0,5 mm
- Lunghezza bordo d'uscita	mm 965	
- Lunghezza rastrem.bordo d'uscita	mm 540	
- Larghezza rastrem.bordo d'uscita	mm 30	max.
- Larghezza rastrem.bordo inferiore	mm 30	max.
- Larghezza rastrem.bordo d'entrata	mm 13	max.
- Angolo d'inclinazione bordi sup. ed inf.	30°	
- Altezza feritoia perno deriva	mm 17, 4	+/- 2 mm

- Distanza centro foro perno deriva da bordo entrata mm 67 +/- 2 mm
- Diametro foro attacco manovra deriva mm 8

2.2.2.2 Peso e materiale

Materiale:
Acciaio o acciaio inox.
Sono ammesse: Cromatura, Verniciatura, Trattamenti superficiali per aumentare la durata a contatto con l'acqua.

Peso:
kg 15 +/- 1,5 kg

2.2.2.3 Massima estensibilità

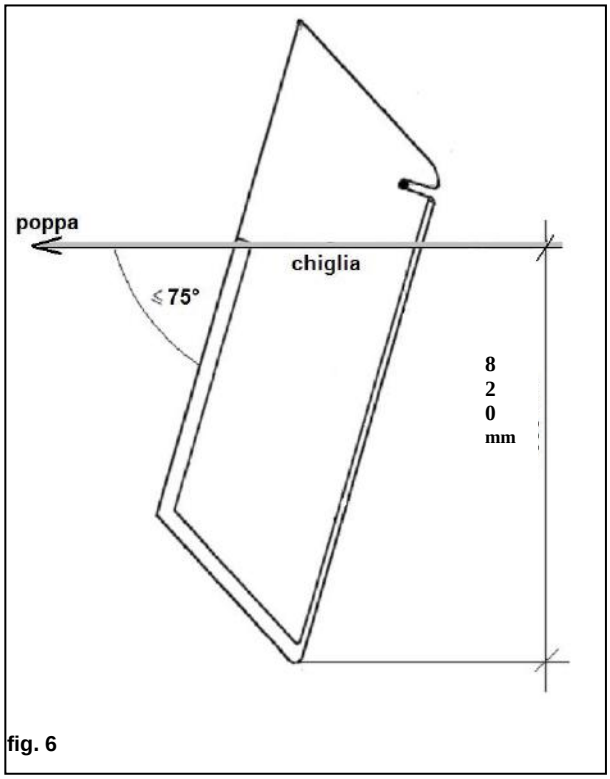


fig. 6

L' inclinazione massima della deriva deve essere di 75° misurati tra il bordo d'uscita della lama e la tangente orizzontale alla chiglia).
Il fermo per impedire una maggiore rotazione non deve essere amovibile in regata.
La battuta del fermo deve avvenire sulla cassa della deriva o su spessori rigidi posizionati e saldamente bloccati sulla cassa di deriva.
Sul fermo o sugli spessori possono essere alloggiati dei paracolpi in gomma (o materiale simile) il cui spessore deve intendersi aggiuntivo alla limitazione dei massimi gradi di rotazione.
In ogni caso il punto più basso della deriva, in massima immersione, non può estendersi oltre 820 mm perpendicolarmente alla chiglia.
E' vietato utilizzare la deriva fuori dal suo alloggiamento.

Sono obbligatori due ganci metallici di sicurezza , di spessore non superiore a 2 mm ,come da disegno (tav.4), atti ad impedire la fuoriuscita accidentale della deriva in caso di scuffia.
Qualora risulti impossibile posizionare entrambi i ganci metallici, è ammesso il montaggio di un solo gancio dello spessore e dimensioni sopra citati.
Obbligatoria anche una "ritenuta"(cimetta od elastico), fissata convenientemente e strozzabile.
E' consentito sostituire la cimetta con un' elastico dello spessore minimo di 8mm, da mettere convenientemente in forza.
La manovra di abbassamento della deriva deve avvenire facendo uso della sola forza di gravità (vedi art. 2.1.6)

Per evitare il gioco della deriva nella cassa è consentito applicare due spessori inamovibili in teflon o similari con uno spessore massimo di 2 mm su ogni lato della deriva, nella parte non immersa di essa. Tali spessori non possono sommarsi a quelli delle ganci di sicurezza.

2.3 - LE ANTENNE

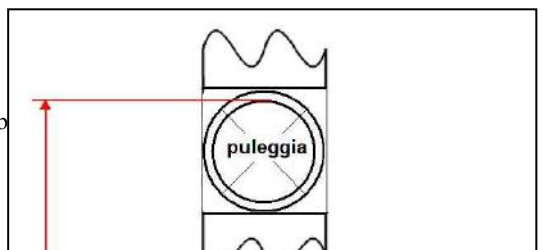
Per antenne si intendono: Albero, Pénnola, Boma.
Potranno essere realizzate in Legno o Lega di alluminio.
Le antenne in legno potranno essere cave o piene ed essere realizzate in diversi strati di essenze diverse. La loro disposizione è libera.
Le dimensioni delle antenne sono riportate nella Tav. 5, comprese le relative tolleranze dove permesse.
Se realizzate in profilato di leghe di alluminio, pénnola e boma devono avere uno spessore non inferiore a 1,5 mm, mentre l'albero deve avere uno spessore non inferiore a 1,8 mm.

2.3.1 - L'Albero

Ogni movimento dell'albero nella mastra deve essere limitato longitudinalmente a +/-10 mm e trasversalmente a ±5 mm intorno al centro della mastra posto a 420 mm dal dritto di prua.
Nessun altro spostamento è permesso.
E' permessa la rotazione dell'albero nella scassa ed è consentito uno spostamento longitudinale solo nel piano orrizzontale.
Sono ammesse tre protezioni dell'albero in cuoio, vtr, pvc, nylon o gomma, di lunghezza massima 400 mm ciascuna. Le protezioni non sono considerate nelle misure delle sezioni.

2.3.1.1 Misure e profilo dell'albero

L'albero deve avere una striscia di stazza di colore contrastante di 20 mm di spessore, avente la funzione e rappresentante la tolleranza**,** il cui bordo inferiore deve trovarsi ad una distanza di mm 3307 dal fondo della gola superiore della puleggia di drizza in testa d'albero misurato a prua via dell'albero.
E' permessa una sola puleggia per il passaggio della drizza.
E' consentito sostituire la puleggia con un manufatto semicircolare a gola - in acciaio o teflon - che rispetti le distanze previste per la puleggia, sul quale la drizza possa soltanto scorrere.
Il punto di trazione della drizza in testa d'albero deve sempre e comunque trovarsi all'interno dello stesso. Negli alberi di alluminio, sulla parte anteriore è possibile fresare un'asola per far fuoriuscire la drizza .
La faccia superiore del palchetto della mastra deve cadere, verso prua, all' interno del segno di stazza di 20 mm di spessore.



Ferma restando la misura di 3307 mm dal fondo della puleggia al bordo anteriore del palchetto della mastra, al fine di agevolare la misurazione sopracitata è consentito, in sostituzione e in aggiunta alla marca, apporre una seconda marca di colore contrastante diverso dal precedente alta 20 mm, avente la funzione e rappresentante la tolleranza, il cui bordo inferiore disti esattamente dieci centimetri dal bordo inferiore della marca posta a filo del palchetto della mastra oppure, qualora questa si fosse cancellata, dalla faccia superiore / anteriore del foro posto sul palchetto stesso.
Pertanto il bordo inferiore della seconda marca deve risultare essere a 3207 mm dal fondo della puleggia della drizza.

Sono ammesse sezioni circolari ed ellittiche.
Si consiglia di rendere galleggiante l' albero.
Se in alluminio lo spessore deve essere costante, ma sono ammessi dei rinforzi dello stesso materiale ed il peso dovrà essere uniformemente distribuito.

Il diametro della sezione circolare, o l'asse minore della sezione ellittica dovrà essere compreso tra 50 mm e 71 mm, nella sezione ellittica l'asse maggiore non potrà eccedere i 71 mm.

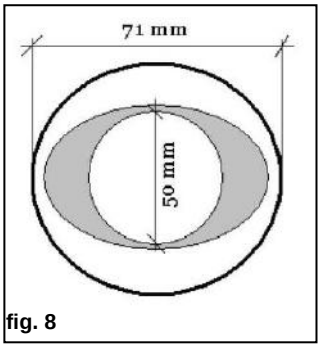


fig. 8

In caso di rastrematura, è permessa al di sopra di 1400 mm dalla faccia superiore del palchetto della mastra e per una misura di 600 mm dalla base dell' albero; l'albero potrà essere rastremato fino ad un minimo di 50 mm di diametro.

2.3.2 Il boma

Il boma in posizione di riposo deve essere dritto.
Il boma può avere una canaletta per l' inferitura della vela che dovrà rientrare nelle misure massime del boma.
E' ammessa una protezione in cuoio, vetroresina, polivinile o gomma di lunghezza massima mm. 200 in corrispondenza del punto di contatto con le sartie.

2.3.2.1 Misure e profilo del boma

Potrà avere qualunque sezione che rientri in un cerchio di diametro di 52 mm.
Eventuali rastremature dovranno avere un perimetro minimo di 119 mm alla trozza e 100 mm in varea.

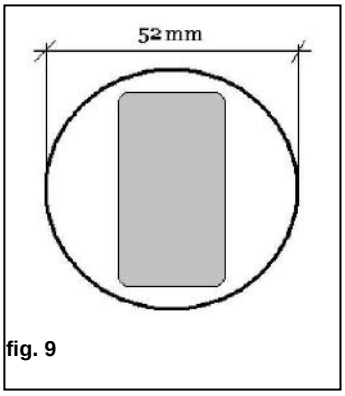


fig. 9

Lo spessore dovrà essere omogeneo; sono ammessi rinforzi dello stesso materiale.
Il boma dovrà essere fissato all' albero nel punto di mura tramite due guance unite fra di loro tramite uno stroppo; la distanza interna fra le stesse non dovrà essere superiore a 110 mm.
Il boma dovrà avere un sistema di fissaggio del punto di mura in corrispondenza del quale verrà verniciata una fascia di mm. 10 il cui bordo di poppavia dovrà corrispondere con l'inizio del tessuto della vela, compreso l'eventuale gratile.
In varea dovrà essere verniciata una fascia di stazza di mm. 10 a una distanza dalla fascia del punto di mura, misurata all' interno dei bordi, di mm. 3580; la vela non può essere tesata fuori dai bordi interni delle due fasce.
Le ferramenta per la bordatura della vela dovranno avere una altezza massima di 50 mm.

2.3.3 La Pénnola

La pénnola avrà un sistema di fissaggio per l'angolo di caduta prodiera della vela e per regolare la tensione della penna della vela, tale regolazione può essere rinviata entro bordo.
L'altezza massima della ferramenta è di 50 mm.
La pénnola potrà avere una canaletta per l'inferitura della vela, che potrà debordare dal diametro massimo del profilo non più di 18 mm.

2.3.3.1 Misure e profilo della pénnola

La pénnola potrà avere sezioni che rientrino in un cerchio con diametro di 52 mm.
Eventuali rastremature dovranno avere un perimetro minimo di 119 mm alle estremità.
Lo spessore dovrà essere omogeneo; sono ammessi rinforzi dello stesso materiale.
Sono ammessi due amantigli fissati all'estremità inferiore della pénnola atti a far passare la pénnola da una parte all'altra dell'albero.

E' possibile avere uno stroppo che colleghi la pénnola all'albero per impedire che la pénnola, in strambata, passi all'esterno delle sartie.
La pénnola dovrà avere una curvatura, il più possibile uniforme, con freccia al centro di 51 +/- 10 mm. ,misurata a riposo tra gli interni dei bordi delle fasce di stazza.
Il punto di attacco della drizza deve essere compreso tra 1290 mm e 1510 mm, tali distanze sono misurate dall'interno della striscia di stazza prodiera; le due misure dovranno essere marcate da due strisce di stazza da 10 mm verniciate e di colore contrastante.
L'attacco della drizza dovrà essere tale da non permettere, in nessuna condizione, una distanza della pénnola del punto di passaggio della drizza maggiore di 80 mm.
La pénnola dovrà portare altre due strisce di stazza verniciate , di colore contrastante e di larghezza minima 10 mm, la cui misura massima presa all'interno dei bordi delle strisce stesse sarà di 3580 mm e la vela non può essere bordata fuori dai bordi interni delle due strisce.

2.4 - LA VELA

2.4.1 La vela

Le dimensioni della vela sono quelle definite nel disegno, ha una superficie si ca. 10.6 mq e deve rispettare le dimensioni ,massime e la forma riportata in Tav. 6.
Le diagonali sono da intendersi misurate da un angolo della vela alla mezzeria del lato opposto.

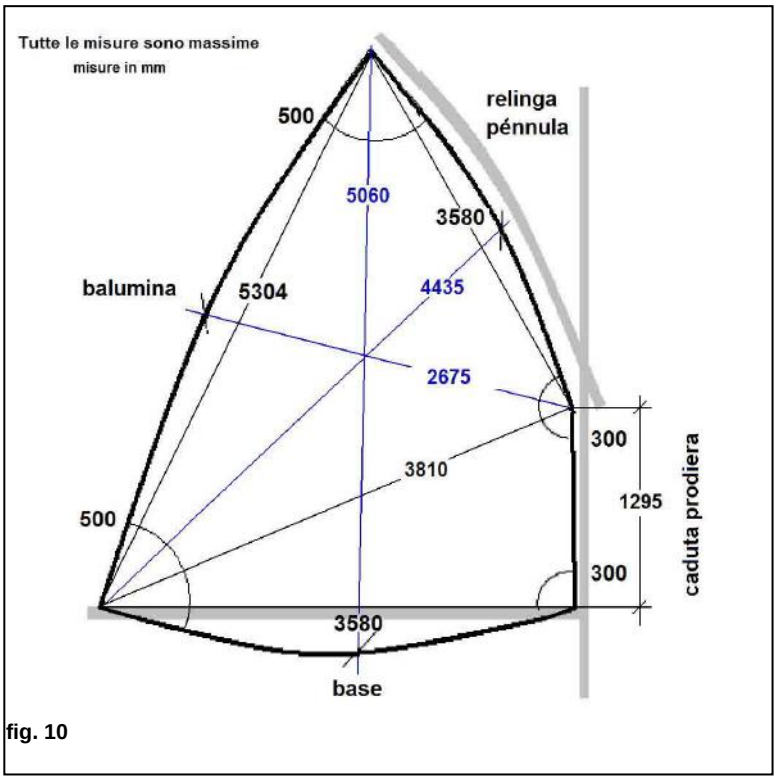


fig. 10

La vela deve essere inferita o imbisciata lungo la pénnola, la base può essere imbisciata, inferita o lasciata libera.
Non sono ammesse né tavoletta, né stecche.
Sono ammesse cerniere per la regolazione del grasso e in tal caso la vela deve essere misurata a cerniere aperte.
E' consentito un meolo sulla base della vela regolabile in regata.
E' permesso realizzare una manovra atta a mantenere la pennola vicino all'albero in caso di terzaroli quando si abbassa la vela.
Il numero velico, le lettere nazionali, il simbolo di Classe devono essere applicati sulle due facce della vela come da regolamento ISAF.

Potranno essere utilizzati colori diversi per i numeri velici e le lettere nazionali, ma dovranno essere uniformi nella stessa vela
I caratteri devono avere l' altezza di 300 mm, la larghezza di 200 mm (eccetto 1 e I) e lo spessore di 50 mm e la distanza tra di loro di 60 mm.
Il simbolo della Classe è il profilo della vela del Dinghy diviso in tre settori verticali : rosso,bianco e blu e deve essere posizionato sopra i numeri velici.
Non è ammessa la regolazione della caduta prodiera.
Essa deve avere una misura massima di 1295 mm.
Per impedire una misura maggiore durante l'utilizzo farà fede la misura rilevata fra il centro della bugna a mezza vela (throat point secondo le ERS ISAF) ed il prolungamento della base della vela con l'inferitura. La caduta prodiera può avere un cavetto in acciaio del diametro minimo di 1,5 mm oppure in tessile inestensibile (Kevlar o Spectra) minimo di 4,0 mm.

La misura della differenza di sovrapposizione della balumina, quando la vela è piegata a 500mm, non deve superare i 20mm; tale misura può essere effettuata come da disegno Fig 10 bis. (disegno indicativo non in scala).
La vela può avere mani di terzaroli.
Non è consentito il cunningham sulla caduta di prua, né alcuna manovra che lo possa emulare, né l'aggiunta di qualsiasi altra bugna o manovra non prevista.
L' eventuale cavetto utilizzato per tendere la caduta prodiera della vela, deve essere fissato con una fettuccia cucita alla vela in senso verticale e non regolabile una volta fissata. Eventuali manomissioni della fettuccia determinano l'obbligo di nuova stazza della vela in qualsiasi momento
Le bugne dei terzaroli non possono essere in alcun modo utilizzate per altri scopi.

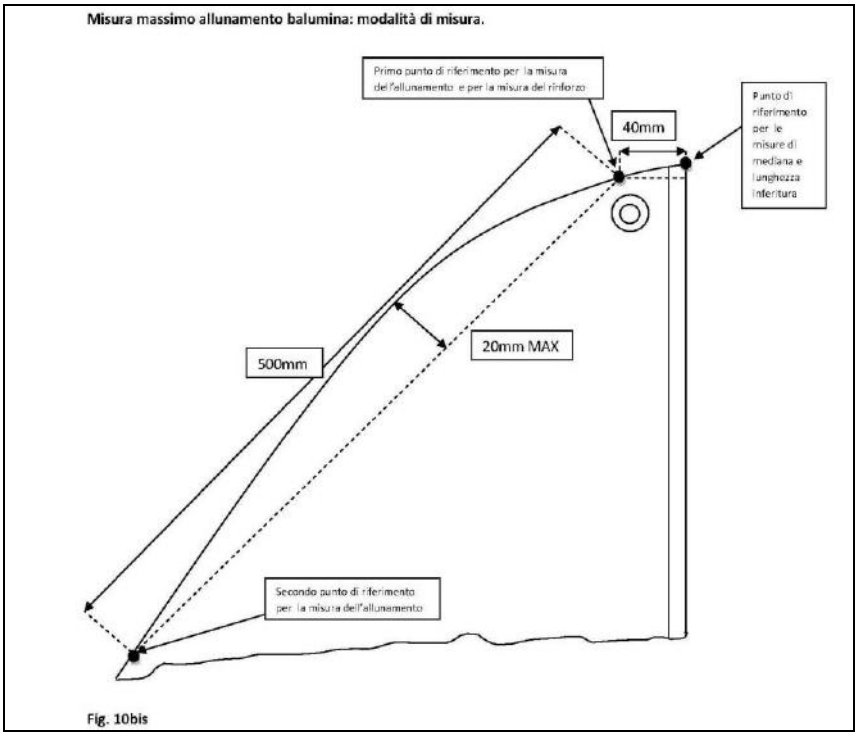


Fig. 10bis

2.4.1.1 Materiale del tessuto e finestra

La vela deve essere fatta di tessuti di cotone o di dacron, senza aggiunta di pellicole, di tipo e grammatura anche differenziata, ma del peso minimo di 2,8 once in ogni sua parte, salvo che per la finestra trasparente, non obbligatoria ma raccomandata, della superficie massima di 0,70 mq. totale, la cui forma è libera.

Si potranno realizzare anche due finestre purché la superficie totale rientri nella superficie massima prevista.

2.4.1.2 Rinforzi

All'angolo di drizza e all'angolo di scotta sono ammessi rinforzi, siano essi primari o secondari, con un raggio massimo di 500 mm; agli altri angoli e nei punti di fissaggio dei matafioni e delle brancarelle sono ammessi rinforzi, siano essi primari o secondari, con raggio massimo di 300 mm.
Non sono consentiti altri rinforzi.
La rigidità del rinforzo di penna deve essere tale da permettere la piegatura su se stesso in tutte le direzioni, attorno ad una penna BIC o equivalente standard diametro 8 mm, in modo tale da poter unire i due lembi piegati senza danneggiare la vela, fino ad una distanza di 2 cm dalla detta penna.

Non è ammesso il taglio radiale della vela.
E' consentito il taglio cross cut oppure a ferzi verticali.

2.5 LE MANOVRE

2.5.1 Sartie

L'albero deve essere tenuto in posizione per mezzo di due sartie in fune d'acciaio, una per lato, fissate alla testa dell'albero mediante il sistema classico dell'incappellaggio, oppure con due martelletti, redance, perni in acciaio.
Le sartie non potranno essere fissate a una distanza maggiore di 100 mm dalla testa dell' albero.
Le sartie devono essere fissate alle lande con arridatoi, lande forate o stroppi di cimetta
E' vietata la regolazione delle sartie in regata.
E' ammesso utilizzare funi di acciaio e funi in dyform.

2.5.2 Lande di coperta

Dovranno essere in metallo, saldamente fissate allo scafo, a una distanza di 590 +/- 20 mm dalla tangente al dritto di prua, escludendo l'eventuale piattina di protezione. (Vedi Tav.1)

2.5.3 Archetto

L'archetto per lo scorrimento del bozzello di scotta, deve essere in acciaio inox, bronzo od ottone di spessore minimo non inferiore a mm 10, ed essere fissato ai braccioli di poppa, se esistenti, o allo specchio di poppa. E' permessa la regolazione trasversale del bozzello mediante manovre correnti.
L'altezza massima dell'archetto, misurata dalla linea retta passante per la faccia superiore dei bottazzi e la superficie inferiore dell'archetto stesso, deve essere di 95 +/-20mm al centro , e 79 +/- 20 mm ai lati estremi.
L'archetto deve poter fungere anche da sicura contro la fuori uscita del timone, in caso di scuffia della barca.

2.5.4 Drizza

Può essere in cavo d' acciaio, tessile o in combinazione acciaio-tessile, senza introduzioni di parti rigide.
Deve essere collegata alla pénnola passando attraverso la gola superiore della puleggia in testa d'albero, quindi essere rinviata entrobordo con un bozzello fissato alla ruota di prua.

La drizza deve assolvere anche la funzione di strallo di prua.
E' vietato ogni sistema di bloccaggio della drizza in testa d'albero.
E' permessa la regolazione della drizza in regata.

2.5.5 Manovre correnti

Sono ammessi, caricabasso, tesabugna della randa, vang, regolazione del piede albero, regolazione della deriva, regolazione delle cinghie puntapiedi, regolazione della drizza della randa, regolazione solo trasversale del bozzello dell'archetto di poppa, regolazione della ralinga della pénnola entro bordo, regolazione entro bordo del punto di attacco della drizza sulla pénnola, nei limiti consentiti dalle strisce di stazza al punto 2.3.3.1.
E' libero il modo di realizzarle, salvo quanto espressamente vietato nel presente regolamento.
Attrezzature complicate e sofisticate quali Kandhar, cammes, spingi albero in prossimità del palchetto della mastra sono vietate.
Il punto di fissaggio della scotta della randa sul boma è libero.
La scotta deve partire dal boma, cui può esser fissata anche tramite il primo bozzello, passare attraverso il bozzello scorrevole sull' archetto, e proseguire attraverso un altro bozzello fissato al boma.
E' ammesso l'uso di una torretta strozzascotte da fissare alla cassa della deriva.
E' consentito aggiungere qualsiasi manovra atta a rendere più semplici le operazioni di raddrizzamento in caso di scuffia.
Tali manovre non devono servire per spostare zavorra in regata.

2.6 - REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE DEI DINGHY CLASSICI

2.6.1 Scafo

Tutte le parti devono essere costruite secondo i piani di costruzione (Tav. 1).
Le essenze del legname prescritte sono obbligatorie.
L'utilizzo di altri legnami, purché abbiano caratteristiche simili a quelli indicati ed in particolare la durezza (scala Brinell) ed il peso specifico (kg/mc), deve ottenere la preventiva approvazione scritta della Classe su richiesta scritta e motivata del costruttore; essa sarà resa nota con pubblicazione sul sito della classe ed estesa a tutti i costruttori
Tutti i legni utilizzati devono essere in legno massiccio

2.6.2 Misure fondamentali

Vedi Titolo 2.1.1

2.6.3 Linee d'acqua

Vedi Titolo 2.1.2

2.6.4 – Particolari dello scafo

2.6.4.1 - Chiglia

Materiale:
Rovere, Teak, Iroko, Douglas.
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.2.4

E’ ammesso realizzare la chiglia in due pezzi di legno massiccio, laminati e incollati longitudinalmente, con fibre contrapposte della stessa essenza (Rovere, Teak ,Iroko, Douglas

2.6.4.2 - Paramezzale

Materiale:
Rovere, Abete, Teak, Iroko, Douglas
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.2.4
Fissaggio:
Fissato sulla chiglia con viti in ottone o inox ogni 100 mm. di distanza. Le viti all'altezza della cassa della deriva devono avere una lunghezza minima di mm.75 ed essere incassate al massimo di mm. 25 nella chiglia.

2.6.4.3 – Ruota, dritto di prua e pernaccia

Materiale:
Rovere, Iroko
Dimensioni:
spessore 45 mm min.
Forma:
Come riportata in Tav. 1
Fissaggio:
Incollato alla chiglia ed avvitato o fissato con chiodi in rame a ribattere.

Esternamente ai corsi è ammesso realizzare ruota di prua / dritto di prua e pernaccia in due pezzi di legno massiccio, laminati e incollati, con fibre contrapposte longitudinalmente della stessa essenza (rovere, iroko).

2.6.4.4 - Dritto di poppa

Materiale:
Rovere, Iroko
Dimensioni:
spessore 30 mm min.
Forma:
Come riportata in Tav. 1 - Si può ricavare il dritto di poppa ed il gomito in un solo pezzo da mm. 30 senza incastri.
Fissaggio:
Incassato nel paramezzale ed il gomito fissato mediante viti in rame o Inox, o chiodi di rame.

2.6.4.5 - Specchio di poppa

Materiale:
Mogano o Teak
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.2.1
Forma:
Vedi Titolo 2.1.2.1
Fissaggio:
Avvitato ai corsi ed al dritto di poppa

2.6.4.6 - Cassa della deriva

Materiale:

Pareti, Riempimento Testate, Tavoletta di copertura:
Mogano, Rovere, Teak, Iroko
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.6
Forma:
Consigliata quella prevista nella Tav.1
Fissaggio:
Con viti di rame o Inox di 7x75 mm ogni 125 mm
sono permessi due pendenti di collegamento al banco di voga di prua.

2.6.4.7 - Perno della deriva

Materiale:
Vedi Titolo 2.1.6
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.6
Forma:
Vedi Titolo 2.1.6
Fissaggio:
Vedi Titolo 2.1.6

2.6.4.8 - Fasciame

Fasciame composto da 12 tavole per parte, dello spessore minimo di 8 mm, sovrapposte per mm. 16;
Le tavole dovranno essere piallate lungo lo smusso inferiore, ad eccezione delle estremità, in modo da realizzare l'inclinazione giusta per aderire perfettamente al corso sovrastante (quartabuono).
Gli spigoli esterni non possono essere arrotondati.

Materiale:
Mogano, Teak, Pino, Cedro, Larice
Dimensioni:
Tavole da mm. 8 di spessore.
Forma:
La necessaria per rispettare il Titolo 2.1.2
Fissaggio:
Ogni tavola sarà fissata con un chiodo di rame a ribattere e dischetto alle ordinate e minimo due chiodi di rame a ribattere e dischetto tra ciascun paio di ordinate; questo collegamento può essere completato con incollaggio con colla marina, epossidica o poliuretanica.

2.6.4.9 - Ordinate

Saranno parallele allo specchio di poppa e possibilmente in pezzo unico da falchetta a falchetta.
Dovrà essere posto un cuneo di riempimento tra il torello e l' ordinata, dove necessario.
Le testate delle ordinate dovranno aderire perfettamente alla falchetta o essere incassate in essa.

Materiale:
Rovere, Olmo ,Frassino, Acacia, Robinia
Dimensioni:
Spessore mm. 16;
Distanza tra le ordinate misurata da centro a centro: di 178 mm ad eccezione della prima e dell'ultima che è di 228 mm rispettivamente dalla tangente esterna al dritto di prua e dello specchio di poppa;
In numero di 19
Forma:

La necessaria per rispettare il Titolo 2.1.2

Fissaggio:

Un chiodo di rame a ribattere e dischetto per ogni corso.

2.6.4.10 - Scassa dell' albero

Potrà essere effettuato un incavo per la base dell' albero o in alternativa avvitato un supporto per l'albero in metallo. Potrà permettere lo spostamento del piede d'albero definito al Titolo 2.1.7

Materiale:

Rovere, Mogano, Teak, Iroko

Dimensioni:

Consigliate quelle della Tav. 1

Forma:

Consigliate quelle della Tav. 1

Fissaggio:

Fissata alla ruota di prua ed avvitata a quest'ultima.

Ferma restando l'altezza del madiere di prua (Tav1), la scassa dell' albero dovrà essere posizionata a una altezza non inferiore a 430 mm dalla parte superiore ed anteriore del foro del palchetto della mastra.

2.6.4.11 - Falchetta e scalmiere

Alla falchetta dovranno essere fissate almeno 2 coppie di scalmiere, di cui una realmente utilizzabile (Vedi Titolo 2.1.4.4).

Materiale:

Rovere, Frassino, Cedro, Iroko, Mogano, Teak

Dimensioni:

mm. 32 di altezza x 25 di larghezza , rastremata a prua e a poppa a mm 20

Forma:

Vedi Tav. 1

Fissaggio:

La falchetta ai corsi con viti in ottone o bronzo; le scalmiere avvitate alla falchetta.

2.6.4.12 - Correnti (o Serrette)

Materiale:

Rovere, Sitka spruce, Legno del fasciame

Dimensioni:

mm.30x10 (+/mm.2)

Forma:

Con 2 fresature tonde

Fissaggio:

Sotto i banchi di voga su tutta la lunghezza dello scafo e lungo il perimetro esterno dei paglioli, avvitati ad ogni ordinata.

2.6.4.13 - Banchi di voga

Materiale:

Mogano o Cedro

Dimensioni:

Larghezza mm. 190, spessore minimo mm. 20

Forma:

Vedi Tav. 1

Fissaggio:

Avvitati a due braccioli di Rovere, Frassino o Cedro, spessore minimo mm. 20 ad ogni estremità a loro volta avvitati con due viti ai corsi.

2.6.4.14 - Palchetto della mastra e mastra dell'albero

Materiale:

Mogano o Cedro.

Dimensioni:

mm. 200x20; Spessore minimo 20 mm

La mastra potrà permettere uno spostamento totale dell'albero prua/poppa di mm. 20 max, laterale di mm.10 max. E' ammessa una boccola di centraggio per rispettare queste tolleranze.

Il centro della mastra deve essere posizionato a mm 420 dal piano passante per il dritto di prua, escludendo il rinforzo.

Forma:

Vedi Titolo 2.1.4.3 e Tav. 1

Fissaggio:

Avvitato a due braccioli orizzontali di spessore minimo di mm. 20 ed alla falchetta.

I due braccioli verticali (pendenti) non sono obbligatori e se realizzati dovranno essere in rovere o legno utilizzato per il fasciame.

2.6.4.15 - Panchina di poppa e panche laterali

Materiale:

Mogano o Cedro

Dimensioni:

Spessore minimo mm. 20

Forma:

Vedi Titolo 2.1.4.1 e Tav.1

Fissaggio:

Avvitate al banco di voga posteriore; ad un supporto a sua volta avvitato allo specchio di poppa.

Sotto la panca di poppa, nella parte anteriore, si dovrà fissare una traversa in Mogano, Rovere o Frassino da mm. 50x20. La panca di poppa può essere mobile.

Sono ammessi due puntelli (uno per lato) sotto le panchine laterali ed un cassetto.

2.6.4.16 - Ghirlanda

Materiale:

Rovere Mogano, Cedro, Iroko

Dimensioni:

Spessore minimo mm. 20

Forma:

Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.4.3 (può non essere collegata al palchetto della mastra)

Fissaggio:

Avvitata alla falchetta ed, eventualmente, al palchetto della mastra.

2.6.4.17 - Braccioli orizzontali di poppa

Materiale:

Rovere, Frassino, Cedro, Iroko

Dimensioni:

Spessore minimo mm.20.

Forma:

Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.4.4

Fissaggio:

Con chiodi ribattuti in rame od avvitati alla falchetta ed allo specchio di poppa a 30 mm dalla tangente alla sua faccia superiore.

2.6.4.18 – Paglioli [1]

Materiale:

Mogano, Abete, Frassino, Teak, Sitka spruce

Dimensioni:

Spessore minimo mm. 10. Il pagliolo di prua potrà essere spesso mm.19

Forma:

Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.5.4. E' ammessa una modifica per l'accesso agli svuotatori e/o il posizionamento della pompa di svuotamento.

Fissaggio:

Tutti i paglioli dovranno essere fissati durante la regata per impedire la perdita in caso di scuffia.

2.6.4.19 - Madieri

Materiale:

Rovere, Mogano, Iroko

Dimensioni:

Spessore minimo mm. 16

Forma:

Profilati e con intervalli come da disegno (Tav.1), verranno dentati per essere adattati al fasciame

Fissaggio:

Fissati mediante un chiodo di rame a punta perduta per ogni corso del fasciame ed uno ribattuto ad ogni estremità.

2.6.4.20 - Bottazzo

Materiale:

Rovere, Frassino, Cedro, Sitka spruce, Teak

Dimensioni:

mm. 22x22 +/- 3 mm

Forma:

Arrotondato esternamente

Fissaggio:

Inchiodato od avvitato, esternamente al primo corso, alla falchetta.

2.6.4.21 - Chigliette laterali

Materiale:

Rovere, Teak, Iroko

Dimensioni:

Titolo 2.1.2.2

Forma:

Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.5.4

Fissaggio:

Avvitate al corso

2.6.4.22 - Materiali di connessione

Chiodi a ribattere in rame, Bulloni - Dadi - Viti in acciaio inox, ottone, bronzo, colla marina, epossidica o poliuretanica.

[1] A seguito di delibera assembleare in data 12 marzo 2011 è stata confermata l'interpretazione anche ai sensi dell'art. 6.3, ai sensi della quale sussiste per i Dinghy Classici l'obbligatorietà di essere stazzati e di partecipare alle regate muniti a bordo di tutto ciò che è compreso nei piani di costruzione (Tav. 1), ivi inclusi tutti i paglioli (di prua, centrali e di poppa).

2.7 - REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE DEI DINGHY MODERNI

2.7.0 - Premessa

L' imbarcazione moderna rappresenta l' evoluzione della classica sia per quanto riguarda i materiali, le tecniche costruttive e la sicurezza in navigazione.
Il Dinghy moderno deve mantenere le caratteristiche peculiari del progetto di Cockshott per quanto concerne la robustezza, economicità di costruzione e la longevità sportiva.
Se usato in regata, deve avere prestazioni paragonabili e simili al modello classico al quale le seguenti regole si ispirano.
Per quanto non fosse stato regolamentato bisognerà fare riferimento alla normativa prevista per le barche classiche nonché ai loro disegni.

Le imbarcazioni moderne si dividono in tre tipologie:

Vetroresina/Legno

Sola Vetroresina

Incollate in compensato marino o legno massello

Esse possono essere costruite con doppifondi totali, parziali e senza doppifondi.
E' ammessa la costruzione parziale o totale in vetroresina.
Chiunque desideri costruire un Dinghy 12' moderno dovrà presentare domanda di autorizzazione alla costruzione all' AICD, accompagnata da disegni e relazione tecnica.

2.7.0.1 - Scafo delle imbarcazioni in Vtr/legno e sola Vtr.

Gli stampi per la costruzione del Dinghy 12' dovranno essere approvati dall'AICD.
Per la costruzione dello stampo potrà essere utilizzato come modello uno scafo di Dinghy 12' regolarmente stazzato e non soggetto a sanatoria, e quindi conforme alle dimensioni, tolleranze e linee riportate sui piani di costruzione e alle prescrizioni delle presenti regole.

L'approvazione definitiva dello stampo, e quindi degli scafi con lo stesso prodotti, sarà possibile esclusivamente dopo la completa stazzatura del prototipo che deve anche essere ispezionato e ritenuto conforme dal Comitato Tecnico della Classe.

Le linee d'acqua dello scafo dovranno essere controllate con l'utilizzo delle Dime e Seste ufficiali della Classe.

Dopo l'approvazione definitiva, il Cantiere costruttore sarà autorizzato ad emettere per ogni scafo prodotto una dichiarazione di conformità al prototipo stazzato.

La modifica dello stampo comporterà una nuova procedura di approvazione AICD e quindi una dichiarazione di conformità al prototipo realizzato con lo stampo modificato.

E' ammessa la realizzazione dello stampo utilizzando un modello di scafo Dinghy 12' costruito dal Cantiere esclusivamente dopo l'approvazione del modello e la verifica positiva della completa conformità ai piani di costruzione, alle linee d'acqua ed alle presenti regole tecniche da parte del Comitato Tecnico della Classe.

2.7.0.2 - Doppifondi e riserve di galleggiamento

Il doppiofondo e le riserve di galleggiamento dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico AICD.
I doppifondi dovranno essere completamente ispezionabili.
Tutte le disposizioni del doppiofondo dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico.

1 - *per imbarcazioni prodotte da stampo*
Il costruttore dovrà sottoporre al Comitato Tecnico i disegni preliminari; dopo l'approvazione del Comitato Tecnico il costruttore potrà iniziare la costruzione dello stampo sotto il controllo del Comitato Tecnico che verificherà il rispetto dei disegni approvati.
Dopo la stazza della prima imbarcazione al Cantiere verrà rilasciato dall' AICD un certificato di conformità.

2 - *per prototipi*
Il costruttore dovrà sottoporre i disegni al Comitato Tecnico per essere approvati, dopo l'approvazione il costruttore potrà iniziare la costruzione sotto il controllo del Comitato Tecnico che verificherà il rispetto dei disegni approvati.

3 - *per imbarcazioni già precedentemente stazzate*
Il progetto e il disegno di modifica devono essere sottoposti al Comitato Tecnico per l'approvazione.
Le modifiche comportano una nuova stazza da parte di uno Stazzatore FIV abilitato dalla Classe per il rilascio di un nuovo certificato modificato.
Nel certificato dovrà essere inserito dove l'imbarcazione è stata modificata rispetto all'imbarcazione già stazzata e come è stata modificata.

4 – *piano di calpestio*
Qualsiasi punto del piano orizzontale (estradosso) del doppiofondo non deve superare il livello individuato dal piano orizzontale passante per la linea congiungente la quota di mm. 340 in corrispondenza della sezione "D" e la quota di mm. 340 in corrispondenza dello specchio di poppa (Vedi Tav. 2a e Tav.2b).

5 - *riserve di galleggiamento fisse o strutturali.*
Potranno essere realizzate casse stagne sotto i banchi voga, sotto la panca di poppa, a prua della scassa dell'albero e lateralmente ad essa, e nel prolungamento ed andamento delle panche laterali verso prua.
E' fatto divieto di modificare il raggio di curvatura delle panche in prossimità del banco di voga al solo scopo di aumentare il volume delle casse sul prolungamento delle stesse.
I cantieri costruttori dovranno garantire che, tra doppifondi e riserve di galleggiamento, vi siano almeno tre volumi stagni separati tali che sottraendo dal volume totale il volume di ciascuno di essi il volume rimasto sia di almeno 140 litri.
Se questa condizione non fosse rispettata dovranno essere fissati sotto le panche e nei prolungamenti verso prua delle riserve di galleggiamento di espanso o dei serbatoi gonfiabili, per un totale di 140 litri.

6 - *superficie di calpestio*
La superficie minima di calpestio dei doppifondi non dovrà comunque essere inferiore a 215 dmq

2.7.0.3 - Materiale

Costruzione dell' imbarcazione: vetroresina, costituita da Matt o tessuto in fibra di vetro biassiale e unidirezionale e resina poliestere o vinilestere.

Sono vietate le costruzioni in composito, kevlar, carbonio, boro.
Non è' permessa la costruzione con la tecnica del sottovuoto ed è vietata, nel processo di costruzione, la cottura in forno dei manufatti.
Lo spessore minimo (comprensivo dello strato di gelcoat) della stratificazione dello scafo dovrà essere di 2,5 mm monolitico e lo spessore dovrà essere il più possibile uniforme; esso potrà essere superiore in corrispondenza (massimo 5mm con una tolleranza di + 1mm) delle sovrapposizioni di matt, del dritto di prua, della chiglia e nelle zone limitate al collegamento con lo scafo della cassa di deriva, del doppiofondo, delle paratie di divisione del doppiofondo, e dei rinforzi permessi, nonché nel pozzetto nel quale, nelle barche con doppiofondo, é montato lo svuotatore dinamico.

Nel guscio per realizzare la continuità del foglio di mat e della resinatura sugli spigoli del clinker lo spessore è maggiore di quanto indicato nel paragrafo precedente.
Sullo spigolo esterno per evitare la rottura del gelcoat (e la conseguente stuccatura) all' apertura dello stampo, è consentito apporre un filo di row .

Non è possibile aumentare gli spessori al solo fine di distribuire differentemente i pesi dello scafo o di livellare i gradini del clinker nella parte interna dello scalino.
Per i doppifondi è ammessa la costruzione con cadorite o espanso simile, di spessore massimo di 15 mm.
In questo caso lo spessore minimo della vetroresina dovrà essere di 1, 5 mm per ciascuno dei due rivestimenti.

2.7.0.4 - Rinforzi e paratie

Sono ammessi rinforzi a Omega

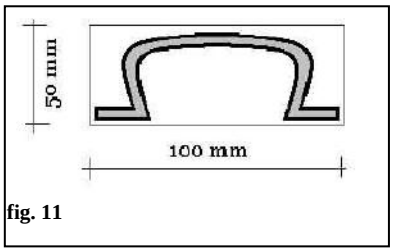
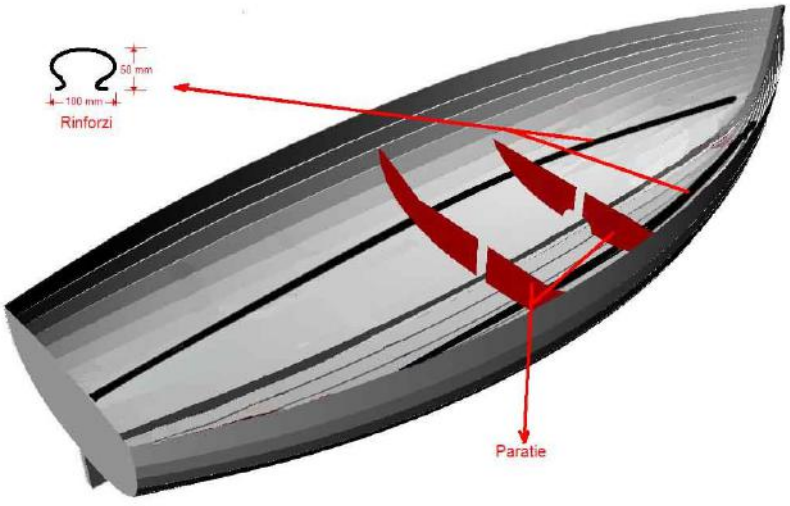


fig. 11

Nella costruzione dello scafo sono ammessi n. 2 rinforzi a Omega prua/poppa della dimensione massima di 100 mm di larghezza e 50 mm di altezza.
Sono ammesse massimo 2 (4 semiparatie se a cavallo della cassa della deriva) paratie trasversali in vetroresina o legno dello spessore massimo di 16 mm che serviranno anche come divisione stagna dei doppifondi.
Potranno essere realizzate in vtr o legno o anche compensato marino.
Nelle barche in cui il doppiofondo si estende fino a poppa, è consentita una ulteriore paratia dello spessore di 16mm - trasversale o longitudinale – sopra la chiglia nella parte poppiera, allo scopo di sorreggerlo .
Qualora il doppiofondo poppiero presenti un largo e profondo pozzetto calpestabile , tale paratia non è consentita.



2.7.0.5 - Rinforzi per attrezzatura

Al fine di assicurare la tenuta di viti e perni passanti sono ammessi sotto il doppiofondo rinforzi orizzontali in legno e/o in piattine o rondelle di acciaio resinati o incollati nello spazio nel quale è fissata attrezzatura (quali, ad esempio, bozzelli, strozza scotte, scassa dell'albero….) sottoposta a particolare usura o sollecitazione. Tali rinforzi sono permessi nella zona strettamente necessaria sottostante alla attrezzatura e non devono assolutamente servire quale sostegno del doppiofondo.

2.7.0.6 - Rinforzo sotto la scassa dell' albero

Un solo rinforzo dei doppifondi sottostante la scassa dell' albero è ammesso.
Esso può essere trasversale di mm 300, ovvero a croce delle dimensioni massime di 300 mm X 300 mm, ovvero interno allo spazio della chiglia esteso dalla cassa di deriva al dritto di prua.
L' altezza prevista è fino al congiungimento col doppiofondo.
Il materiale previsto è: vtr o legno dello spessore massimo di 16 mm.

2.7.0.7 - Le ordinate, il dritto di poppa,il gomito (prestantino), il paramezzale

Sono vietati per la costruzione in vetroresina in quanto non necessari, mentre i correnti dei paglioli possono essere ammessi, dove non esistono doppifondi, ed essere fissati ai madieri.

2.7.0.8 - Madieri

Se realizzati devono essere in vtr o legno o compensato/marino resinati.
Devono avere spessore massimo di mm 16 ed altezza massima mm .70 secondo le specifiche del disegno del dinghy classico (Tav. 1) per quanto concerne la loro disposizione e numero:
- sono vietati sotto i doppifondi totali e parziali, in quanto le 2 (4 semiparatie) paratie indicate suppliscono alla funzione.
- sono vietati anche nelle zone prive di doppifondi dove non esistano casse stagne laterali e/o poppiera
- sono obbligatori nelle imbarcazioni con doppifondi parziali nelle zone non coperte in cui lo scafo è a vista e non esistano casse stagne laterali e/o poppiere.

Devono essere dentati per adattarsi al fasciame.

2.7.0.9 - Paglioli

I paglioli devono essere realizzati:
- per le barche senza doppifondi, come stabilito al Titolo 2.6.4.18;
- per le barche con doppifondi parziali dovranno essere presenti solo nelle zone prive di doppiofondo
- nelle barche con doppifondi totali sono opzionali.

In ogni caso dovranno essere opportunamente fissati allo scafo.

2.7.0.10 - Chiglia

Dimensioni come indicato al punto 2.1.2.4 . Lo spessore delle pareti (massimo 5 mm) non dovrà permettere di avere una chiglia con un peso maggiore della chiglia in legno.
Lo spazio interno alla chiglia può essere riempito di materiale galleggiante con un peso complessivo massimo di kg 1,5.

2.7.0.11 – Ruota, dritto di prua

Dimensioni come da disegni per l'imbarcazione classica (Tav.1).
La parte superiore del dritto di prua può contenere un anima in legno (prescritto legno duro quale iroko o rovere) o anche in metallo, che termina nella pernaccia.

2.7.0.12 - Cassa della deriva

La cassa della deriva dovrà essere realizzata come indicato al punto 2.1.6
Se in legno dovrà rispettare le specifiche delle imbarcazioni classiche.
Se in vetroresina dovrà avere le dimensioni delle pareti uguali all' imbarcazione classica; per ottenere tale spessore é possibile utilizzare cadorite o espanso similare.
Potrà essere rivestita in legno.
Solo per le imbarcazioni senza doppifondi può essere collegata al banco di voga anteriore con due pendenti.

2.7.0.13 - Fasciame

Le fiancate dello scafo dovranno essere realizzate come indicato al punto 2.1.2.2

2.7.0.14 - Scassa dell'albero

In metallo, deve essere fissata al doppiofondo o alla chiglia o in essi incavata.
(vedi punto 2.1.7).

2.7.0.15 - Chigliette laterali

Vedi punto 2.1.2.2

2.7.1 - Imbarcazioni in vetroresina e legno

Il rinforzo dello specchio di poppa, panche e banchi di voga, palchetto della mastra, ghirlanda, braccioli, falchetta/ bottazzo/scalmiera devono essere in legno.

E' vietato alle barche in vetroresina/legno utilizzare bottazzo, falchetta,panche, banchi di voga, palchetto della mastra e ghirlanda in vetroresina.

Per quanto non previsto nei punti di questo paragrafo concernente i sopra detti elementi si deve far riferimento ai disegni e a quanto previsto al punto 2,6 per le barche classiche.

2.7.1.1 - Specchio di poppa

Dimensioni e forma:
Vedi Titolo 2.1.2.1
La tolleranza sullo specchio di poppa è di -5+10 mm sulla misura di 844 mm
Spessore VTR:
massimo 5 mm.
Materiale:

E’ prescritto rivestire in legno (Mogano, Cedro o Teak) tutto o in parte lo specchio di poppa sul lato interno.
E' consentito apporre un rinforzo in compensato all’agugliotto inferiore del timone.

2.7.1.2 - Panche laterali e di poppa e Banchi di Voga

Materiale:
Mogano o Cedro anche multistrato
Dimensioni:
Come per le barche classiche
Forma:
Vedi Tav. 1

Per le barche con doppifondi viene concessa una tolleranza di 30 mm in meno sulla distanza del piano delle panche e dei banchi di voga dalla falchetta.
Sotto la panca di poppa, come per le barche classiche, si potrà fissare una traversa da mm 50X20.

2.7.1.3 - Palchetto della mastra e mastra dell'albero

Materiale:
Mogano o Cedro, anche multistrato.
Dimensioni:
mm. 200x20; Spessore minimo 20 mm
La mastra potrà permettere uno spostamento totale dell'albero prua/poppa di mm. 20 max, laterale di mm.10 max. E' ammessa una boccola di centraggio per rispettare queste tolleranze.
Il centro della mastra deve essere posizionato a mm 420 dal piano passante per il dritto di prua, escludendo il rinforzo.
Forma:
Vedi Titolo 2.1.4.3 e Tav.1
Fissaggio:
A due braccioli orizzontali di spessore minimo di mm. 20 ed alla falchetta.
Due braccioli verticali (pendenti) sono permessi solo nelle barche senza doppiofondo e, se realizzati , dovranno essere in rovere, mogano o cedro.

2.7.1.4 - Ghirlanda

Materiale:
Rovere Mogano o Cedro, anche multistrato
Dimensioni:
Spessore minimo mm. 20
Forma:
Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.4.3 (può non essere collegata al palchetto della mastra)
Fissaggio:
Alla falchetta ed, eventualmente, al palchetto della mastra.

2.7.1.5 - Braccioli orizzontali di poppa

Materiale:
Rovere, Frassino o Cedro
Dimensioni:
Spessore minimo mm.20.
Forma:
Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.4.4

Fissaggio:
Alla falchetta ed allo specchio di poppa a 30 mm dalla tangente alla sua faccia superiore.

2.7.1.6 - Braccioli verticali dei banchi di voga

Materiale:
Rovere, Frassino o Cedro
Dimensioni:
Spessore minimo mm.20.
Forma:
Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.4.4
Fissaggio:
Due braccioli ad ogni estremità di ciascun banco di voga

2.7.1.7 - Falchetta e scalmiere

Alla falchetta dovranno essere fissate almeno una coppia di scalmiere ,, a livello di uno dei banchi di voga, realmente utilizzabili (Vedi Titolo 2.1.4.4).

Materiale:
Rovere, Frassino, Cedro, Teak
Dimensioni:
mm. 32 di altezza x 25 di larghezza , rastremata a prua e a poppa a mm 20
Forma:
Vedi Tav. 1

2.7.1.8 - Bottazzo

Materiale:
Rovere, Frassino, Cedro, Teak
Dimensioni:
mm. 22x22 +/- 3 mm
Forma:
Arrotondato esternamente

2.7.2 - Imbarcazioni totalmente in vetroresina

E' vietato alle barche interamente in vetroresina di utilizzare bottazzo, falchetta,panche, banchi di voga, palchetto della mastra e ghirlanda in legno.
Ai soli fini estetici è consentito impiallacciare le parti sopraindicate con listelli in legno o sovrapponendoli o incastrandoli alla/nella vetroresina.
Tali parti di legno, dello spessore massimo di 3 mm e di larghezza non superiore a 10 mm, non dovranno costituire rinforzo strutturale e risultare in qualche modo amovibili.

2.7.2.1 - Specchio di poppa

Dimensioni e forma:
Vedi Titolo 2.1.2.1
La tolleranza sullo specchio di poppa è d i -5 +10 mm sulla misura di 844 mm

Spessore VTR:
massimo 5 mm.
Sullo specchio di poppa è previsto il sormonto dei doppifondi sullo scafo: lo spessore complessivo non dovrà essere superiore a 10 mm
Materiale:

E’ consentito apporre un rinforzo in compensato o/e foam, resinati allo specchio di poppa in prossimità degli agugliotti del timone.

2.7.2.2 - Palchetto della mastra e mastra dell'albero

Materiale:
VTR o materiale dei banchi di voga.
Dimensioni:
Spessore mm. 5 minimo se in vtr o 15 mm se viene utilizzato lo stesso materiale usato per i banche di voga
La mastra potrà permettere uno spostamento totale dell'albero prua/poppa di mm. 20 max, laterale di mm.10 max. E' ammessa una boccola di centraggio per rispettare queste tolleranze.
Il centro della mastra deve essere posizionato a mm 420 dal piano passante per il dritto di prua, escludendo il rinforzo.
Forma:
Vedi Titolo 2.1.4.3 e Tav.1
I braccioli orrizzontali tra palchetto e falchetta faranno parte del palchetto : devono avere lo stesso spessore e usare lo stesso materiale, rispettando il più possibile le dimensioni riportate sui disegni.
Fissaggio:
Due braccioli verticali (pendenti) sono permessi solo nelle barche senza doppiofondo e, se realizzati, dovranno essere in VTR dello stesso spessore del palchetto.

2.7.2.3 - Ghirlanda
Fa parte del doppiofondo nel punto in cui lo stesso si unisce allo scafo

Materiale:
VTR
Dimensioni e Forma:
Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.4.3 (può non essere collegata al palchetto della mastra),
dovrà essere il più possibile simile a quella della imbarcazione classica.

2.7.2.4 - Panche laterali e di poppa e Banchi di Voga

Materiale:
Cadorite, o materiale espanso simile
Dimensioni:
Spessore minimo di mm. 15
Se incluse nei doppifondi, lo spessore minimo delle parti orizzontali deve essere non inferiore a mm.2,5
Forma:
Vedi Tav. 1

Per le barche con doppifondi viene concessa una tolleranza di 30 mm in meno sulla distanza del piano delle panche e dei banchi di voga dalla falchetta.

2.7.2.5 - Braccioli verticali dei banchi di voga

Materiale:
VTR
Dimension e Forma:
Vedi Tav.1 e Titolo 2.1.4.4

Dovranno avere una forma uguale ai braccioli delle imbarcazioni classiche
Fissaggio:
Due braccioli ad ogni estremità di ciascun banco di voga

2.7.2.6 - Archetto

Materiale:
Vedi Titolo 2.5.3
Dimensioni e Forma:
Vedi Tav.8 e Titolo 2.5.3
Fissaggio:
L'archetto anziché essere montato sui braccioli potrà essere montato sul punto estremo di congiunzione tra lo scafo e il doppiofondo comunque non oltre 10 mm oltre lo specchio di poppa; in questo caso la sua altezza massima dovrà comunque rispettare le misure previste al titolo 2.5.3

2.7.2.7 - Falchetta bottazzo e scalmiere

Alla falchetta dovranno essere fissate almeno una coppia di scalmiere, a livello di uno dei banchi di voga, posizionate entro il sormonto del doppiofondo con lo scafo, realmente utilizzabili (Vedi Titolo 2.1.4.4).
Materiale:
VTR
Dimensioni:
Spessore massimo 10 mm, nel punto di giuntura scafo/doppiofondo
Forma:
Falchetta e bottazzo devono avere forma simile e le stesse dimensioni (larghezza e altezza) a quelli della imbarcazione in vtr/legno e possono fare parte del doppiofondo nel punto di congiungimento e giuntura dello stesso con lo scafo.

2.7.2.8 - Pernaccia

La pernaccia, nelle imbarcazioni in sola vetroresina, potrà avere forma leggermente differente rispetto ai disegni ma il punto di attacco del bozzello della drizza dovrà essere posizionato all' interno come se la stessa fosse realizzata secondo i disegni.

2.7.3 - Imbarcazioni incollate in compensato marino e legno massello

E' possibile la costruzione di scafi in legno o compensato marino secondo specifiche moderne che però non permetteranno di considerare questi scafi come "Classici".
Esse possono essere costruite con doppifondi totali, parziali e senza doppifondi.

Normativa Comune :
E ammessa la costruzione dello scafo utilizzando compensato marino ovvero legno massiccio.
Il compensato marino, delle stesse essenze previste nelle singole voci, è permesso solo per gli scafi in compensato.
E' vietato nella costruzione di tali imbarcazioni utilizzare vetroresina per parti dello scafo e degli eventuali doppifondi.

2.7.3.1 - Particolari dello scafo

2.7.3.1.1 - Chiglia

Materiale:
Rovere Teak, Iroko, Douglas.

Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.2.4
Fissaggio:
Come imbarcazione classica e/o colla epossidica, marina o colla poliuretanica.
E' ammesso realizzare la chiglia in due pezzi di legno massiccio, laminati e incollati longitudinalmente, con fibre contrapposte della stessa essenza (Rovere, Teak, Iroko, Douglas)

2.7.3.1.2 - Paramezzale

Materiale:
Rovere, Abete o Teak, Iroko, Douglas
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.2.4
Fissaggio:
Fissato sulla chiglia con viti in ottone o inox ogni 100 mm. di distanza. Le viti all'altezza della cassa della deriva devono avere una lunghezza minima di mm.75 ed essere incassate al massimo di mm. 25 nella chiglia e/o colla epossidica, marina o colla poliuretanica.

2.7.3.1.3 – Ruota, dritto di prua e pernaccia

Materiale:
Rovere, Iroko
Dimensioni:
spessore 45 mm min.
Forma:
Come riportata in Tav. 1
Fissaggio:
Incollato alla chiglia ed avvitato o fissato con chiodi in rame a ribattere o solamente incollato con colla epossidica, marina o colla poliuretanica.
E' ammesso realizzare ruota di prua/dritto di prua e pernaccia in due pezzi di legno massiccio, laminati e incollati longitudinalmente, con fibre contrapposte della stessa essenza (Rovere, Iroko)

2.7.3.1.4 - Dritto di poppa

Materiale:
Rovere, Iroko
Dimensioni:
spessore 30 mm min.
Forma:
Come riportata in Tav. 1 - Si può ricavare il dritto di poppa ed il gomito in un solo pezzo da mm. 30 senza incastri.
Fissaggio:
Incassato nel paramezzale ed il gomito fissato mediante viti in rame o Inox, o chiodi di rame e/o colla epossidica, marina o colla poliuretanica.

2.7.3.1.5 - Specchio di poppa

Materiale:
Mogano, Teak.
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.2.1

Forma:
Vedi Titolo 2.1.2.1
Fissaggio:
Avvitato ai corsi ed al dritto di poppa e/o incollato con colla epossidica , marina o colla poliuretanica.

2.7.3.1.6 - Cassa della deriva

Materiale:
Pareti, Riempimento Testate, Tavoletta di copertura:
Mogano, Rovere, Teak, Iroko
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.6
Forma:
Consigliata quella prevista nella Tav.1
Fissaggio:
Con viti di rame o Inox di 7x75 mm ogni 125 mm, e/o colla epossidica , marina o colla poliuretanica.

2.7.3.1.7 - Perno della deriva

Materiale:
Vedi Titolo 2.1.6
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.1.6
Forma:
Vedi Titolo 2.1.6
Fissaggio:
Vedi Titolo 2.1.6

2.7.3.1.8 - Fasciame

Fasciame composto da 12 tavole per parte, dello spessore minimo di 8 mm, sovrapposte mm. 16;
Le tavole dovranno essere piallate lungo lo smusso inferiore, ad eccezione delle estremità, in modo da realizzare l' inclinazione giusta per aderire perfettamente al corso sovrastante (quartabuono).
Gli spigoli esterni non possono essere arrotondati.

Materiale:
Mogano, Teak, Pino, Cedro, Larice
Dimensioni:
Tavole da mm. 8 di spessore.
Forma:
La necessaria per rispettare il Titolo 2.1.2
Fissaggio:
Ogni tavola sarà fissata con un chiodo di rame a ribattere e dischetto alle eventuali ordinate.
Il collegamento fra i corsi dovrà essere realizzato unicamente mediante incollaggio con resine epossidiche, colla poliuretanica o con incollaggio marino

2.7.3.1.9 - Ordinate

Il costruttore ha la facoltà di omettere l' esecuzione delle ordinate.
In tal caso l' omissione dovrà essere totale

Materiale:
Rovere, Olmo ,Frassino, Acacia, Robinia
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.6.4.9
Forma:
Vedi Titolo 2.6.4.9
Fissaggio:
Vedi Titolo 2.6.4.9

2.7.3.1.10 - Scassa dell'Albero

Potrà essere effettuato un incavo per la base dell' albero o in alternativa avvitato un supporto per l'albero in metallo.
Lo spostamento è definito al Titolo 2.1.7

Materiale:
Rovere, Mogano, Teak, Irko
Dimensioni:
Consigliate quelle della Tav. 1
Forma:
Consigliate quelle della Tav. 1
Fissaggio:
Fissata alla ruota di prua ed avvitata a quest'ultima e/o incassata per le imbarcazioni con doppifondi.

2.7.3.1.11 - Falchetta e scalmiere

Alla falchetta dovranno essere fissate almeno una copia di scalmiere, realmente utilizzabili (Vedi Titolo 2.1.4.4).

Materiale:
Rovere, Frassino, Cedro, Iroko, Mogano, Teak
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.6.4.11
Forma:
Vedi Titolo 2.6.4.11
Fissaggio:
Vedi Titolo 2.6.4.11

2.7.3.1.12 - Correnti (o Serrette)

Il costruttore in presenza di doppifondi ha la facoltà di omettere l' esecuzione dei correnti dei paglioli.
I paglioli sono obbligatori nelle zone non coperte dai doppifondi e saranno fissati (in assenza dei correnti) ai madieri.

Materiale:
Rovere, Sitka spruce, Legno del fasciame
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.6.4.9
Forma:
Vedi Titolo 2.6.4.9
Fissaggio:
Vedi Titolo 2.6.4.9

2.7.3.1.13 - Banchi di voga, Panchina di poppa e panche laterali

Per le barche con doppifondi viene concessa una tolleranza di mm. 30 in meno sulla distanza del piano dei banchi di voga e panchine di poppa dalla falchetta.

Materiale:
Mogano o Cedro
Dimensioni:
Vedi Titolo 2.6.4.13 e 2.6.4.15
Forma:
Vedi Titolo 2.6.4.13 e 2.6.4.15
Fissaggio:
Vedi Titolo 2.6.4.13 e 2.6.4.15

2.7.3.1.14 - Ulteriori particolari dello scafo

Tutti i particolari seguenti dovranno avere dimensioni e spessori secondo quanto indicato al Titolo 2.6 - Regolamento di costruzione dei dinghy classici.
Saranno fissati come prescritto per queste imbarcazioni e/o incollati con colla epossidica, marina o colla poliuretanica.

I legni prescritti sono:

Palchetto della mastra:	Mogano o Cedro;
Eventuali pendenti per imbarcazioni prive di doppifondi:	Stesso legno con cui sono stati realizzati i corsi.
Ghirlanda:	Rovere Mogano, Cedro, Iroko
Braccioli orizzontali e dei banchi di voga:	Rovere, Frassino, Cedro, Iroko
Eventuali Paglioli:	Mogano, Abete, Frassino, Teak, Sitka spruce
Madieri:	Rovere, Mogano, Iroko
Bottazzo:	Rovere, Frassino, Cedro, Sitka spruce, Teak
Chigliette laterali:	Rovere, Teak, Iroko

2.7.3.1.15 - Riserve di galleggiamento per le imbarcazioni prive di doppifondi e riserve di galleggiamento fisse

Vedi Titolo 2.1.5.2 - Riserve di galleggiamento.

2.7.3.1.16 - Doppifondi e riserve di galleggiamento fisse

Il doppiofondo e le riserve fisse di galleggiamento dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico AICD.
Tutte le disposizioni del doppiofondo dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico.

Materiale:
I doppifondi-casse stagne fisse dovranno essere realizzati in legno (compensato marino per gli scafi in compensato), dello spessore minimo di mm 6, ed avere una volumetria minima di 140 litri suddivisi almeno in tre compartimenti.

1 - *Per prototipi*

Il costruttore dovrà sottoporre i disegni al Comitato Tecnico per essere approvati, dopo l'approvazione il costruttore potrà iniziare la costruzione sotto il controllo del Comitato Tecnico che verificherà il rispetto dei disegni approvati.

2 - *Per imbarcazioni già precedentemente stazzate*
Il progetto e il disegno di modifica devono essere sottoposti al Comitato Tecnico per l'approvazione.
Le modifiche comportano una nuova stazza da parte di uno Stazzatore FIV per il rilascio di un nuovo certificato modificato.
Nel certificato dovrà essere inserito dove l'imbarcazione è stata modificata rispetto all'imbarcazione già stazzata e come è stata modificata.

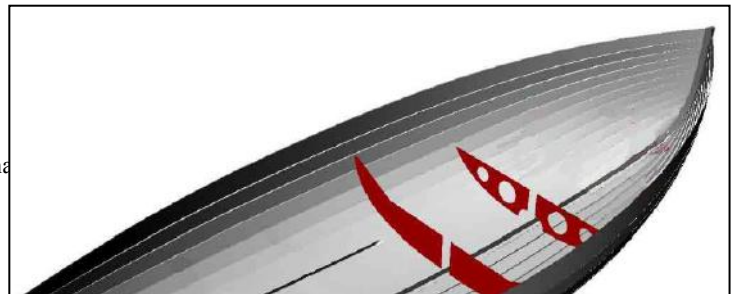
3 - *Piano di calpestio*
Qualsiasi punto del piano orizzontale (estradosso) del doppiofondo non deve superare il livello individuato dal piano orizzontale passante per la linea congiungente la quota di mm. 340 in corrispondenza della sezione "D" e la quota di mm. 340 in corrispondenza dello specchio di poppa. (Vedi Tav. 2c)

4 - *Riserve di galleggiamento*
Se fisse e/o strutturali potranno essere realizzate sotto i banchi voga, sotto la panca di poppa, a prua della scassa dell'albero e lateralmente ad essa, e nel prolungamento ed andamento delle panche laterali verso prua.
E' fatto divieto di modificare il raggio di curvatura della panche in prossimità del banco di voga al solo scopo di aumentare il volume delle casse sul prolungamento delle stesse.
I cantieri costruttori dovranno garantire che tra doppifondi e riserve di galleggiamento vi siano almeno tre volumi stagni separati tali che sottraendo dal volume totale il volume di ciascuno di essi il volume rimasto sia di almeno 140 liitri.

5 - *Superficie di calpestio.*
La superficie di calpestio minima del doppiofondo non dovrà comunque essere inferiore a 215 dmq.

2.7.3.1.17 - Paratie

Saranno realizzate nel numero massimo di 2 (4 semiparatie se in corrispondenza della cassa di deriva) dello spessore massimo di mm.16, di Rovere o Mogano al fine di sorreggere i doppifondi, avvitate o incollate con colla epossidica o marina e serviranno anche come divisione stagna dei doppifondi.
Potranno essere realizzate in legno o compensato marino per gli scafi in compensato.
Nelle barche in cui il doppiofondo si estende fino a poppa è consentita una ulteriore paratia dello spessore di 16 mm, trasversale o longitudinale, sopra il paramezzale nella parte poppiera allo scopo di sorreggerlo.
Nelle barche in cui il doppiofondo si estende fino a poppa , è consentita una ulteriore paratia dello spessore di 16 mm trasversale o l' innalzamento della chiglia (rastremata a 16 mm) nella parte poppiera allo scopo di sorreggerlo.
Qualora il doppiofondo poppiero presenti un largo e profondo pozzetto calpestabile , tali paratie non sono consentite.



2.7.3.1.18 - Rinforzi per attrezzatura

Al fine di assicurare la tenuta di viti e perni passanti sono ammessi sotto il doppiofondo rinforzi orizzontali in legno e/o in piattina o rondelle di acciaio resinati o incollati nello spazio nelle quali è fissata l'attrezzatura (quali ad esempio bozzelli, strozza scotte, scassa dell' albero….) sottoposta a particolare usura o sollecitazione.
Tali rinforzi sono permessi nella zona strettamente necessaria sottostante alla attrezzatura e non devono assolutamente servire quale sostegno del doppiofondo.

2.7.3.1.19 - Rinforzo sotto la scassa dell' albero

Nel caso di imbarcazione con doppifondi, nella zona sottostante la scassa dell'albero, è ammesso un solo rinforzo trasversale di mm 300, ovvero a croce delle dimensioni massime 300 mm x 300 mm, ovvero longitudinale tra la cassa di deriva e la ruota/dritto di prua. Questi rinforzi devono essere posizionati sopra il paramezzale/ruota/dritto di prua e si devono congiungere al doppiofondo mediante viti, o colla epossidica, marina o poliuretanica.
Materiale: Rovere, Mogano, Iroko.

2.7.3.1.20 - Madieri

Devono avere spessore massimo di mm 16, essere realizzati in Rovere e Mogano ed essere avvitati secondo quanto stabilito per le imbarcazioni classiche e/o incollati con colla epossidica, marina o colla poliuretanica.
- sono vietati sotto i doppifondi totali, in quanto le 2 (4 semiparatie) paratie indicate suppliscono alla funzione.
- sono obbligatori nelle imbarcazioni con doppifondi parziali nelle zone non coperte in cui lo scafo è a vista e non esistano casse stagne laterali e/o poppiere.

Devono essere dentati per adattarsi al fasciame e la loro disposizione e numero è come da disegni.

2.7.3.1.21 - Materiali di connessione

Chiodi a ribattere in rame. Bulloni, dadi, viti in acciaio inox, ottone, bronzo.
Colla epossidica, marina o colla poliuretanica.

3. - PIANI COSTRUTTIVI

Al presente Regolamento sono allegati i seguenti Piani costruttivi:

Tav. 1) - SCAFO - Linee d'acqua e specifiche degli scafi classici

Tav. 1a) Scafo e cassa della deriva

Tav. 1b) Sezioni A; B; C; D e specchio di poppa

Tav. 1c) Dritto di prua e pernaccia; Dritto di poppa

Tav. 2) - CONTROSTAMPO

Tav. 2a) Doppi fondi ed interni scafi in VTR/Legno

Tav. 2b) Doppi fondi ed interni scafi in Sola VTR

Tav. 2c) Doppi fondi ed interni scafi in Legno moderni con doppio fondo

Tav. 3) - TIMONE - Forma e misure

Tav. 4) - DERIVA - Forma e misure

Tav. 5) - ANTENNE - Forma e misure

Tav. 6) - VELA - Forma e misure

Tav. 7) - FERRAMENTA (Barche classiche)

4. - REGOLAMENTO DI STAZZA

4.0 - GENERALITÀ

Le operazioni di stazza devono essere eseguite da uno Stazzatore Federale, abilitato per la Classe Dinghy 12p, incaricato dal proprietario dell'imbarcazione.
Il proprietario dell'imbarcazione deve essere iscritto alla FIV, all' AICD ed aver richiesto il numero velico secondo la procedura prevista al punto 1.6

Lo Stazzatore deve compilare in ogni sua parte il Verbale di Stazza (vedi Titolo 5.1.7) e dopo averlo sottoscritto lo invia alla Segreteria della Classe che provvede a rilasciare il Certificato di Stazza.

Qualora sussista il dubbio che nelle operazioni di stazza possa essere stato compiuto un errore, o l'omissione di un dato importante, o che si sia contravvenuto al presente Regolamento, la Classe può rifiutare il rilascio del Certificato di stazza.
In questo caso deve immediatamente darne avviso al proprietario dell'imbarcazione, allo Stazzatore incaricato, ed al Cantiere costruttore mettendo a disposizione il Comitato Tecnico per un controllo in contraddittorio del cui esito sarà steso verbale da inviare al Segretario.

Eventuali interpretazioni richieste alla commissione tecnica alle regole di stazza che coinvolgano dinghy stazzati da uno stazzatore facente parte di essa, debbono essere avvallate da uno secondo stazzatore federale designato dalla classe o dal comitato di regata per le proteste.

Ad operazioni concluse lo Stazzatore dovrà apporre il punzone recante il proprio numero di identificazione FIV nelle posizioni previste al Titolo 1.9

4.1 - PROCEDURE PER LA MISURAZIONE DELLO SCAFO

La lunghezza dello scafo va misurata escludendo la ferramenta di poppa ed eventuali protezioni del dritto di prua.
La larghezza è da considerarsi escluso il bottazzo.

4.1.1 - Peso dello scafo

Lo scafo deve essere pesato con la sola attrezzatura fissata allo scafo e gli eventuali paglioli (se compresi dovranno essere indicati sul certificato di stazza) e con le cime per la regolazione delle manovre.
Sono compresi il timone con barra e stick; sono esclusi remi, scalmi, antenne, deriva, scotta randa, drizza, cima di traino, riserve di galleggiamento mobili.

Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sui pattini laterali, con un peso massimo di kg. 2.
Lo scafo così pesato deve raggiungere i 115 kg.

Un eventuale peso compreso tra 108 kg e 111 kg, senza timone, deve essere compensato con l'applicazione di zavorra in piombo fissata in maniera inamovibile al sedile di poppa a contatto con lo specchio di poppa.
Lo stazzatore dovrà provvedere a piombare la zavorra ed il sistema di fissaggio con il piombo recante il sigillo della FIV.
Tale aggiunta deve essere registrata sul Verbale di Stazza e sul Certificato di stazza.
Un eventuale peso inferiore ai 108 kg rende l'imbarcazione non stazzabile.

4.1.2 - Pendolamento

4.1.2.0 - In generale

La procedura di pendolamento e di verifica del baricentro per la stazza è prevista solo per gli scafi classici e moderni di nuova costruzione e per tutte le imbarcazioni prive di certificato di stazza all'entrata in vigore del presente regolamento fatte salve quelle il cui peso dello scafo senza deriva e timone sia superiore di 10 kg al minimo di stazza.(111 kg).

4.1.2.1 - Preparazione della barca alla prova del pendolamento

Il Dinghy deve essere preparato per le operazioni di pendolamento avendo cura di:
- asciugare tutta l'acqua che potrebbe essere depositata in chiglia o sotto i doppifondi, se presenti;
- togliere deriva e timone;
- asportare tutte le manovre mobili, (stick , albero, vele, picco, scotta randa, pagaia, sassola);
- posizionare le manovre della deriva nella posizione centrale;
- smontare gli arridatoi

4.1.2.2 - Baricentro

La posizione verticale del baricentro dovrà essere nella metà superiore dell'altezza dello scafo (misurata dal fondo chiglia alla falchetta) nella posizione longitudinale del baricentro; una posizione del baricentro verticale alterata (nella metà inferiore dell'altezza dello scafo) non potrà essere corretta con pesi e la barca non sarà stazzabile.
La posizione longitudinale del baricentro dovrà essere compresa fra 1600 e 1750 mm dal piano di riferimento dello specchio di poppa.
Le posizioni verticale e longitudinale del baricentro dovranno essere indicate sul verbale di stazza nella sezione "Note dello Stazzatore"dopo la data di approvazione delle presenti regole (vedi all. A7).

4.1.2.3 - Raggio di Inerzia

Il raggio di inerzia longitudinale dello scafo non potrà essere inferiore a 970 mm.
Il raggio potrà essere corretto con dei pesi, come indicato precedentemente, che potranno sommarsi a quelli posti per correggere il peso dello scafo (punto 2.1.3.2)
Al fine di ottenere la conformità al requisito di peso minimo di stazza, posizione del baricentro e raggio d'inerzia, il totale dei pesi correttori non potrà essere superiore a 6 kg.
Qualora dopo l'applicazione dei pesi correttori uno dei tre requisiti (peso-baricentro-raggio di inerzia) non fosse ancora soddisfatto la barca sarà dichiarata non stazzabile.
Per tutte le imbarcazioni, nuove e/o mai stazzate, dopo la data di approvazione delle presenti regole , il valore del raggio d'inerzia dovrà essere indicato sul certificato di stazza nella sezione "Note dello Stazzatore" (vedi all. A7).

4.1.2.4 - Deroghe alle misure del baricentro e del raggio d'inerzia

Potranno essere effettuate, a mero scopo ricognitivo/statistico, misurazioni a campione del baricentro e raggio d'inerzia sui Dinghy di qualsiasi genere già provvisti di certificato di stazza al momento di entrata in vigore del presente regolamento.

4.1.2.5 - Descrizione degli strumenti usati per la prova di pendolamento e della procedura di esecuzione della prova

Gli strumenti di misura sono caratterizzati dall'attrezzatura fissa costituita da un portale metallico della misura di almeno 2 metri di larghezza per 1,2 di altezza nei punti di fulcro del pendolo.
Può essere utilizzato un portale superiore aggiuntivo, ai fini di una agevole esecuzione della misura del peso dell'imbarcazione.
Un secondo strumento necessario è un cronometro oppure una sonda ad ultrasuoni che, attraverso un adeguato software funzionante su un PC collegato, può rilevare con precisione di almeno un decimo di secondo il periodo di oscillazione del Dinghy in moto.
Tale strumento denominato Go Motion deve essere posizionato sotto la parte poppiera della chiglia.
Il Dinghy deve essere posizionato in uno stato di equilibrio con lo specchio di poppa in posizione ortogonale alla linea di base costituita dalla parallela al pavimento in bolla.
La prova deve essere effettuata secondo la procedura P001 che prevede la misurazione della distanza della poppa dal fulcro del pendolo (posizione del baricentro longitudinale) e la misurazione dei periodi di oscillazione eseguiti con due diverse distanze dal fulcro.
In questo modo, secondo l'applicazione delle formule indicate nella procedura, si ottiene la posizione del raggio d'inerzia, ovvero la distanza longitudinale dal fulcro ove si concentra la massa della parte poppiera e della parte prodiera del Dinghy, nonchè la distanza in senso verticale del baricentro rispetto alla chiglia.
Per la registrazione della prova si deve utilizzare l'allegato alla procedura P001, denominato PendPad.01.

4.1.3 - Stazza degli scafi di imbarcazioni in legno

Per verificare le linee d'acqua dello scafo:

a) posizionare lo scafo con la chiglia rivolta verso l'alto, dovrà essere materializzata la linea di base utilizzando la dimensione A, rispetto al fasciame, allo specchio di poppa e la dimensione I rispetto alla chiglia, ruota di prora.
b) Le 17 sezioni riportate sui disegni originali sono posizionate a partire da poppa e numerate in modo tale che lo specchio di poppa sia la n.17.
   La distanza tra le sezioni è di mm. 216 dalla sezione 17 alla sezione 1, la distanza della sezione 1 dalla ruota di prora è di mm. 204.
c) Sulla linea di base dovranno essere individuate le sezioni dispari del punto "b".
   In queste sezioni dovranno essere prese due serie di misure: la prima indicata dalle lettere da S ad L, tra la linea di base ed il fondo della chiglia; la seconda indicata dalle lettere da B ad H, tra il fondo della chiglia ed il fasciame interno.(se si misura il fasciame esterno utilizzare le misure indicate dalla tavola 1 defalcando mm. 8).
d) Nel caso in cui le misure non rientrino nelle tolleranze previste, ripetere le misure posizionando la linea di base modificando i valori di A ed I, purché all'interno delle tolleranze prescritte anche per queste dimensioni.
e) Larghezza della chiglia: Vedi Titolo 2.1.2.4.
f) Sempre con lo scafo rovesciato si controlleranno con le dime ufficiali AICD, da richiedere alla Segreteria, le forme dello specchio di poppa, delle sezioni 13(A), 9(B), 5(C), 2(D), e del dritto di prua.
   Le dime devono verificare la corrispondenza con la curva di inviluppo degli angoli esterni del fasciame.
   Le dime devono essere poste in modo rigidamente parallelo allo specchio di poppa.

g) Posizionando lo scafo con la chiglia rivolta verso il basso dovranno essere individuate le sezioni 17, 13(A), 9(B), 5(C), 2(D), in cui misurare le larghezze esterne dello scafo (escluso il bottazzo) con le tolleranze prescritte (vedi Titolo 2.1.2).

h) Larghezza del paramezzale: Vedi Titolo 2.1.2.4

i) Distanza delle lande dalla prua: vedi Titolo 2.5.2

4.1.4 - Stazza degli stampi e dei prototipi in vetroresina

Sia per la stazza di uno stampo attraverso la misura del primo prototipo realizzato, che per la stazza di imbarcazioni in vetroresina che non abbiano il certificato di conformità si procede come al punto 4.1.3
Per i prototipi si deve eseguire il test di pendolamento prima dell'approvazione del prototipo stesso.
Le barche successive prodotte con lo stesso stampo dovranno essere realizzate mantenendo i valori del test di pendolamento del prototipo.
Per quanto riguarda invece le vele esistenti dotate di cavetto utilizzabile per tendere la caduta prodiera della vela, esse devono avere tale cavetto bloccato in maniera permanente, utilizzando anche mezzi alternativi alla fettuccia di cui al punto 2.4.1.

4.1.5 - Stazza degli scafi in vetroresina con dichiarazione di conformità

Per gli scafi con dichiarazione di conformità si può procedere in modo semplificato misurando le altezze e la larghezza della chiglia, le larghezze della poppa e delle sezioni 13(A), 9(B), 5(C), 2(D), e l'altezza, dal lato inferiore della chiglia alla falchetta, della sezione B (vedi Titoli 2.1.1 e 2.1.2).

E' importante però verificare l'omogeneità della realizzazione (dichiarata dal cantiere conforme) rispetto al progetto depositato presso la Classe dal cantiere stesso.

L'omogeneità può essere verificata chiedendo al cantiere o alla Classe di prendere in visione i disegni e le specifiche costruttive depositate dal cantiere e siglate anche dal Comitato Tecnico

4.1.6 - Stazza della posizione del perno della deriva e dell' angolo di deriva

Per le misure vedi Titolo 2.1.6

Il perno di deriva si deve trovare da poppa alla misura calcolata considerando la lunghezza effettiva della barca (3660mm +/- 10) sottraendo 1397mm +/- 20mm. dalla linea del filo a piombo del punto di riferimento poppiero , con la barca posizionata con lo specchio di poppa in bolla verticale.
La modalità migliore per misurare questa distanza è quella di posizionare un profilo di alluminio sopra la pernaccia, appoggiandolo sul bordo dello specchio di poppa fino all'ortogonalità, riportare quindi la misura per perno con una squadra fino alla base inferiore del profilo e quindi misurare su di esso la misura (si ricordi di sottrarre dalla misura gli 8 mm del semidiametro della bussola).
Il lato inferiore della bussola del perno di deriva deve avere anche la distanza minima di 71 mm rispetto al lato inferiore della chiglia.
Con lo stesso criterio e procedura , la misura presa dal dritto di prua deve essere 1397 mm. +- 20mm

Dovrà inoltre essere verificato l'angolo di deriva e la sua massima immersione come indicato al Titolo 2.2.2.3, e l' esito di tale verifica dovrà essere riportata sul verbale di stazza.

4.2 - STAZZA DELLE APPENDICI E DELLE ANTENNE

- Deriva
Misurarla come da Titolo 2.2.2, verificarne il materiale, pesarla e segnarvi numero velico e timbro dello stazzatore posti in maniera indelebile.

- Timone
Misurarlo come da Titolo 2.2.1, pesarlo e segnarvi numero velico e timbro dello stazzatore posti in maniera indelebile sulla pala.

Verificare che sia corretta la posizione della marca e controllare che sullo scafo essa corrisponda al punto di stazza.

- Antenne
Misurarle come da Titolo 2.3, verificarne la conformità.
Controllare l'esattezza della posizione delle marche.

- Manovre
Verificare che tutte le manovre corrispondano a quanto indicato nel Titolo 2.5

4.3 - STAZZA DELLA VELA

4.3.1. Per le misure vedi Titolo 2.4

Misurare lati e diagonali della vela in condizioni asciutte e su un pavimento piano.
Controllare la misura della finestra e dei rinforzi primari, verificare che la caduta prodiera non sia regolabile e che non vi siano bugne aggiuntive oltre a quelle consentite per le mani di terzaroli.
Il timbro dello Stazzatore e la data di stazza devono essere apposti con inchiostro indelebile, come da indicazione ISAF, nell'angolo di mura sul lato di dritta.

4.3.2. La FIV può approvare la produzione autocertificata delle vele secondo il sistema ISAF IN-House Certification.

5 – PROCEDURE DI AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE CANTIERISICA, DI CERTIFICAZIONE DI CONFORMITÀ E DI STAZZATURA DELLO SCAFO, DELLE APPENDICI, DELLE ANTENNE E DELLA VELA.

Il seguente schema sintetizza le procedure di autorizzazione cantieristica, certificazione, stazza e regolarizzazione amministrativa per il rilascio di un certificato di stazza di uno scafo.

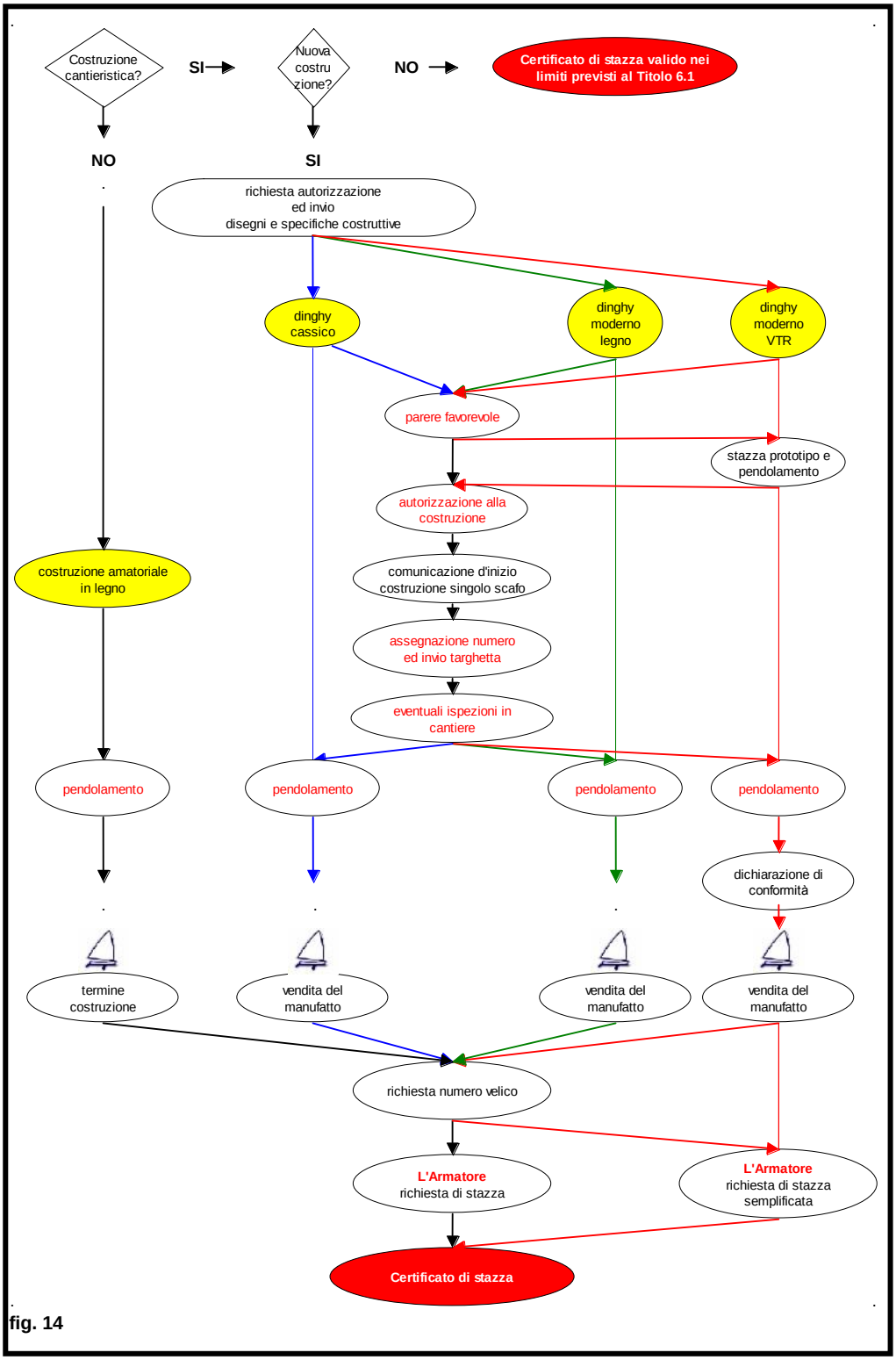


fig. 14

5.1 - AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE

Ogni Cantiere che intenda costruire dinghy 12', in qualsiasi materiale ammesso, deve chiedere preventivamente, con lettera raccomandata, alla Classe l'autorizzazione a costruire e, contestualmente, consegnare i disegni e le specifiche costruttive del progetto che intende realizzare (vedi Titolo 1.8).

Tale documentazione deve essere valutata dal Comitato Tecnico che esprimerà, con nota scritta e motivata alla Classe, parere:
- favorevole
- favorevole con richiesta di modifiche
- negativo

La Classe invierà il parere al Cantiere e, se favorevole, l'Autorizzazione alla costruzione.

- **Per gli scafi in legno (classico e moderno)** il Cantiere, ottenuta l'autorizzazione, potrà iniziare la costruzione previo quanto indicato al titolo 5.1.2.
  La stazza dello scafo in legno classico e moderno prevede anche la procedura di pendolamento.

- **Per gli scafi in vetroresina** il Cantiere, ottenuto parere favorevole, dovrà far stazzare lo stampo dopo aver costruito il prototipo.
  La Stazza prevede anche la procedura di pendolamento.
  A stazza, positivamente avvenuta, la Classe rilascerà l'autorizzazione a costruire.
  In base a questa il Cantiere potrà realizzare solo barche identiche al progetto (o ai progetti) approvati dalla Classe ed eseguiti sugli stampi stazzati.
  Il mancato rispetto di queste norme può comportare la revoca dell'autorizzazione a costruire da parte della Classe.

5.1.1 - Comunicazione d'inizio costruzione del singolo scafo

Vedi titolo 1.8
"L'inizio della costruzione di una barca deve essere comunicato dal Cantiere alla Classe che assegnerà un numero di costruzione indipendente dal numero velico."

5.1.2 - Richiesta di numero di costruzione

Contestualmente alla comunicazione d'inizio costruzione il Cantiere richiede il numero di identificazione che la Classe invierà impresso sulla targhetta di costruzione di cui al Titolo 1.9.

5.1.3 - Ispezioni in cantiere

Da questo momento il Cantiere deve acconsentire qualsiasi ispezione che la Classe intende effettuare sulla costruzione stessa.

5.1.4 - Dichiarazione di conformità

Terminata la costruzione di uno scafo in vetroresina, ed effettuate le prove di pendolamento, il cantiere emette una dichiarazione di conformità con la quale dichiara la totale rispondenza dello scafo al progetto approvato dall'AICD contenente copia del verbale di stazza del prototipo.

5.1.5 - Costruzione in legno amatoriale

Le costruzioni amatoriali in legno (classiche o moderne) non necessitano di autorizzazione preventiva da parte dell'AICD né sono obbligate a notifica di avvio della costruzione.

5.1.6 - Certificati di stazza

5.1.6.1 - Stazza completa

Per le barche che non dispongono di una dichiarazione di conformità, **l'Armatore** deve richiedere, ad uno Stazzatore autorizzato FIV di sua scelta, la stazza completa in ogni loro particolare e deve essere compilato un verbale di misurazione dettagliato.

5.1.6.2 - Stazza semplificata

In presenza di una dichiarazione di conformità, **l'Armatore** deve richiedere, ad uno Stazzatore autorizzato FIV di sua scelta, la stazza semplificata e deve essere compilato il verbale di misurazione semplificato.

5.1.6.3 - Ristazzatura per problemi tecnici

Nel caso di un certificato ritirato per irregolarità riscontrate o per modifiche apportate all'imbarcazione e dichiarate dal proprietario, dovrà essere effettuata una nuova stazza che potrà comunque avvalersi di alcune delle misure precedentemente effettuate, se lo stazzatore ritiene che esse debbano considerarsi ancora valide.

5.1.6.4 - Regolarizzazione per interventi manutentivi

Qualora un'imbarcazione già stazzata, per qualsiasi ragione, debba procedere ad una riparazione che implichi la sostituzione di un qualsiasi elemento dello scafo, il proprietario ed il cantiere si impegnano ad utilizzare materiale che abbia caratteristiche simili in qualità e peso specifico a quelle del materiale sostituito.

Per identificare il tipo di manutenzione si intende per 100% la somma della parti strutturali di cui è formato un Dinghy classico.

Si intende per manutenzione ordinaria:
l'intervento teso a mantenere in efficienza e nello stato in cui è stata stazzata l'imbarcazione, anche con l'eventuale sostituzione di elementi non strutturali.

Si intende per manutenzione straordinaria:
l'intervento teso a riportare in efficienza e nello stato in cui è stata stazzata l'imbarcazione, anche con la sostituzione di elementi strutturali per non più del 20 %.

Si intende per ristrutturazione:
l'intervento teso a ripristinare le caratteristiche iniziali dell'imbarcazione, anche con la sostituzione di elementi strutturali per non più del 50 %.

Si intende ricostruzione:
La sostituzione di più del 50% di elementi strutturali.

Le imbarcazioni che hanno subito un intervento di ristrutturazione o di ricostruzione sono soggette a nuova stazza.
In questo caso perdono i diritti derivanti da sanatorie precedenti.

Ogni intervento di recupero deve essere mirato a riportare l'imbarcazione nelle condizioni di costruzione iniziale sostituendo e/o riparando parti strutturali dello scafo (quali ordinate, corsi, ecc.) seguendo le tecniche tradizionali di costruzione. Nell'ambito di questo procedimento è consentito l'utilizzo di colle epossidiche o poliuretaniche allo scopo di eliminare possibili residue vie d'acqua o di riparare parti ammalorate.
Non è permesso, invece, un recupero semplicemente rivestendo e/o impregnando la barca in resine.

5.1.6.5 - Regolarizzazione per problemi amministrativi

Quando un certificato diviene invalido per ragioni amministrative (ad esempio cambio diproprietà) ne verrà emesso uno nuovo, che manterrà il numero del precedente certificato, senza necessariamente provvedere ad una nuova stazza dello scafo.
Questa comunque può essere richiesta ad insindacabile richiesta della Classe.

5.1.7 - Modulistica

Tutti i moduli devono essere compilati a mano.
La modulistica è riportata in Allegato A
Può essere modificata dal Consiglio della Classe al bisogno.

6. - NORME VARIE E TRANSITORIE

6.1 - ENTRATA IN VIGORE DELLE NUOVE REGOLE

6.1.1 Il presente Regolamento entra in vigore dalla data di approvazione della Assemblea fatte salve eventuali modifiche richieste dalla FIV in sede d'approvazione della stessa ai sensi dell'art. 57 del relativo Regolamento allo Statuto.

6.1.2 Le imbarcazioni in possesso di un certificato di stazza valido al momento di entrata in vigore del presente Regolamento che siano conformi al Regolamento di classe in vigore al momento del rilascio di tale certificato di stazza, salvo quanto prescritto sotto sub 6.1.4, possono regatare senza essere modificate.

6.1.3 Le imbarcazioni costruite prima dell'approvazione Assemblare del presente regolamento , in possesso di un certificato di stazza valido che presentino differenze originali strutturali dello scafo rispetto al presente Regolamento e/o a quello in vigore al momento del rilascio del relativo certificato di stazza, potranno regatare senza essere modificate, salvo quanto prescritto sotto sub 6.1.4

6.1.4 Entro 60 giorni dall'entrata in vigore delle presenti regole dovranno invece essere modificate le manovre fisse e correnti e quant'altro non interessi la struttura dello scafo, se non conforme alle presenti regole.

6.1.5 La non conformità alle presenti regole determina il mancato rilascio del certificato di stazza, da parte della Classe ovvero il suo ritiro su segnalazione di uno stazzatore FIV o di un Comitato di Regata, fatto salvo quanto stabilito sopra sub 6.1.2. e 6.1.3.

6.2 - AGGIORNAMENTO STAZZATORI

Entro la data dell'assemblea dell'anno successivo all'entrata in vigore delle presenti regole, verranno organizzate da parte del Comitato Tecnico giornate di aggiornamento sulle modifiche regolamentari relative alle procedure di stazza cui saranno invitati a partecipare gli stazzatori FIV interessati . Prima di tale giornata essi potranno rivolgersi al Comitato Tecnico per avere indicazioni operative per procedere alle operazioni di stazza.

6.3 - TEMPORANEA INTERPRETAZIONE DELLE REGOLE

Nel caso di dubbio sull'interpretazione delle presenti regole, potrà essere richiesto un parere al Comitato Tecnico che riferirà al Consiglio Direttivo ed al Segretario di Classe.
L'interpretazione delle regole, fornita dal Segretario dopo questa procedura, sarà vincolante nei confronti degli associati, ma solo fino alla prima Assemblea successiva cui tale interpretazione dovrà essere sottoposta al vaglio dell'Assemblea mediante inserimento all'ordine del giorno.

7. - REGOLE PER LE REGATE

7.1 - DOCUMENTI

Per partecipare a qualsiasi regata della Classe Dinghy, è obbligatorio essere associati all'AICD ed alla FIV.
Questa regola non viene applicata agli equipaggi stranieri.
I soci devono aver pagato la quota sociale annuale almeno 15 giorni prima dell'iscrizione alla regata.
Per partecipare a qualsiasi regata è obbligatorio avere, e presentare, il Certificato di Stazza rilasciato dall' AICD e la tessera FIV.
Per le barche straniere non in possesso di un certificato di stazza AICD , esse dovranno sottoscrivere di essere in regola e conformi alle misure di stazza previste dalle rispettive Associazioni Nazionali.
I proprietari ed i timonieri sono tenuti a mantenere la propria imbarcazione nello stato in cui è stata stazzata, in modo che essa rispetti le presenti regole.

7.2 - EQUIPAGGIO

Normalmente l'equipaggio è costituito dal solo timoniere.
In ogni regata, è ammessa la partecipazione con due persone di equipaggio, purché regolarmente iscritte alla regata.
In tal caso tutte le prove della regata dovranno essere svolte con l'equipaggio dichiarato.

7.3 - USO DELLE ATTREZZATURE DURANTE LA REGATA

In regata, i remi possono essere sostituiti da una pagaia.
Nelle andature portanti la pagaia può servire a tenere il boma nella posizione desiderata; può esserne modificata leggermente (arrotondamento centrale) la forma, per servire meglio allo scopo.
Sono ammesse le cinghie punta piedi.

7.4 - ATTREZZATURE PER REGATE DI SOLI “DINGHY CLASSICI”

Alle regate per Dinghy classici potranno partecipare solo Dinghy con costruzione classica ed attrezzati con antenne e timone esclusivamente di legno.

7.5 - ATTREZZATURE OBBLIGATORIE DI SICUREZZA

In regata ogni imbarcazione dovrà avere una cima galleggiante di almeno 8 metri di lunghezza e 8mm. di diametro che dovrà essere fissata all’albero sotto il palchetto della mastra ed eventualmente contenuta in una “sacchetta”, distinta dalle cime per le manovre; un salvagente per ogni persona a bordo; una sassola o un secchio e una pagaia. (Per le barche classiche o in vtr, ma senza doppio fondo, é prescritto un secchio capiente. (5 Litri).

7.6 - ATTREZZATURE OPZIONALI CONSENTITE E VIETATE

Sono consentiti la bussola, il cronometro, il binocolo e l'anemometro, nonché inclinometro, segnavento sulle vele, segnavento e mostravento di qualsiasi tipo non elettronici, tavole con segnali e bandiere e una sola pompa, anche elettrica, di svuotamento.

E' consentito fissare (velcro – biadesivo –viti) due imbottiture (una per lato) della lunghezza massima di 400 mm che partano dalla faccia inferiore del bottazzo e terminino nella parte inferiore della falchetta al fine di rendere più comoda la prolungata permanenza alle cinghie.
Resta comunque vietato modificare la forma originaria del bottazzo e della falchetta al fine di incassare l' imbottitura o di aumentarne la superficie.
E' consentito portare a bordo vestiti di ricambio, alimenti e bevande, carte con le specifiche della regata, strumenti e ricambi per una manutenzione di fortuna.
E' consentito portare a bordo un telefonino per motivi di sicurezza (in busta stagna).
Non sono consentiti gli strumenti elettronici di comunicazione o di ausilio alla scelta della rotta collegati a Gps, nonché indicatori di velocità istantanei e comunque ogni altra attrezzatura esplicitamente non consentita.

7.7 - MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE REGATE

La velocità massima del vento, per le regate della Classe, é stabilita in 8 m/s mentre la velocità del vento alla partenza non può essere inferiore a 2 m/s.
La regata dovrà comunque essere finita entro il tempo massimo stabilito nel bando di regata.
La regata sarà ritenuta valida anche in caso di riduzione del percorso.
Restano salve tutte le facoltà che competono ai Comitati di Regata in forza del regolamento di Regata ISAF.

Ai Campionati Italiani non è ammesso l'utilizzo di più di due vele standard e di due pènnole, che dovranno preventivamente essere timbrate e riconoscibili.
In tutte le altre regate, fra le singole prove, possono essere sostituiti elementi del rig, conformi al presente regolamento, e vele precedentemente stazzate.

Allegato A

Modulistica

(Tutti i moduli devono essere compilati a mano)

A.1 - Modulo dichiarazione di conformità

Riservato ad A.I.C.D.

Dichiarazione di conformità emessa il ..... N. .....

inviata da .....

in data .....

Mod. A1

Timbro del Cantiere

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'
AL PROGETTO APPROVATO

Il sottoscritto .....

Legale rappresentante del Cantiere Navale .....

con sede operativa in ..... Via .....

DICHIARA CHE

Il Dinghy 12' a N. Velico ..... ed a N. Idenif. AICD .....

venduto al Sig. ..... il .....

- **è stato prodotto, in ogni sua parte, conformemente al progetto autorizzato da AICD con Autorizzazione N. ..... del .....**
- **il prototipo è stato stazzato dal Sig. ..... N.Id.FIV .....**
  con Verbale di Stazza del ..... inviato ad AICD il .....
  che si allega in copia.

DICHIARA INOLTRE CHE

☐ **il manufatto è conforme a quanto disposto dal D.lgo 436/96 " Attuazione della Direttiva 94/25/CE in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto" (Marcatura CE)**

☐ **il manufatto non soggiace a quanto disposto dal D.lgo 436/96 poichè destinato esclusivamente alle regate. [D.Lgo 436/96, art. 3 a)]**

Di quanto sopra ne è stato reso edotto l'Acquirente

Mese Anno 03/2009

A.2 - Modulo verbale di stazza completo

Frontespizio

Riservato ad A.I.C.D.

Certificato di stazza emesso il ..... *N.* .....

spedito a .....

in data .....

Mod. A2

A. I. C. D.

ASSOCIAZIONE ITALIANA
CLASSE DINGHY 12 p.

VERBALE DI STAZZA per DINGHY 12 p.
IN LEGNO

Nome del Dinghy 12 piedi .....

Numero Velico ..... *Numero Identif.AICD* .....

Proprietario .....

..... *N. Tessera FIV* .....

Indirizzo .....

Società alla quale è iscritto .....

Porto d'armamento .....

Costruttore .....

Luogo di costruzione .....

Anno di costruzione ..... *Scafo* ☐ *Classico* ☐ *Moderno*

Stazzato dal Sig. ..... *N.Identificativo FIV* .....

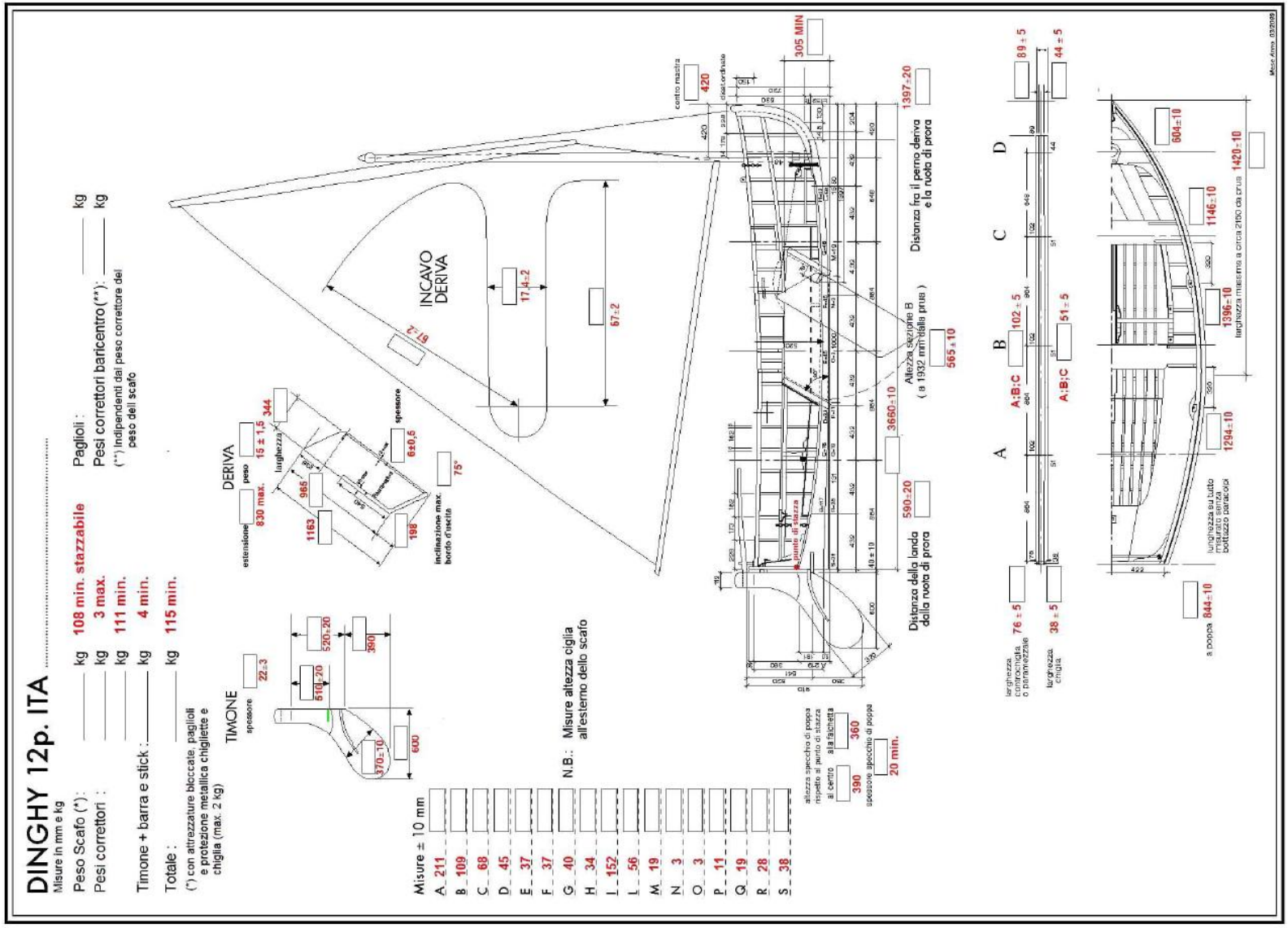
a ..... *il* .....

Inviato all' A.I.C.D. il .....

LO STAZZATORE

Mese Anno 03/2009

Retro


DINGHY 12p. ITA
Misure in mm e kg
Peso Scafo (*): kg 108 min. stazzabile
Pesi correttori : kg 3 max.
kg 111 min.
Timone + barra e stick : kg 4 min.
Totale : kg 115 min.
(*) con attrezzature bloccate, paglioli e protezione metallica chigliette e chiglia (max. 2 kg)
Paglioli : kg
Pesi correttori baricentro(**): kg
(**) Indipendenti dal peso correttore del peso dell scafo
TIMONE
DERIVA
INCAVO DERIVA
Misure ± 10 mm
N.B.: Misure altezza ciglia all'esterno dello scafo
Distanza della landa dalla ruota di prora
Altezza sezione B (a 1932 mm dalla prua)
Distanza fra il perno deriva e la ruota di prora
a poppa
larghezza massima a circa 2150 da prua
lunghezza su tutto misurata senza bottazzo paracolpi
larghezza controchiglia o paramezzale
larghezza chiglia
altezza specchio di poppa rispetto al punto di stazza
spessore specchio di poppa
20 min.
305 MIN

A.3 - Modulo verbale di stazza ai fini della dichiarazione di conformità

Frontespizio

Riservato ad A.I.C.D.
Dichiarazione di conformità autorizzata il ..... N. .....
spedita a .....
in data .....

Mod. A3

A. I. C. D.

ASSOCIAZIONE ITALIANA
CLASSE DINGHY 12 p.

VERBALE DI STAZZA
DI PROTOTIPO DI DINGHY 12 P.
AI FINI DELLA DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'

Parere favorevole n. ..... del. .....

Scafo in: *VTR/legno* ☐ *Sola VTR* ☐

Costruttore .....

Luogo di costruzione .....

Anno di costruzione .....

Stazzato dal Sig. ..... N.Identificativo FIV .....

a ..... il .....

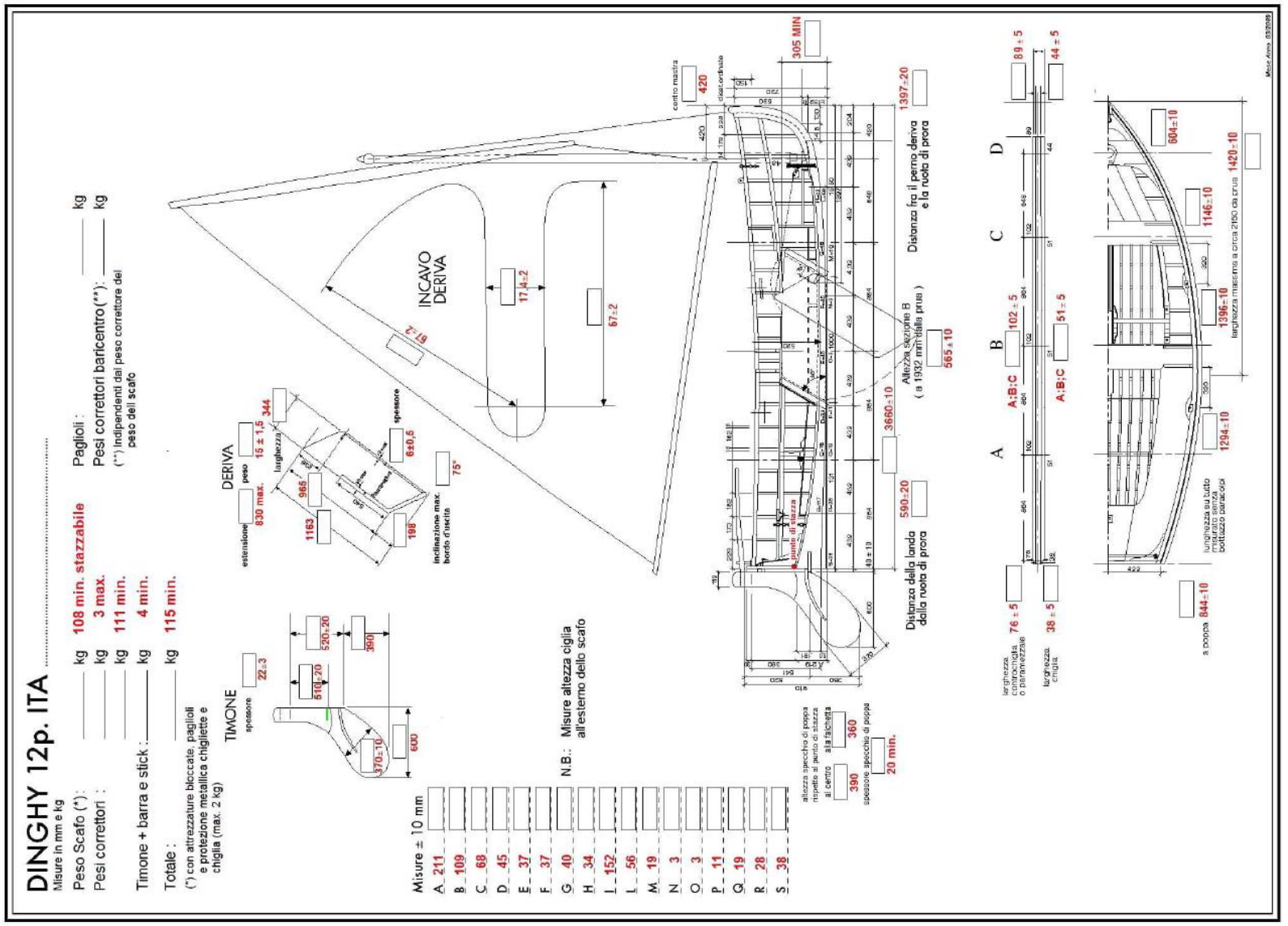
Inviato all' A.I.C.D. il .....

LO STAZZATORE

_____

Mese Anno 03/2009

Retro


DINGHY 12p. ITA
Misure in mm e kg
Peso Scafo (*): kg 108 min. stazzabile
Pesi correttori : kg 3 max.
kg 111 min.
Timone + barra e stick : kg 4 min.
Totale : kg 115 min.
(*) con attrezzature bloccate, paglioli e protezione metallica chigliette e chiglia (max. 2 kg)
Paglioli : kg
Pesi correttori baricentro(**): kg
(**) Indipendenti dal peso correttore del peso dell scafo
TIMONE
DERIVA
INCAVO DERIVA
Misure ± 10 mm
N.B.: Misure altezza ciglia all'esterno dello scafo
Distanza della banda dalla ruota di prora
Distanza fra il perno deriva e la ruota di prora
Altezza sezione B (a 1932 mm dalla prua)
A:B:C
A:B:C
a poppa
larghezza massima a circa 2150 da prua
larghezza su tutto misurato senza bottazzo paracolpi
larghezza contromarca o paramezzale
larghezza chiglia
altezza specchio di poppa rispetto al punto di stazza al centro
alla falchetta
spessore specchio di poppa
20 min.
305 MIN
1397±20
3660±10
590±20
565±10
1420±10
1396±10
1146±10
1294±10
844±10
604±10
89±5
44±5
76±5
38±5
A
B
C
D

A.4 - Modulo verbale di stazza semplificato per barche con dichiarazione di conformità

Frontespizio

Riservato ad A.I.C.D.

Certificato di stazza emesso il ..... *N.* .....

spedito a .....

in data .....

Mod. A4

A. I. C. D.

ASSOCIAZIONE ITALIANA
CLASSE DINGHY 12 p.

VERBALE DI STAZZA SEMPLIFICATO
per DINGHY 12 p. in VTR

Nome del Dinghy 12 piedi .....

Numero Velico ..... *Numero Identif.AICD* .....

Proprietario .....

..... *N. Tessera FIV* .....

Indirizzo .....

Società alla quale è iscritto .....

Porto d'armamento .....

Costruttore .....

Luogo di costruzione .....

Anno di costruzone ..... *Scafo in* ☐ VTR/legno ☐ Sola VTR

Stazzato dal Sig. ..... *N.Identificativo FIV* .....

a ..... *il* .....

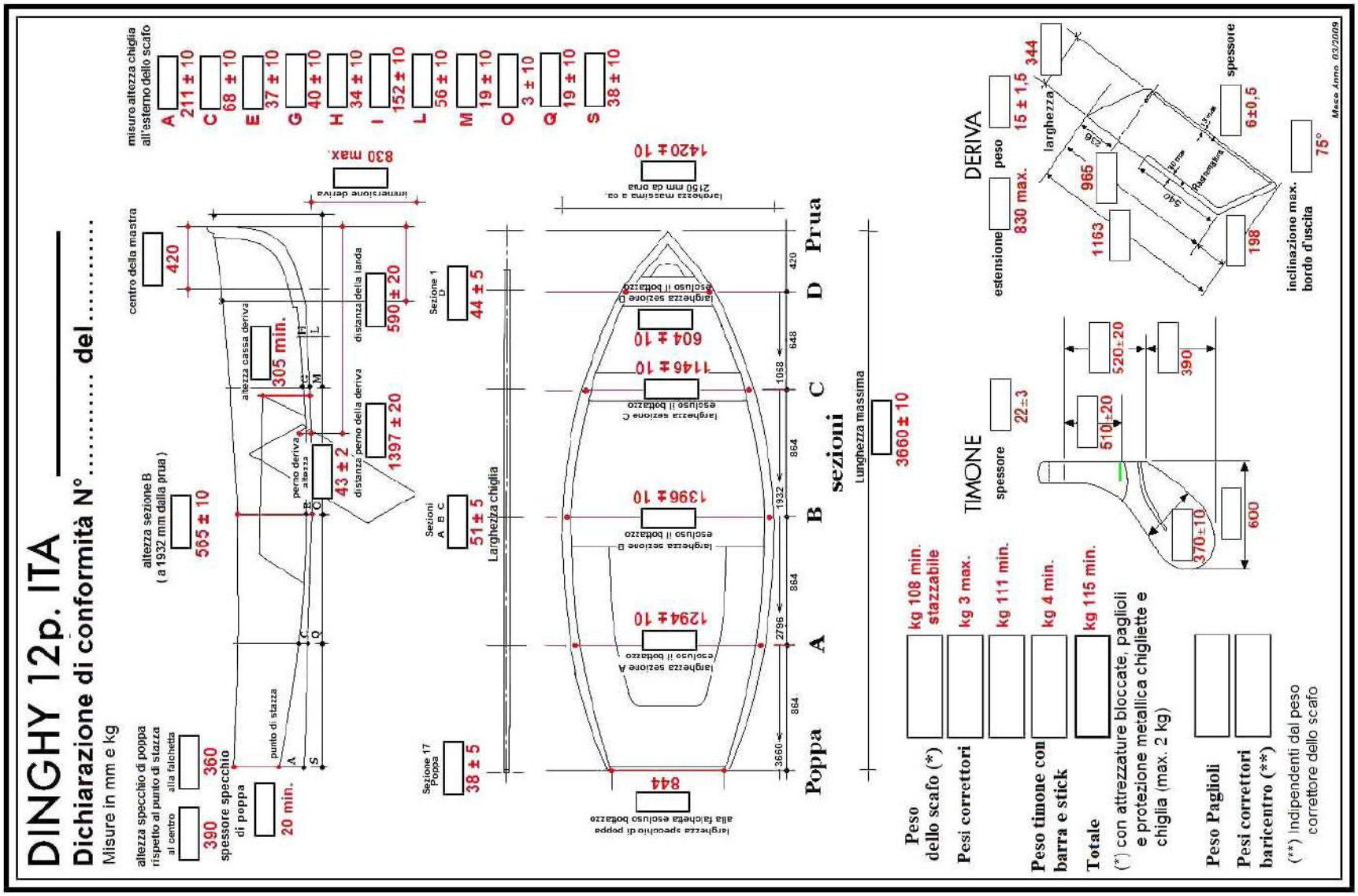
Inviato all' A.I.C.D. il .....

LO STAZZATORE

_____

Mese Anno 03/2009

Retro


DINGHY 12p. ITA
Dichiarazione di conformità N° ..... del .....
Misure in mm e kg
altezza specchio di poppa rispetto al punto di stazza
al centro
alla falchetta
390
360
spessore specchio di poppa
20 min.
punto di stazza
altezza sezione B (a 1932 mm dalla prua)
565 ± 10
centro della mastra
420
altezza cassa deriva
305 min.
perno deriva altezza
43 ± 2
distanza perno della deriva
1397 ± 20
distanza della landa
590 ± 20
immersione deriva
830 max.
misure altezza chiglia all'esterno dello scafo
A 211 ± 10
C 68 ± 10
E 37 ± 10
G 40 ± 10
H 34 ± 10
I 152 ± 10
L 56 ± 10
M 19 ± 10
O 3 ± 10
Q 19 ± 10
S 38 ± 10
Sezione 17 Poppa
38 ± 5
Sezioni A B C
51 ± 5
Larghezza chiglia
Sezione 1 D
44 ± 5
larghezza specchio di poppa alla falchetta escluso bottazzo
844
larghezza sezione A escluso il bottazzo
1294 ± 10
larghezza sezione B escluso il bottazzo
1396 ± 10
larghezza sezione C escluso il bottazzo
1146 ± 10
larghezza sezione D escluso il bottazzo
604 ± 10
larghezza massima a ca. 2150 mm da prua
1420 ± 10
Poppa A B C D Prua
sezioni
Lunghezza massima
3660 ± 10
Peso dello scafo (*)
kg 108 min. stazzabile
Pesi correttori
kg 3 max.
kg 111 min.
Peso timone con barra e stick
kg 4 min.
Totale
kg 115 min.
(*) con attrezzature bloccate, paglioli e protezione metallica chigliette e chiglia (max. 2 kg)
Peso Paglioli
Pesi correttori baricentro (**)
(**) Indipendenti dal peso correttore dello scafo
TIMONE
spessore
22±3
510±20
520±20
390
370±10
600
DERIVA
estensione
830 max.
peso
15 ± 1,5
344
larghezza
965
1163
198
spessore
6±0,5
inclinazione max. bordo d'uscita
75°
Mese Anno 03/2009

A.5 - Certificato di stazza

Frontespizio

Mod. A5

A.I.C.D.

ASSOCIAZIONE ITALIANA
CLASSE DINGHY 12 piedi

CERTIFICATO DI STAZZA
per
Dinghy 12 p. in legno

Nome del Dinghy 12 piedi .....

Numero Velico ..... **Numero Identif.AICD** .....

Proprietario .....

..... **Tessera FIV N.** .....

Indirizzo .....

Società alla quale è iscritto .....

Porto d'armamento .....

Costruttore .....

Luogo di costruzione .....

Anno di costruzione ..... **Scafo** ☐ **classico** ☐ **moderno**

Stazzato dal Sig. ..... **N. Identific. FIV** .....

a ..... **il** .....

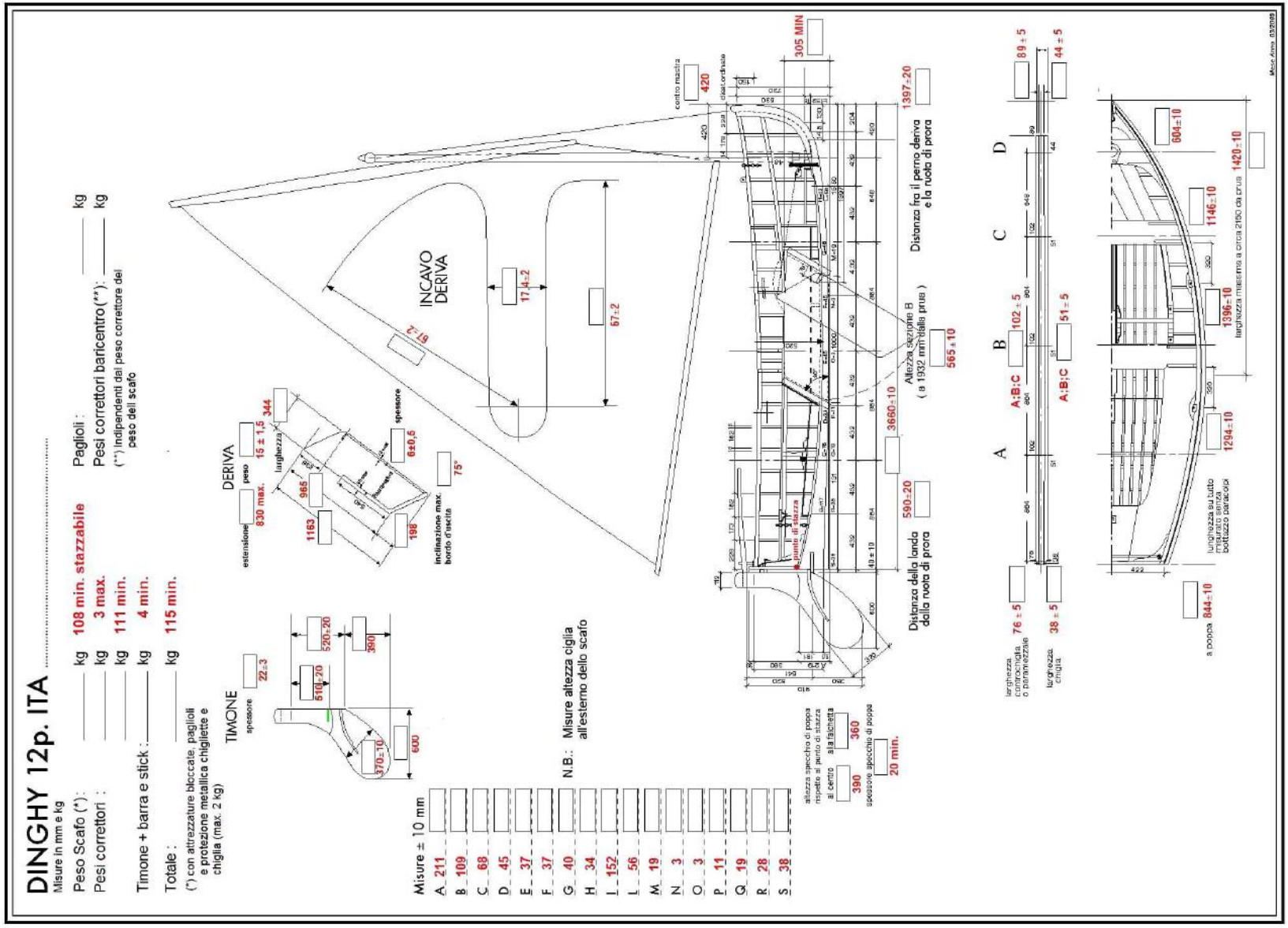
Certificato di stazza n° ..... **emesso il** .....

Causale .....

IL SEGRETARIO

Mese Anno 03/2009

Retro


DINGHY 12p. ITA
Misure in mm e kg
Peso Scafo (*): kg 108 min. stazzabile
Pesi correttori : kg 3 max.
kg 111 min.
Timone + barra e stick : kg 4 min.
Totale : kg 115 min.
(*) con attrezzature bloccate, paglioli e protezione metallica chigliette e chiglia (max. 2 kg)
Paglioli : kg
Pesi correttori baricentro(**): kg
(**) Indipendenti dal peso correttore del peso dell scafo
TIMONE
DERIVA
INCAVO DERIVA
N.B.: Misure altezza ciglia all'esterno dello scafo
Misure ± 10 mm
Distanza della landa dalla ruota di prora
Altezza sezione B (a 1932 mm dalla prua)
Distanza fra il perno deriva e la ruota di prora
a poppa
larghezza massima a circa 2160 da prua
larghezza controchiglia o paramezzale
larghezza chiglia
lunghezza su tutto misurata senza bottazzo paracolpi
altezza specchio di poppa rispetto al punto di stazza
al centro
alla falchetta
spessore specchio di poppa
20 min.
305 MIN
1397±20
3660±10
590±20
565±10
1294±10
1396±10
1146±10
1420±10
604±10
844±10
76±5
38±5
A:B:C
102±5
51±5
89±5
44±5

A.6 - Certificato di stazza semplificato

Frontespizio

Mod. A6

A.I.C.D.
ASSOCIAZIONE ITALIANA
CLASSE DINGHY 12 piedi

CERTIFICATO DI STAZZA
per
Dinghy 12 p. in VTR

Nome del Dinghy 12 piedi .....

Numero Velico .....Numero Identif.AICD .....

Proprietario .....

..... Tessera FIV N. .....

Indirizzo .....

Società alla quale è iscritto .....

Porto d'armamento .....

Costruttore .....

Luogo di costruzione .....

Anno di costruzione ..... Scafo in ☐ VTR/legno ☐ Sola VTR

Stazzato dal Sig. ..... N. Identific. FIV .....

a ..... il .....

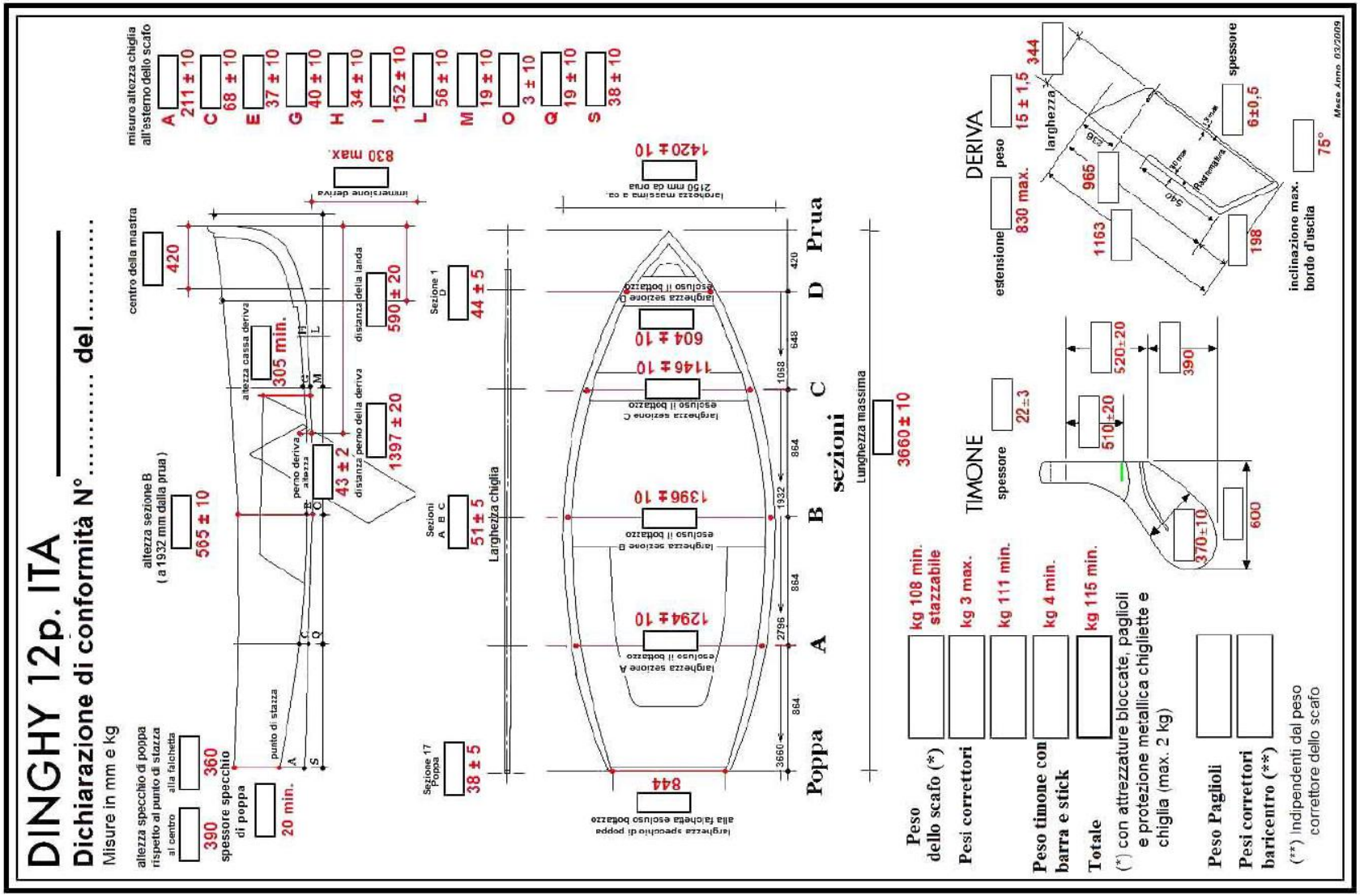
Certificato di stazza n° ..... emesso il .....

Causale .....

IL SEGRETARIO

Mese Anno 03/2009

Retro


DINGHY 12p. ITA
Dichiarazione di conformità N° ..... del .....
Misure in mm e kg
misure altezza chiglia all'esterno dello scafo
A 211 ± 10
C 68 ± 10
E 37 ± 10
G 40 ± 10
H 34 ± 10
I 152 ± 10
L 56 ± 10
M 19 ± 10
O 3 ± 10
Q 19 ± 10
S 38 ± 10
centro della mastra
420
altezza sezione B (a 1932 mm dalla prua)
565 ± 10
altezza specchio di poppa rispetto al punto di stazza
al centro
390
alla falchetta
360
spessore specchio di poppa
20 min.
punto di stazza
altezza cassa deriva
305 min.
perno deriva altezza
43 ± 2
distanza perno della deriva
1397 ± 20
immersione deriva
830 max.
distanza della landa
590 ± 20
Sezioni A B C
51 ± 5
Sezione 1 D
44 ± 5
Sezione 17 Poppa
38 ± 5
Larghezza chiglia
Poppa A B C D Prua
sezioni
Lunghezza massima
3660 ± 10
larghezza massima a circa 2150 mm da prua
1420 ± 10
larghezza sezione D escluso il bottazzo
604 ± 10
larghezza sezione C escluso il bottazzo
1146 ± 10
larghezza sezione B escluso il bottazzo
1396 ± 10
larghezza sezione A escluso il bottazzo
1294 ± 10
larghezza specchio di poppa alla falchetta escluso bottazzo
844
3660
864
2795
1932
1058
648
420
DERIVA
estensione
830 max.
peso
15 ± 1,5
344
larghezza
965
1163
540
spessore
6±0,5
198
inclinazione max. bordo d'uscita
75°
TIMONE
spessore
22±3
510±20
520±20
390
370±10
600
Peso dello scafo (*)
kg 108 min. stazzabile
Pesi correttori
kg 3 max.
kg 111 min.
Peso timone con barra e stick
kg 4 min.
Totale
kg 115 min.
(*) con attrezzature bloccate, paglioli e protezione metallica chigliette e chiglia (max. 2 kg)
Peso Paglioli
Pesi correttori baricentro (**)
(**) Indipendenti dal peso correttore dello scafo
Mese Anno 03/2009

A.7 - Verso Verbali/Certificati di Stazza

NOTE DELLO STAZZATORE

Baricentro: posizione verticale mm ..... dal fondo della chiglia

posizione longitudinale mm .....da piano di rif. specchio poppa

Raggio d'Inerzia: mm .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Mese Anno 03/2009

A.8 - Modello PenPad 01

Associazione Italiana
Classe Dinghy 12'

TEST DI PENDOLAMENTO

N. velico_____ Proprietario _____ Cantiere _____

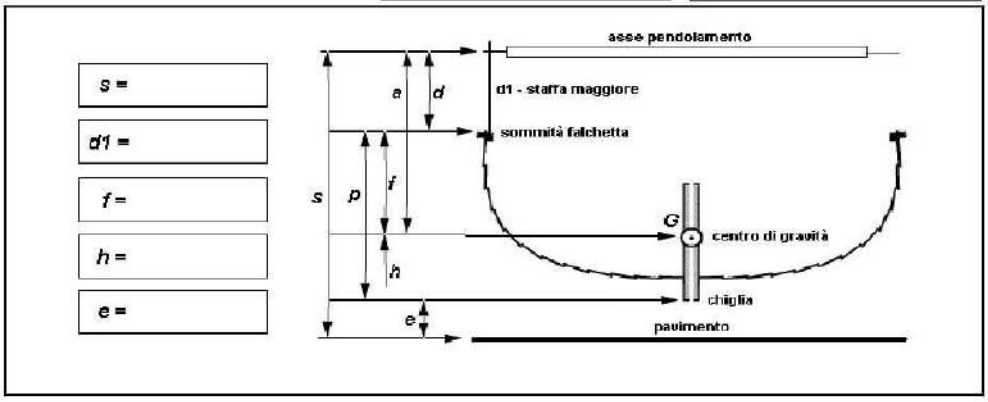
Tipo scafo _____ Località del test _____ Data _____

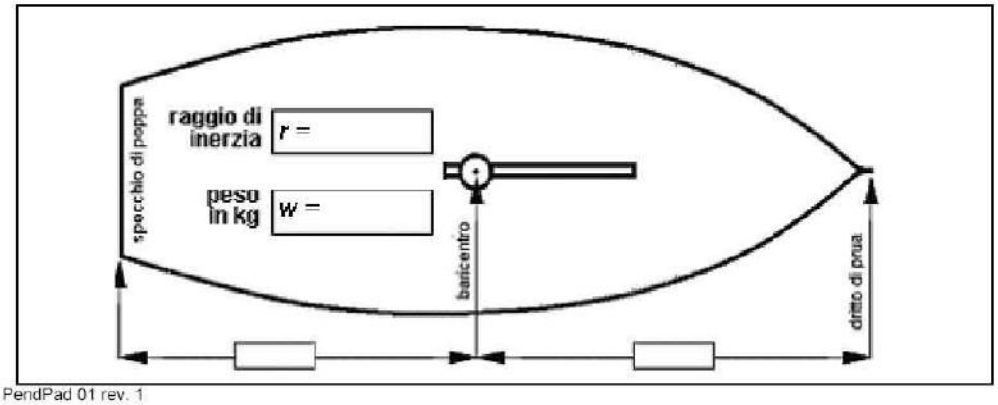
Stazzatore/i _____

Apparecchiatura per il pendolamento _____

Apparecchiatura per la rilevazione dei tempi _____

MISURE RAGGI PENDOLAMENTO cm	d_1=	d_2=	Diff.=
MISURE TEMPI PENDOLAMENTO T_1	N°cicli	Σ sec	T1sec
T_2	N°cicli	Σ sec	T2sec
RISULTATO CALCOLO FORMULA	a =	r =	





Mod. PendPad 01 rev. 1