

REGOLAMENTO OPEN CLASS ALTURA

Proposta della Commissione Tecnica da sottoporre ad approvazione dei D.S. dei Circoli aderenti.

06/02/2002 Trieste - sede S.V.B.G.

Premessa e modalità di applicazione.

Il REGOLAMENTO OPEN CLASS ALTURA ha come finalità, la classificazione più equa possibile di imbarcazioni che, per diversità di forme e misure, vogliono regatare contro i loro più probabili avversari, in tempo reale, senza tener conto di rating di sorta.

1- REGOLAMENTI APPLICATI

- 1.1- Regolamento di Regata ISAF 2001/2004, con le norme integrative FIV per quanto non in contrasto con il seguente Regolamento
- 1.2- Normativa Internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare per le ore notturne
- 1.3- Normativa Italiana (o della bandiera di armamento) per i requisiti di sicurezza nella navigazione in ogni condizione meteomarina e le dotazioni di bordo, entro ed oltre le sei miglia dalla costa e/o nelle ore notturne, in relazione al percorso previsto dalla regata.

2- RESPONSABILITA' GENERALI

- 2.1- La sicurezza dell' imbarcazione e del suo equipaggio, è responsabilità unica e non trasferibile dell' armatore e/o dello skipper e/o di una persona incaricata che deve fare del suo meglio per assicurarsi dell' efficienza dello scafo, dell' alberatura, delle vele, del motore ausiliario e di tutta l' attrezzatura installata a bordo. Lo stesso, deve inoltre assicurarsi che tutto l' equipaggio sappia dove è stivato l' equipaggiamento e come esso debba essere usato.
- 2.2- I regatanti partecipano alle regate sotto la loro totale responsabilità, in base alle loro capacità, accollandosi ogni onere dovuto a rischi e pericoli corsi durante la regata e a terra durante le fasi che la precedono e la seguono.
- 2.3- Gli organizzatori respingono ogni responsabilità per danni subiti dalle imbarcazioni in conseguenza della loro iscrizione e partecipazione ad una regata.
- 2.4- Il fatto che un' imbarcazione sia ammessa a partecipare ad una regata, non rende gli organizzatori responsabili dell' idoneità della stessa a navigare sul percorso di regata.
- 2.5- E' sola ed esclusiva competenza del responsabile dell' imbarcazione, decidere di partecipare o no ad una regata oppure ritirarsi da una regata già iniziata, in base alle capacità del suo equipaggio, alla forza del vento del mare, alle previsioni meteorologiche, etc.
- 2.6- Il responsabile dell' imbarcazione, armatore o skipper o chi per esso, risponde direttamente del comportamento del suo equipaggio; in caso di gravi infrazioni a regole comportamentali o di lealtà sportiva, potranno essere adottati particolari provvedimenti o sanzioni disciplinari direttamente nei suoi confronti, così come nei confronti di tutto l' equipaggio.

3- AMMISSIBILITA'

- 3.1- Sono ammesse a regatare tutte le imbarcazioni monoscafo che rispondono, per le Leggi Italiane od a quelle della bandiera di armamento, ai requisiti di sicurezza nella navigazione in ogni condizione meteomarina, entro ed oltre le sei miglia dalla costa e nelle ore notturne, in relazione al percorso previsto dalla regata, e alle disposizioni del presente regolamento.

4- SUDDIVISIONE IN RAGGRUPPAMENTI E CLASSI

- 4.1- Con il presente regolamento, le imbarcazioni saranno suddivise in RAGGRUPPAMENTI e CLASSI.

I Raggruppamenti sono: **CROCIERA**, **REGATA** e **LIBERA**

La suddivisione in Classi, avverrà in base alla LFT di ogni imbarcazione, secondo la seguente tabella:

CLASSE	LFT	Equipaggio Minimo Regata E LIBERA	Equipaggio Crociera
MAXI	oltre 16,01 mt	10	10
ZERO	da 13,51 a 16,00 mt	9	9
ALFA	da 12,01 a 13,50 mt	8	7
BRAVO	da 11,01 a 12,00 mt	7	6
CHARLIE	da 10,26 a 11,00 mt	6	5
DELTA	da 9,51 a 10,25 mt	5	4
ECHO	da 8,76 a 9,50 mt	4	4
FOXTROT	da 7,81 a 8,75 mt	3	3
GOLF	da 6,81 a 7,80 mt	3	3
HOTEL	fino a 6,80 mt	3	3

Tabella n°1

- 4.2- La suddivisione tra CROCIERA, REGATA e LIBERA, sarà fatta in base al rapporto PESO/POTENZA dell'imbarcazione, determinato dalla seguente formula:

$$[SV \times (LFT^3 / D^{5/3})] \times 100$$

Leggesi: **S**uperficie **V**elica di bolina, per (**L**unghezza **F**uori **T**utto elevata al cubo, diviso **D**islocamento a vuoto elevato alla cinque terzi), per **C**ento

SV = superficie velica massima di bolina

La superficie velica massima di bolina è quella della randa più quella del genoa più grande, e nel caso siano armati dei genoa in testa d'albero non inferiti (tipo frullini o Code 0), sarà il più grande di questi ad entrare nel computo della superficie.

Misurazione e calcolo devono essere effettuati come da disposizioni ISAF.

LFT = lunghezza fuori tutto

La lunghezza fuori tutto è la lunghezza rilevata dello scafo, in assetto di navigazione, dalla quale sono comunque esclusi pulpiti, ferri di prua, bompressi fissi, delfiniere fisse, musoni salpaancore, buttafuori di poppa o timoni esterni.

D = dislocamento a vuoto dell' imbarcazione

Il Dislocamento a vuoto è il peso della imbarcazione determinato nelle seguenti condizioni:

- barca completamente armata con tutte le manovre fisse, tangone, drizze e scotta di randa
- nessuna vela e nessuna scotta di genoa o di spinnaker, né manovre di ricambio
- serbatoi vuoti
- senza ancore, catene, parabordi e cime di ormeggio
- senza viveri e stoviglie da cucina
- senza effetti personali a bordo
- senza equipaggiamento di sicurezza quali salvagenti, anulare o zattera di salvataggio
- nessun membro dell' equipaggio a bordo
- nessuna attrezzatura o attrezzo di ricambio a bordo
- nessuna zavorra interna che non sia saldamente fissata allo scafo, ispezionabile e dichiarata nell'apposito modulo

4.3- DEFINIZIONE DEL RAGGRUPPAMENTO IN BASE AL RAPPORTO PESO/POTENZA

RAGGRUPPAMENTI			
classi	<i>CROCIERA</i>	<i>REGATA</i>	<i>LIBERA</i>
MAXI	Inferiore a 10	Tra 10 e 20	Oltre 20
ZERO	Inferiore a 10	Tra 10 e 20	Oltre 20
ALFA	Inferiore a 10	Tra 10 e 20	Oltre 20
BRAVO	Inferiore a 10	Tra 10 e 20	Oltre 20
CHARLIE	Inferiore a 9.5	Tra 9.5 e 19	Oltre 19
DELTA	Inferiore a 9.5	Tra 9.5 e 19	Oltre 19
ECHO	Inferiore a 9.5	Tra 9.5 e 19	Oltre 19
FOXTROT	Inferiore a 12.5	Tra 12.5 e 25	Oltre 25
GOLF	Inferiore a 13.5	Tra 13.5 e 27	Oltre 27
HOTEL	Inferiore a 14	Tra 14 e 28	Oltre 28

I numeri della tabella indicano il Rapporto Peso/Potenza

Tabella N° 2

- 4.3.1- Se richiesto dalle Istruzioni di Regata, le imbarcazioni dovranno issare a poppa, in regata, la bandiera di Raggruppamento, **BLU** o **VERDE** o **ARANCIO** (tab.3 in fondo al Regolamento) ed il pennello numerico di Classe (tab. 4 in fondo al Regolamento)
- 4.3.2 Saranno considerate imbarcazioni del Raggruppamento **LIBERA**, tutte quelle che avranno un rapporto Peso/Potenza superiore al valore specificato per ogni singola Classe nella tab. 2.
- 4.3.3 Saranno considerate imbarcazioni del Raggruppamento **REGATA**, tutte quelle che avranno un rapporto Peso/Potenza compreso nei valori specificato per ogni singola Classe nella tab. 2.
- 4.4 Saranno considerate imbarcazioni del Raggruppamento **CROCIERA**, tutte quelle che avranno un rapporto Peso/Potenza inferiore al valore specificato per ogni singola Classe nella tab. 2.
- 4.5 Saranno considerate imbarcazioni del Raggruppamento **REGATA**, anche quelle imbarcazioni che, pur non avendo un rapporto Peso/Potenza inferiore al valore minimo della tab. 2 , avranno una sola delle seguenti caratteristiche:
- 4.5.2 sono dotate di BALLAST (zavorra mobile, esclusivamente liquida, non superiore in totale, al 18,5% del Dislocamento a vuoto dell' imbarcazione), ed in questo caso, è abrogata la Reg. 51 ISAF 2001/2004
- 4.5.3 hanno un BOMPRESSO sia esso fisso, estraibile o basculante (per Bompreso, è intesa qualsiasi prolunga o asta o delfiniera che non sia fissata all' albero più a prua, atto a murare oltre la prua stessa, qualsiasi tipo di vela e sul quale non sia fissato uno strallo strutturale, indispensabile a tenere l' albero in posizione) che, nella sua posizione di lavoro più esposto verso prua, sporge oltre il 10% della effettiva LFT.
- 4.5.4 hanno a bordo un tangone che, nella sua posizione di lavoro più esposta verso prua, sporge oltre il 10% della effettiva LFT .
- 4.5.5 hanno l' albero e/o il boma in carbonio
- 4.5.6 hanno il bulbo basculante ed in questo caso, è abrogata la Reg. 51 ISAF 2001/2004 e 52 ISAF 2001/2004.
- 4.5.7 hanno l' albero girevole
- 4.6 Saranno considerate imbarcazioni del Raggruppamento CROCIERA, anche quelle che, pur avendo un rapporto Peso/Potenza che li porterebbe nel Raggruppamento REGATA, sono state varate almeno **quindici anni** prima del 1°APRILE dell' anno in corso se in questo periodo non hanno subito modifiche allo scafo/appendici/piano velico (richiesta autocertificazione)
- 4.7 Tutte le imbarcazioni che presentassero spiccate caratteristiche di “ Imbarcazioni Classiche o d' Epoca “, o siano costruite su progetti assimilabili a tale tipo, seppur dotate di bompreso o delfiniera sporgente oltre il limite del 10%, saranno inserite nel Raggruppamento CROCIERA.
- 4.8 All' interno del Raggruppamento CROCIERA, potrà essere costituita la Classe MOTORSAILER, nella quale saranno inserite tutte le imbarcazioni che sul Libretto di navigazione, siano considerate “ Imbarcazione a Motore con Vela Ausiliaria “.
- 4.9 L' assegnazione del Raggruppamento e della Classe con la quale una imbarcazione regaterà durante l' anno solare in corso, sarà fatta all' atto della prima iscrizione dell' anno: durante tutto questo periodo, non potranno essere cambiate, a meno di sostanziali modifiche accertate dalla Direzione Sportiva del Circolo di appartenenza dell' armatore.
- 4.10 Sia tangoni che bompresi retrattili, saranno misurati alla loro massima estensione
- 4.11 Nel Raggruppamento Crociera, sia tangoni che bompresi, non potranno mai sporgere dalla prua oltre il 10% della LFT dell' imbarcazione, e la I TOP dell' albero non potrà essere maggiore del 150 % della LFT.

- 4.12 Nel Raggruppamento Regata, sia tangoni che bompressi, non potranno mai sporgere dalla prua oltre il 20% della LFT dell' imbarcazione, e la I TOP dell' albero non potrà essere maggiore del 170 % della LFT.
- 4.13 Nel Raggruppamento Libera, sia tangoni che bompressi che la I TOP, non hanno limiti.
- 4.14 Eventuali buttafuori a poppa, per tutti i Raggruppamenti, non potranno mai sporgere oltre il 10% della LFT dell' imbarcazione dal punto più a poppa (timoni esterni esclusi).

5 CONTROLLI DI STAZZA

La conformità di una imbarcazione al presente Regolamento, e la sua appartenenza ad una classe e ad un raggruppamento dovranno risultare dal modulo (Allegato A) compilato dall'armatore o dal responsabile dell'imbarcazione e sottoscritto dal Direttore Sortivo del circolo di appartenenza e che andrà consegnato in originale alla segreteria Organizzativa.

- 5.1- La conformità di una imbarcazione al presente Regolamento, potrà successivamente essere messa in dubbio solamente attraverso una formale protesta scritta consegnata alla Giuria o al Comitato per le Proteste di una regata alla quale essa protestata ed essa protestante, siano iscritte e comunque non oltre il termine per le proteste previsto.
- 5.2- Durante un Campionato articolato su più prove, la protesta di stazza potrà essere fatta dal suo inizio, in qualsiasi momento, ma comunque mai oltre lo scadere del tempo limite delle proteste dell' ultima prova disputata.
- 5.3- La disponibilità ad una verifica di stazza è inderogabile e qualsiasi rifiuto, sarà considerato Comportamento Gravemente Sconveniente Reg 69 ISAF 2001/2004; a qualsiasi verifica, sia essa sulle dotazioni sia sulle misure, dovrà essere presente l' armatore od un suo incaricato. La sua mancata presenza dopo convocazione, per motivi non ritenuti accettabili, sarà considerato come rifiuto al controllo di stazza
- 5.4- I Comitati di Regata o le Giurie, si impegnano ad effettuare controlli sia in mare, sia a terra, anche senza preavviso.

6 DOTAZIONI DI BORDO

Le imbarcazioni ammesse a regata con il presente Regolamento, dovranno avere comunque a bordo le dotazioni previste dalle leggi nazionali di armamento ed inoltre le seguenti dotazioni di

6.1 Carattere generale:

- Pulpiti, candelieri e draglie fissi e che costituiscano un circuito chiuso o chiudibile, attorno all' imbarcazione
- Una ancora efficace con cima o catena di misura adeguata alla zona nella quale si svolge la regata

6.2 Dotazioni di emergenza:

- Sistema di terzaroli atto a ridurre la inferitura della randa.
- Fiocco da tempesta o tormentina
- Sistema di governo di emergenza, con la prescrizione che chiunque sia imbarcato deve conoscere il suo uso
- Attrezzi per tagliare in breve tempo le manovre fisse in caso di necessità.

- 6.3 Le dotazioni sopra specificate, sono il minimo richiesto per tutte le imbarcazioni, ma è chiaro che, in ossequio ad un principio generale della sicurezza umana in mare e della navigazione, si stabilisce che le leggi e le circolari passate, presenti e future emanate dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, fanno parte integrante del presente Regolamento e devono essere rispettate fino in fondo.
Eventuali richieste specifiche su dotazioni generali, di navigazione, di sicurezza e di emergenza, potranno essere fatte nei Bandi di Regata.

7 ATTREZZATURA E VELE

- Le imbarcazioni del Raggruppamento CROCIERA, non potranno usare fiocchi o genoa non inferiti o non ingarrocciati allo strallo di prua esistente.
- 7.1 Le imbarcazioni del Raggruppamento CROCIERA, non potranno usare stralli amovibili o vele agghindate murate più a prua o più alti di penna dello strallo fisso esistente.
- 7.2 Nelle imbarcazioni del Raggruppamento CROCIERA , sia Tangone che Bompreso, non potranno sporgere dalla prua alla loro massima estensione, del 10% della LFT dell' imbarcazione
- 7.3 Dalle imbarcazioni del Raggruppamento CROCIERA, non dovranno essere sbarcate le attrezzature e/o gli arredamenti interni ad esclusione dei cuscini o materassi.
- 7.4 Le imbarcazioni che fossero dotate di bompreso, dovranno assicurarsi che la sua rottura non comprometta l' integrità stagna dello scafo.
- 7.5 Le imbarcazioni del Raggruppamento REGATA e LIBERA che fossero dotate di Ballast, dovranno essere dotate sempre e comunque, di una POMPA MANUALE di esaurimento per tali serbatoi, oltre alla/e pompa/e di normale dotazione

8 PROPULSORE AUSILIARIO E SUO USO

- 8.1 L' apparato propulsore ausiliario, deve essere di potenza adeguata al dislocamento ed all' opera viva e comunque efficiente ed efficace in qualsiasi situazione.
- 8.2 In regata, l' uso del motore deve essere fatto esclusivamente per la ricarica delle batterie, il funzionamento delle pompe di sentina, i frigoriferi, i desalinizzatori, etc, e mai per la propulsione dell' imbarcazione.
- 8.3 Nella necessità di prestazioni di soccorso, l' eventuale uso del motore per motivi di sicurezza, dovrà essere comunicato con dichiarazione scritta al Comitato di Regata subito dopo l'arrivo.

10 PRESCRIZIONI PARTICOLARI

- 10.1- Sono proibite terrazze mobili, trapezi e cinghie al fine di proiettare al di fuori dello scafo il corpo dei membri dell' equipaggio
- 10.2- Si proibisce l' uso di qualsiasi giubbotto di appesantimento o di zavorra personale
- 10.3- Le trasmissioni via radio o via telefono concernenti la regata, sono proibite eccezion fatta per la ricezione di previsioni meteorologiche o per soccorso.
- 10.4- E' vietato l' uso di qualsiasi tipo di timoneria automatica, a meno che non sia diversamente specificato nei Bandi di Regata.
- 10.5- I BALLAST, devono essere costruiti con materiali rigidi e fissati solidalmente a scafo

- 10.6- L' abrogazione della Reg 51 ISAF 2001/2004 e Reg 52 ISAF 2001/2004 per le imbarcazioni dotate di Ballast e Bulbo mobile, riguarda esclusivamente l' uso di tali attrezzature e non di altre parti dell' imbarcazione.
- 10.7- Ogni imbarcazione, dovrà essere dotata di assicurazione RCT valida al momento di effettuazione della regata e per tutto il suo svolgimento, con estensione per le regate.

11 CLASSIFICHE

- 11.1- Le classifiche per Raggruppamento e per Classe, saranno stilate in base al tempo reale di compimento del percorso; per un numero superiore di prove, verrà, di base, adottato il sistema del Punteggio Minimo, che però potrà essere cambiato se diversamente specificato sui Bandi di Regata.
- 11.2- I Bandi di Regata, potranno prevedere di stilare classifiche separate per imbarcazioni monotipo.
- 11.3- Non sono ammessi raggruppamenti di barche provenienti da classi e raggruppamenti diversi e quindi ogni imbarcazione correrà sempre e solamente nella propria classe e nel proprio raggruppamento di appartenenza.

12- MODIFICHE ED AGGIORNAMENTI AL REGOLAMENTO

- 12.1- Variazioni al presente Regolamento, potranno essere decise solamente prima dell' inizio dell' attività agonistica annuale da parte dei Circoli che lo applicano nelle loro regate.
- 12.2- Tutti i Circoli aderenti, possono portare il loro contributo allo sviluppo e miglioramento di quanto determinato con il presente Regolamento.

Tabella n°3
Colori identificativi dei Raggruppamenti

CROCIERA	REGATA	LIBERA
B L U	VERDE	ARANCIO

Tabella n°4
Pennelli identificativi delle varie classi

Classe ZERO	Pennello numerico N°0
Classe ALFA	Pennello numerico N° 1
Classe BRAVO	Pennello numerico N°2
Classe CHARLIE	Pennello numerico N°3
Classe DELTA	Pennello numerico N° 4
Classe ECHO	Pennello numerico N°5
Classe FOXTROT	Pennello numerico N°6
Classe GOLF	Pennello numerico N°7
Classe HOTEL	Pennello numerico N°8
Classe MAXI	Pennello numerico N°9

APPENDICE

Comitato di classe (organizzazione/logistica)

A scopo di sviluppare e favorire la diffusione di questa Open Class Altura verrà creato un "Comitato di Classe" eletto dai direttori sportivi dei Circoli velici aderenti e con una durata in carica di anni due. Questo comitato sarà suddiviso in due specifiche sezioni:

- 1) **Segreteria;** con funzioni di supporto organizzativo/logistico verso armatori e Circoli aderenti. Avrà in dotazione un proprio sito internet contenente informazioni su: "Regolamento Open Class Altura"; calendario agonistico; visibilità del data-base contenente tutte le informazioni tecniche riguardanti le imbarcazioni iscritte alla classe; bandi di regata, classifiche generali, foto e news riguardanti regate organizzate dai circoli aderenti; compilazione di comunicati stampa; area forum di discussione e altre utili sezioni.
- 2) **Comitato Tecnico;** formato da progettisti ed esperti nel settore della vela che hanno funzione di sviluppare, tutelare e a necessità modificare il regolamento stesso. Sono altresì di supporto verso i circoli aderenti alla stesura del data-base per la corretta classificazione delle imbarcazioni nel giusto raggruppamento di appartenenza e di ausilio per eventuali misurazioni di stazza. Le eccezioni che potrebbero presentarsi durante l'anno di regate, e che potrebbero metter in luce eventuali lacune, dovranno essere oggetto di esame da parte della Commissione Tecnica nominata dall'assemblea dei Direttori Sportivi dei Circoli aderenti al presente regolamento.
- 3) **Costi e gestione;** i costi per la gestione segreteria, comitato tecnico, gestione informatica e servizi annessi saranno pari a 4 euro per ogni imbarcazione iscritta ad ogni singola regata. In caso di regate o campionati disputantisi in più giornate, l'imbarcazione iscritta anche ad una sola o più prove degli stessi dovrà corrispondere la somma di 4 euro. Sarà a carico dei circoli aderenti il recupero di tale cifra, utilizzando la tassa d'iscrizione alla regata o campionato stesso.

Come primo periodo di attività si candidano a ricoprire questi incarichi per il Comitato Tecnico (Marco Lostuzzi, Dario Peracca, Maurizio Cossutti, Alberto Zane); per le funzioni di Segreteria di Classe (Maurizio Planine, Stefano Bareggi, Giulio Tarabocchia); per i sistemi informatici, sito internet e pubbliche relazioni (Ottorino Sdrigotti)