



UNIVET – UNIONE ITALIANA VELA TRADIZIONALE

REGOLAMENTO E NORME DI AMMISSIONE ALLE REGATE DI VELA TRADIZIONALE 2007

Parte Prima: Principi Fondamentali

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

Parte Seconda: ammissione e criteri di abbuono e penalizzazione

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

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

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

Non saranno ammesse imbarcazioni realizzate con materiali e/o sistemi costruttivi e dimensionamento delle parti strutturali e del fasciame diversi da quelli sopraindicati, quali quello a fasciame sovrapposto (clinker) e similari.

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

Art. 2 — Limitazioni dello scafo

2.1 - Lo Scafo

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

Tutti gli elementi strutturali, il fasciame, la coperta, l'opera morta, etc. dovranno essere in legno massello a sezione piena. L'uso del compensato marino è eccezionalmente consentito per la realizzazione dei portelli dei boccaporti, paratie divisorie ed eventuali tughe, pagliolati e falchette potranno ugualmente essere costituiti in compensato marino ma saranno assoggettate a fattore di correzione specifico di seguito specificato al successivo art. 20.

2.2 - Minima Lunghezza Fuori Tutto

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

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

2.3 - Valori limite del Baglio Massimo

Per Baglio Massimo (BMAX) s'intende la massima larghezza dello scafo, misurata come indicato nel successivo art. 18.2.

Rapportato alla Lunghezza L, intesa come previsto dall'art. 19 (media tra lunghezza fuori tutto LFT e lunghezza al galleggiamento LGL, $(LFT+LGL) / 2$, dell'imbarcazione, non dovrà superare i valori massimi riportati nella seguente tabella, desunti da rilievi statistici effettuati su scafi tradizionali e dalla letteratura e documentazione storica disponibile:

Valori massimi ammissibili del B Max

Lunghezza L (LFT+LGL) 2		Larghezza (Baglio Max) Valore massimo riscontrato	Rapporto L\BMax Valore minimo riscontrato	Rapporto BMax\L Valore massimo riscontrato
In metri	In palmi *	In metri		
4.00	16	1.60	2.500 : 1	0.400
4.25	17	1.68	2.525 : 1	0.395
4.50	18	1.76	2.556 : 1	0.390
4.75	19	1.84	2.581 : 1	0.385
5.00	20	1.92	2.604 : 1	0.384
5.25	21	2.00	2.625 : 1	0.382
5.50	22	2.10	2.619 : 1	0.381
5.75	23	2.18	2.637 : 1	0.379
6.00	24	2.27	2.643 : 1	0.378
6.25	25	2.35	2.659 : 1	0.376
6.50	26	2.44	2.663 : 1	0.375
6.75	27	2.52	2.678 : 1	0.373
7.00	28	2.60	2.692 : 1	0.372
7.25	29	2.68	2.705 : 1	0.370
7.50	30	2.77	2.707 : 1	0.369
7.75	31	2.84	2.730 : 1	0.368
8.00	32	2.93	2.730 : 1	0.366
8.25	33	3.00	2.750 : 1	0.364
8.50	34	3.09	2.750 : 1	0.363
8.75	35	3.16	2.768 : 1	0.361
9.00	36	3.24	2.777 : 1	0.360

* Un palmo è uguale a m. 0,25

Non saranno ammesse alle regate le imbarcazioni costruite successivamente al 1996 con valori del BMAX, in rapporto alla propria L, superiori a quelli sopraindicati (colonna della larghezza).

Le imbarcazioni realizzate entro tale data che denunciassero valori superiori a quelli massimi ammissibili, potranno partecipare alle manifestazioni utilizzando per il calcolo della Lunghezza Teorica di Stazza (LTS), calcolata così come indicato nel successivo art. 19, tali valori massimi indicati in tabella, in sostituzione di quelli reali rilevati sullo scafo **.

** Esempio: imbarcazione "XY"

Dati rilevati:

LFT: m. 6,90

LGL: m. 6,60

BMAX: m. 2,90

$$L = \frac{LFT+LGL}{2} = m. 6,75$$

La tabella indica per una L di m. 6,75 un valore massimo del BMAX di m. 2,52.

La LTS dell'imbarcazione XY dovrà essere calcolata assumendo come valore di BMAX m. 2,52 anziché m. 2,90.

2.4 - Chiglia

Il profilo longitudinale della chiglia dovrà essere rettilineo per almeno il 90% della lunghezza al

galleggiamento. L'altezza esterna della chiglia compresa l'eventuale "soletta", non dovrà superare in alcun punto i seguenti limiti per ognuna delle classi previste nell'art. 9:

- per la Classe "A": cm. 20;
- per la Classe "B" e "E": cm. 16;
- per la Classe "C" e "D": cm. 20;
- per la Classe "0": cm. 30.

Norma transitoria:

A partire dal 1 Gennaio 2011 verranno introdotti i seguenti limiti:

- per la Classe "A": cm. 20;
- per le Classi "B" - "D" - "E": cm. 16; ;
- per la Classe "C" fino ad una lunghezza f.t. di m 7 cm. 16: con lft > mt 7 cm 20
- per la Classe "0": cm. 30.

Per le imbarcazioni che supereranno i nuovi limiti pur rientrando comunque entro i limiti antecedenti sarà prevista in ogni caso l'ammissione ma sarà applicato un Fattore di Altezza Chiglia specificato nel successivo art. 20.

Dal 1° Gennaio 2013 non saranno ammesse le imbarcazioni la cui chiglia non sarà conforme a tali limiti.

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

2.5 - Timone

Il timone dovrà essere realizzato in legno massello e potrà prolungarsi oltre la linea di chiglia per non più di un decimo della lunghezza al galleggiamento (LGL) dell'imbarcazione. Non è consentito l'uso di timoni con pala o barra basculante o snodata. La barra dovrà potersi smontare e rimontare facilmente durante i cambiamenti di bordo per passarla sopravvento alla scotta.

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

3.1 - Armamento

L'armo dovrà essere quello classico della tradizione mediterranea: saranno ammesse vele di diverso taglio (trapezoidale, triangolare, quadre etc.) purchè rispondenti alle caratteristiche proprie dell'area di origine dell'imbarcazione. A tali tradizioni dovranno costantemente ispirarsi gli Armatori nella progettazione, costruzione, restauro ed armamento dei loro scafi, nonché i Comitati Organizzatori, di Regata e di Stazza chiamati al non facile compito di valutare ed eventualmente respingere od annullare qualsiasi iscrizione che si allontani dallo spirito di questo tipo di Regata, anche al di là di quanto esplicitamente indicato dalle presenti Norme.

L'armo potrà essere costituito da uno o più alberi, ciascuno dei quali potrà sostenere un'asta o picco sospesa in un punto. Le imbarcazioni con più alberi vedranno l'applicazione, nel calcolo della Lunghezza di Stazza Corretta LSC, di un coefficiente riduttivo di seguito specificato all'art. 20.

3.2 - Piano velico e vele

Oltre alle vele di maestra e di trinchetto il piano velico potrà essere completato da una o più vele di prua (cecarola, fiocco, polaccone) di forma triangolare a base e inferitura libera, murate su bompreso o spigone **obbligatoriamente mediante apposito anello scorrevole detto ricambò**, prive di garrocci, anelli o similari **nell'inferitura**, ed eventualmente da altre vele appartenenti alla tradizione di quel tipo di imbarcazioni. E' vietato l'uso di altri tipi di vele, quali "spinnaker", "gennaker" o simili, totalmente estranei al mondo della Vela Tradizionale.

3.2.1 – Rapporto base/altezza della vela maestra

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

Valori di Rv ammessi:

$$R_v = h_1/b_1 \leq 1.75$$

3.2.2 – Disposizione dei ferzi

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

3.2.3 - Materiale delle vele

Potranno essere realizzate in “dacron” per vele o in “tela comune” quest’ultima esclusivamente in fibra naturale (cotone, lino, canapa e altre fibre esclusivamente di origine vegetale, con rinforzi limitati allo stretto necessario in cuoio, pelle o altri materiali naturali non vegetali). Sono assolutamente vietati i tessuti in materiali cosiddetti “esotici” o ad alta tecnologia e le pellicole laminate o composite (nylon, kevlar, mylar, spectra, carbonio, cuben, vectran, 3DL, genesis, PBO, pentex etc.) o materiali sintetici comunque contenenti elementi di significativa innovazione rispetto a quelli utilizzati per le vele latine al momento della pubblicazione dell’edizione 2001 di questo regolamento.

Le vele in “dacron”, riceveranno, rispetto a quelle interamente realizzate in “tela comune” una penalità sulla Lunghezza Teorica di Stazza (LTS), come previsto dal successivo art. 20.

3.2.4 - Vele “di tradizione”

Sarà concesso un abbuono sulla lunghezza teorica di stazza per le vele triangolari inferite su antenne dette “di tradizione”, costruite, cioè, utilizzando tecniche quali quelle dei velai del passato comprendenti tra l’altro, in tutto o in parte i seguenti elementi: bande dei terzaroli lungo l’antennale; presenza di impalmature, ingratiature o ammagliature della ralinga e del gratile; uso di fibra naturale per tutto il cordame compresi scotta e matafioni; anelli, bugne e brancarelle di ottone o bronzo con cuciture; scotte o asole di bugna cucite ed impiombate direttamente sul tessuto e ogni altro elemento proveniente dal bagaglio tecnico tradizionale. Se in dacron potranno essere ammesse tra le vele di tradizione solo quelle di grammatura media o alta e comunque non al di sotto di quanto utilizzato per le vele tradizionali (5,0 oz/mq). Non potranno acquisire tale caratteristica le vele che pur presentando alcuni degli elementi indicati, posseggano i seguenti elementi: terzaroli lungo la base, anelli e bugne in alluminio o acciaio inox a pressione e fattori di penalizzazione di cui al punto 2.2 di questo articolo. L’entità degli abbuoni è specificata all’art. 20.

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

3.3 - L’Alberatura

Gli alberi, i picchi e le antenne, i bompresi, gli spigoni, i buttafuori e i “pali in poppa”, costruiti sia in pezzo unico sia compositi, dovranno essere realizzati in legno pieno.

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

Le antenne potranno essere costituite di più parti unite fra loro esclusivamente col sistema delle legature (“trincature”) e dei rinforzi in legno detti “lapazze”. Non saranno ammessi in nessun caso tubi, prolunghe o cannotti di giunzione in vetroresina o simili.

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

4.1 - Manovre

Tutte le manovre fisse e correnti dovranno essere in fibre tessili naturali (canapa, cotone, cocco, manila, sisal, ecc.) od anche sintetiche (nylon, polipropilene, polietilene, ecc.), con esclusione delle fibre cosiddette “esotiche” o altamente tecnologiche quali kevlar, spectra ecc.. Ad eccezione della Classe 0 (per la quale è applicato un apposito Fattore di Correzione come indicato nel successivo art. 20) è assolutamente vietato l’uso di cavi metallici e tenditori a vite. Le briglie e i venti del bompresso potranno essere costituiti anche da spezzoni di catena metallica. **Il sartiame dovrà essere costituito in cavi ritorti composti da legnoli e trefoli privi di morsetti metallici.** E’ consentito l’utilizzo di sartie laterali, fissate entro il terzo centrale dell’imbarcazione. E’ vietato l’uso dello strallo di prua anche tessile. Sono assolutamente vietate “sartie volanti” murate nel terzo a poppavia dello scafo.

4.2 - Attrezzatura di coperta

L’attrezzatura di coperta dovrà essere realizzata nel massimo rispetto dell’armo tradizionale “dei tempi della Vela Tradizionale”. In particolare non è consentito l’uso di moschettoni a sgancio rapido o simili, dispositivi meccanici per il bloccaggio delle manovre (strozzascotte, etc.) e per la riduzione dello sforzo delle stesse (verricelli e winches), ad eccezione dei comuni bozzelli e paranchi. **Sono consentiti solo i bozzelli tradizionali in legno o in segaleo (tufnol).** Di conseguenza sono vietati i bozzelli con sistemi del tipo “a sfere” o in materiali ad alta tecnologia (leghe leggere, ecc) e comunque contrari per materiale e costruzione alle tecniche dell’armamento tradizionale.

Per la classe “0” è consentita la presenza a bordo di un argano salpaancore il cui uso è permesso solo in modo manuale.

Art. 5 - Motore ed Elica

Tutte le imbarcazioni dovranno obbligatoriamente essere dotate di motore entro o fuoribordo ed elica o in mancanza di questo, di un altro mezzo di propulsione ausiliario alla vela come i remi, in grado di renderle governabili e di poter far affidamento su propulsione propria in caso di avaria all’attrezzatura velica od in ogni altra eventualità.

Le imbarcazioni dotate di motore entro bordo dovranno avere l’elica a pale fisse esposta ed immersa, in condizioni di poter essere avviata in caso di necessità, mentre se sono dotate di motore fuoribordo questo dovrà poter essere montato sulla staffa in breve tempo, funzionare e spingere l’imbarcazione. Il motore deve poter imprimere all’imbarcazione una velocità non inferiore a quella necessaria a manovrare in maniera marinaresca, e in ogni caso il diametro dell’elica non dovrà essere inferiore a 0,05 della Lunghezza al Galleggiamento LGL di cui all’art. 18.1. **È assolutamente vietato l’uso di eliche del tipo a pale abbattibili, orientabili o similari. In ogni caso occorrerà poter dimostrare l’affidabilità del proprio motore in ogni momento compreso tra l’abbandono dell’ormeggio e la partenza e tra il proprio arrivo e il ritorno in porto, in occasione di ritiri e richieste di assistenza e durante i controlli di stazza anche all’ormeggio. Nel caso di richiesta di rimorchio da parte di imbarcazioni che hanno dichiarato di fare uso di motore fuoribordo sarà compito del Comitato Tecnico eseguire un controllo di stazza incentrato sul funzionamento del motore.**

Nel calcolo della Lunghezza di Stazza Corretta LSC sarà inserito un apposito Fattore di Correzione per Motore ed Elica come specificato nel successivo art. 20

La mancanza del mezzo di propulsione ausiliario alla vela e dell’ancora può pregiudicare l’ammissibilità alla Regata.

Art. 6 - Zavorra

È assolutamente vietato l’uso di zavorre esterne allo scafo o inglobate nella chiglia.

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

Art. 7 - Riserva di Galleggiamento

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

Parte Terza: Condotta delle Regate

Art. 8 — Suddivisione in Classi

9.1 Le imbarcazioni, in funzione della Lunghezza Fuori Tutto dello scafo (LFT), misurata come indicato nell'art. 18.1, e del tipo di scafo, come specificato all'art. 17, sono suddivise nelle seguenti Classi:

- **Classe "0" o dei "Velieri"**: comprende le imbarcazioni con LFT superiore a metri 9.50.
- **Classe "A" o dei "Gozzi"**: comprende le imbarcazioni a poppa rastremata con LFT superiore a metri 7.00 e fino a metri 9.50.
- **Classe "B" o delle "Guzzette"**: comprende le imbarcazioni a poppa rastremata con LFT superiore a mt. 5.25 e fino a metri 7.00
- **Classe "C" o delle "Lance" o "Canotti"**: comprende le imbarcazioni a poppa quadra con LFT superiore a mt. 5.25 e fino a mt. 9.50.
- **Classe "D" o delle "Lancette" o "Canottini"**: comprende le imbarcazioni a poppa quadra con LFT fino a mt. 5,25
- **Classe "E" o dei "Gozzetti" o "Cornigiotti"**: comprende le imbarcazioni a poppa rastremata con LFT fino a metri 5,25.

Eventuali sottoclassi e raggruppamenti potranno essere previsti sul bando o le istruzioni di regata.

Art. 9 - Trofei, classifiche e punteggi

Saranno indicati nel Bando di Regata i Trofei previsti, il tipo di punteggio e le modalità di calcolo delle classifiche. Menzioni Speciali o Trofei slegati dalla competizione potranno essere assegnati anche al di fuori di quanto espressamente previsto nel Bando di Regata.

Art. 10 – Integrità dell'imbarcazione

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

Art. 11 — Dichiarazione dei dati

Preliminarmente all'atto formale di iscrizione alle Regate in programma, gli Armatori e/o i loro rappresentanti dovranno provvedere a rilevare direttamente i dati relativi ai parametri per il calcolo della Lunghezza Teorica di Stazza (LTS), quali la Lunghezza Fuori Tutto (LFT), la Lunghezza al Galleggiamento (LGL) dello scafo, il Baglio Massimo a livello coperta (B Max), le dimensioni dei triangoli del piano velico massimo, la lunghezza degli alberi e tutti gli altri dati previsti nell'art. 17, con le modalità indicate nel successivo art. 16. L'iscrizione della barca comprenderà la dichiarazione dei dati di cui all'art. 17.

L'Armatore o il suo rappresentante sono gli unici responsabili della rispondenza dei dati dichiarati all'atto della formalizzazione dell'iscrizione, ove dovrà essere sottoscritta apposita dichiarazione di "bona fide". Le eventuali carenze riguardanti uno o più dati saranno oggetto di penalizzazioni ed esclusioni.

Art. 12 — Misurazioni e controlli

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

Tali controlli potranno svolgersi in orario diurno, sia prima che successivamente allo svolgimento delle varie prove, dal momento dell'iscrizione di ogni imbarcazione fino ad un termine previsto sulle istruzioni di regata. Per quanto riguarda i controlli che presuppongano la presenza a bordo dei membri del Comitato di Stazza, ad eccezione di quelli messi in atto in mare al termine delle prove, sarà affissa una convocazione degli armatori sulla bacheca ufficiale della manifestazione, mentre tutti i controlli realizzabili con un esame esterno delle imbarcazioni potranno essere eseguiti in ogni momento, anche in assenza dell'armatore o dell'equipaggio, sia nel corso delle regate che in banchina. La mancata presentazione dell'armatore o dell'equipaggio alle convocazioni del Comitato di Stazza o il diniego ad acconsentire ai controlli in mare potranno costituire ragione di squalifica. La Giuria si riserva di considerare "grave infrazione alle Norme" l'eventuale non rispondenza dei dati dichiarati, provvedendo alla squalifica dell'imbarcazione da tutte le regate in programma nei casi gravi o di manifesto dolo. Il Comitato Tecnico Storico potrà inoltre rivestire altri compiti assegnati dal Comitato Organizzatore (assegnazione di particolari Trofei o menzioni, pareri tecnici, ecc.)

Art. 13 - Equipaggio

La lista completa dei membri dell'equipaggio dovrà essere depositata congiuntamente all'iscrizione, l'età minima per l'imbarco non potrà essere inferiore agli anni 12. Il numero massimo delle persone a bordo per le imbarcazioni immatricolate non potrà eccedere quanto riportato sulla licenza di navigazione delle stesse mentre per le barche esenti dall'immatricolazione secondo la legge italiana, i natanti, non potrà eccedere quanto riportato dalle disposizioni di legge sintetizzate dalla seguente tabella:

- Natanti omologati CE: quanto dichiarato nel certificato di omologazione o nella targhetta del costruttore;

- Natanti non omologati CE:

- a) tre persone per unità di lunghezza fuoritutto fino a metri 3,50;
- b) quattro persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 3,50 e fino a metri 4,50;
- c) cinque persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 4,50 e fino a metri 6,00;
- d) sei persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 6,00 e fino a metri 7,50;
- e) sette persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 7,50 e fino a metri 8,50;
- f) nove persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 8,50.

- g) Tutti i natanti in possesso di certificazione d'idoneità rilasciata da un organismo autorizzato: n° di persone indicate nell'autorizzazione.

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

Non è consentito imbarcare o sbarcare persone di equipaggio durante il corso di una regata salvo cause di forza maggiore. I componenti l'equipaggio potranno contrastare lo sbandamento sporgendosi fuori bordo col solo busto, seduti all'interno dello scafo. E assolutamente vietato l'uso di trapezi, ritenute, tavole, cinghie, o similari.

Art. 14 - Uso delle Vele

Durante le regate non potranno essere armate vele di superficie maggiore rispetto a quelle dichiarate all'atto dell'iscrizione, pena la squalifica da tutte le prove in programma.

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

Nelle andature portanti il fiocco o il polaccone potrà essere murato su un qualsiasi angolo su un'apposita asta o buttafuori (palo in poppa), che dovrà essere realizzato in legno pieno e privo di sistemi di sgancio rapido a pistoncino o simili. Lo sgancio dell'angolo di mura del fiocco dal ricambò è consentito solo ed esclusivamente nelle andature portanti. L'armamento del palo in poppa non sarà consentito nelle andature più strette quali bolina e traverso durante le quali il fiocco dovrà essere murato mediante il ricambò e il palo in poppa nella posizione di riposo dovrà essere collocato all'interno dello scafo senza sporgere all'esterno e senza risultare incocciato ad alcuna manovra del fiocco come scotta, mura o tirafuori.

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

Art. 15 - Dotazioni di Sicurezza

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

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

Art. 16 — Pubblicità

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

E consentita nei limiti dello spirito di questo tipo di manifestazione unicamente durante le soste in banchina, e, nel corso delle regate limitatamente a piccoli contrassegni sullo scafo indicanti il numero di iscrizione.

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

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

I dati e le misure che gli armatori sono tenuti a dichiarare all'atto dell'iscrizione secondo le modalità riportate nell'art. 12, rilevate utilizzando i criteri indicati nell'art. 18, sono i seguenti:

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

Misure delle Vele

Vele Tradizionali Triangolari (escluse le rande):

- **h1:** altezza (balumina) della vela maestra;
- **b1:** base della vela maestra;
- **h4:** altezza (balumina) della vela di mezzana (se presente);
- **b4:** base della vela di mezzana (se presente);
- **Sav:** Superficie altre vele issabili contemporaneamente alle triangolari tradizionali e ai fiocchi conformi all'art. 3.2 (solo se si intende usarle);

Fiocchi e Trinchette

- **h2:** altezza (balumina) del fiocco di superficie massima;
- **b2** base del fiocco di superficie massima;

- **h3:** altezza (balumina) del secondo fiocco issato contemporaneamente al primo (solo se si intende usarlo);
- **b3:** base del secondo fiocco issato contemporaneamente al primo (solo se si intende usarlo);

Rande Auriche e controrande (o frecce):

- **E:** lunghezza utile del boma;
- **Es:** lunghezza utile del picco;
- **F:** Altezza utile dell'alberetto (ovvero la distanza tra il punto più alto in cui può salire la trozza del picco e la sommità (formaggetta dell'alberetto).
- **P :** Distanza massima tra le due trozze

Altre indicazioni:

- **Anno di varo:** anno in cui è terminata la costruzione della barca;
- **Tipo di scafo:** a poppa chiusa (rastremata o tonda), o quadra (a specchio);
- **Numero degli alberi;**
- **Lunghezza dell'albero maestro;**
- **Materiale vele;**
- **Disposizione dei ferzi delle vele:** verticali o orizzontali;
- **Presenza di vele “di tradizione”:** vele conformi all'art.3.2.4 con paranco o senza;
- **Tipo di motorizzazione ed elica:** entro bordo con elica a due pale, entro bordo con elica a tre pale, fuoribordo;

E vietato, pena la squalifica, imbarcare vele di superficie maggiore di quella dichiarate all'atto di iscrizione

Art. 18 — Modalità di Misurazione

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

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

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

18.1 Misurazione delle Lunghezze LFT e LGL

LFT - Lunghezza Fuori Tutto dell'imbarcazione è la distanza misurata in linea retta a livello dei bordi dell'intera opera morta tra il punto estremo anteriore del dritto di prua e il punto esterno posteriore del dritto di poppa.

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

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

18.2 Misurazione del Baglio Massimo

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

18.3 Misurazione della Superficie Velica Massima

Le misure delle vele di cui all'art. 17, dovranno essere rilevate con una tensione tale da togliere tutte le pieghe lungo la linea di misurazione.

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

Art. 19 —Formula di Calcolo della Lunghezza Teorica di Stazza (LTS)

Alle imbarcazioni iscritte, sulla base delle misure dichiarate dagli Armatori o loro rappresentanti, sottoscritte con la dichiarazione di "bona fide" di cui all'art. 12.1, verrà assegnata una Lunghezza Teorica di Stazza (LTS), corrispondente concettualmente al Rating dei Regolamenti di Stazza di ispirazione "anglosassone", calcolata con la seguente formula:

FORMULA DI STAZZA REGATE IMBARCAZIONI A VELA TRADIZIONALE

$$LTS = 0.13 L \frac{\sqrt{S}}{\sqrt{(B \text{ Max } \times D)}} + 0.25 L + 0.20 \sqrt{S}$$

Legenda e calcolo degli elementi della formula di stazza

- **LTS: Lunghezza Teorica di Stazza**, si tratta del valore che indica l'handicap caratteristico di ogni imbarcazione. Costituisce il corrispondente del "rating" di altri sistemi quali lo IOR. Prima di essere utilizzato nel calcolo del tempo compensato dovrà essere corretta attraverso la moltiplicazione con i Fattori di Correzione indicati nell'art. 20, per dar luogo alla Lunghezza di Stazza Corretta LSC.
- **L: Lunghezza media tra LFT e LGL**, si calcola con la formula:

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

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

$$S = S_{vm} \text{ (Sup. Vela Maestra)} + S_{f1} \text{ (Sup. Fiocco massimo)} + S_{v2} \text{ (Sup. vela mezzana o trinchetto)} + S_{f2} \text{ (Sup. 2° fiocco issato contemporaneamente al primo)} + S_{av} \text{ (Sup. altre vele)}$$

1. **Svm** = $1/2 h_1 \times b_1$ (Superficie Vela Maestra triangolare tradizionale)
2. **Svm** = $0.6 P (E+Es)$ (Rande auriche)
3. **Sf1** = $1/2 h_2 \times b_2$ (Superficie Fiocco Massimo)
4. **Sv2** = $1/2 h_3 \times b_3$ (Superficie Vela Mezzana) nel caso sia presente
5. **Sf2** = $1/2 h_4 \times b_4$ (Sup. 2° fiocco issato contemporaneamente al primo, nel caso sia presente)
6. **Sav** = stesso calcolo (Sup. altre vele come indicato nell'art. 17, nel caso fossero presenti)
7. **Scr** = $0.48 E_s \times F$ Sup. Vele di freccia o controrande)

• **B Max:** (Baglio massimo misurato in coperta come indicato nell'art. 18.2)

• **D: Puntale teorico di stazza**, il Puntale definisce "l'altezza e profondità interna dell'imbarcazione dalla faccia superiore della chiglia alla faccia inferiore del baglio maestro". Nella formula per il calcolo della LTS, il puntale di stazza "D" è teoricamente desunto con l'espressione:

$$D = 3 \times \frac{\text{LGL} + 3.048}{30} \quad (\text{Puntale teorico di stazza})$$

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

Art. 20 - Lunghezza di Stazza Corretta

La LTS misurata potrà essere successivamente corretta in funzione dell'esistenza o meno di alcuni particolari dati e caratteristiche di costruzione e di armamento, quali il tipo di scafo, il numero di alberi e la lunghezza di quello maestro, la forma delle vele e il tipo di tessuto e di orientamento dei ferzi, la presenza di vele "di tradizione", il tipo di motore ed elica installata, che ne possano costituire ragione di abbuono o penalizzazione, moltiplicandola per un fattore di correzione complessivo FC ottenuto dal prodotto di tutti i fattori di correzione specifici, come appresso specificati, che fossero applicabili ad ogni singolo caso. L'applicazione nel corso del tempo dei fattori specifici è condizionata a quanto previsto nella parte prima (Norme di Ammissione). Si ottiene così una Lunghezza di Stazza Corretta LTS applicando la seguente formula:

$$LSC = LTS \times FC$$

ove:

- **LSC** : Lunghezza di Stazza Corretta.
 - **LTS** : Lunghezza Teorica di Stazza Misurata.
 - **FC** : Fattore di Correzione Complessivo ricavato come prodotto dei seguenti fattori di correzione specifici, che tengono conto dei succitati elementi di valutazione:
1. **FS - Fattore scafo:** si considera pari a 1,05 per le imbarcazioni a poppa quadra, delle classi "C" e "D" o "lance" e "lancette" e 0.70 per le imbarcazioni della classe "0" o "Velieri".
 2. **FA – Fattore armamento:** si considera pari a 0.90 per le imbarcazioni armate con più di un albero.
 3. **FMV - Fattore materiale vele:** fattore che tiene conto del tipo di materiale utilizzato per la velatura: si considera pari a 1 per velature costituite interamente ed esclusivamente in tessuti naturali (cotone, lino, canapa etc.) e a 1,25 in dacron.

4. **FVT – Fattore vele “di tradizione”:** viene applicato alle imbarcazioni la cui vela maestra rientri tra quelle “di tradizione”, secondo quanto stabilito nell’art. 3.2.4. Viene quantificato in 0.85.
5. **FME – Fattore motore ed elica:** si considera pari a 1.00 per le imbarcazioni dotate di motori entro bordo ed elica a tre pale, 1,10 se dotate di motori entro bordo ed elica a due pale; 1,20 se dotate di motori fuoribordo, 1,30 se prive di motore.
6. **FSM – Fattore Sartie Metalliche:** viene applicato alle sole imbarcazioni della classe 0 che armano sartie metalliche secondo quanto previsto all’art. 4; è pari ad 1,05.
7. **FMS – Fattore Materiali Scafo:** viene applicato a tutte quelle imbarcazioni con falchette e/o pagliolati in compensato marino; è pari ad 1,05.
8. **FAC – Fattore Altezza Chiglia:** viene applicato alle sole imbarcazioni della classe D e quelle di lunghezza fuori tutto fino a mt 7 della Classe C la cui chiglia misura in altezza valori compresi tra cm 16 (esclusi) e cm 20 (compresi) secondo quanto previsto all’art. 2.4; è pari ad 1,10.

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

$$FC = FS \times FA \times FMV \times FVT \times FME \times FSM \times FMS \times FAC$$

Art. 21 — Calcolo del Tempo Compensato (TC)

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

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

ove:

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

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

ove

LSC = Lunghezza di Stazza Corretta