

REGOLAMENTO

PER LA STAZZA E PER LE REGATE DEGLI YACHTS D'EPOCA E CLASSICI 2022-2025

Testo approvato dall'Assemblea generale
nella sua seduta del 21 aprile 2022

Indice alfabetico delle sigle usate nel regolamento e nei certificati di stazza

APM	= compenso in secondi per miglio (art. 9)
B	= larghezza massima (art. 10.1)
Bj	= larghezza di stazza (art. 10.1)
Bl	= larghezza al galleggiamento (art. 10.1)
C	= fattore delle penalizzazioni o degli abbuoni (art. 9)
Ca	= coefficiente dell'armamento (art. 11.3)
Cb	= coefficiente di classe d'origine (11.3)
Cc	= coefficiente di correzione (art. 10.3)
Co	= coefficiente di autenticità e conformità (art. 14)
D	= lunghezza geografica di una regata (art. 9)
Dm	= distanza tra gli alberi nelle golette (art. 11.2)
E	= lunghezza utile di un boma (art. 11.2)
Ef	= lunghezza utile del picco e dell'eventuale bastone (art. 11.2)
Es	= lunghezza utile di un picco (art. 11.2)
F	= altezza utile dell'alberetto e dell'eventuale bastone (art. 11.2)
Fa	= slancio di prua (art. 10.1)
Fb	= bordo libero (art. 10.1)
Fp	= slancio di poppa (art. 10.1)
HLP	= distanza minima tra la bugna e il gratile (aut. 11.2)
HLU	= lunghezza del gratile
Hm	= altezza massima dell'albero maestro delle golette (art. 11.2)
Ht	= altezza massima dell'albero di trinchetto (art. 11.2)
I	= altezza massima del punto di drizza delle vele prodriere (art. 11.2)
J	= distanza tra l'albero e l'estremo punto di mura prodiero (art. 11.2)
La	= lunghezza di armamento (art. 11.1)
Lp	= lunghezza del tangone (art. 11.1)
Ls	= lunghezza di stazza (art. 8)
Lt	= lunghezza dello scafo (art. 10.1)
mE	= lunghezza utile del boma di mezzana (certificato)
mEf	= lunghezza utile del picco e dell'eventuale bastone di mezzana (certificato)
mEs	= lunghezza utile del picco di mezzana (certificato)
mF	= altezza utile dell'alberetto e dell'eventuale bastone di mezzana (certificato)
mP	= lunghezza massima del gratile della randa di mezzana (certificato)

P	= altezza massima utile per una randa bermudiana e misura sulla vela per una randa aurica (art. 11.2)
P1,2,3,4	= puntali (art. 10.1)
Pe	= parametro dell'età (art. 13)
Pmc	= puntale mediano complessivo (art. 10.1)
Pp	= parametro del profilo di carena (art. 10.2)
Ps	= puntale di stazza (art. 10.1)
Pv	= parametro dell'equipaggiamento e dell'attrezzatura (art. 12)
R	= rating (art. 8)
Sf	= coefficiente di configurazione della velatura (art. 8)
Spc	= superficie velica corretta (art. 8)
Spv	= superficie velica (art. 11)
Tc	= tempo corretto (art. 9)
TE	= pescaggio (certificato)
TCF	= fattore di correzione del tempo (art. 9)
TL	= tempo limite (art. 24)
Tr	= tempo reale (art. 9)

AVVERTENZA

*Questo regolamento sarà in vigore dal 2022 al 2025.
Il suo testo potrà essere modificato soltanto su proposta unanime della
Commissione di Stazza ratificata dall'Assemblea Generale del CIM.*

Art. 1 PREAMBOLO

Questo regolamento si applica esclusivamente a yachts a vela monoscafi.
È yacht a vela quello ideato e costruito per navigare principalmente con questo mezzo di propulsione.

È monoscafo quello in cui la profondità della carena in ogni punto aumenta verso il piano di simmetria longitudinale.

Eccezion fatta per quelli della Stazza Internazionale o della Stazza Universale, sono ammessi gli yachts con lunghezza di scafo superiore a m. 7,50 o anche con lunghezza inferiore, purché abbiano un ponte completo, che con la tuga e ogni altra parte formi una struttura integrale e stagna, i cui boccaporti possano essere chiusi in modo permanente così da non compromettere l'integrità della struttura stessa, pur consentendo l'accesso all'interno dello scafo.

Art. 2 YACHTS D'EPOCA

2.1 Gli **yachts d'epoca** sono gli yachts costruiti in legno o in metallo, varati prima del 31 dicembre 1949 e rimasti conformi ai loro progetti originari.

2.2 Gli yachts progettati prima del 31 dicembre 1949, purché varati entro il 31 dicembre 1952, sono assimilati agli yachts d'epoca.

2.3 Le **repliche di yachts d'epoca** sono gli yachts che, indipendentemente dal momento del loro varo, siano stati costruiti in conformità a progetti anteriori al 31 dicembre 1949 e nel rispetto della tecnica e dei materiali del tempo.

Art. 3 YACHTS CLASSICI e CLASSIC IOR

3.1.a Gli **yachts classici** sono gli yachts costruiti in legno o in metallo e varati entro il 31 dicembre 1975 e rimasti conformi ai loro progetti originari.

3.1.b Gli yachts «**Classic IOR**» sono gli yachts costruiti in legno, in metallo o in composito, varati tra l'uno gennaio 1970 e il 31 dicembre 1984, rimasti conformi ai loro piani originari e in grado di poter dimostrare di aver avuto un certificato IOR valido nel periodo.

3.2.a Gli yachts costruiti in serie non sono ammissibili, salvo, certe serie che, avendo segnato la storia dello yachting, potranno essere ammesse in deroga su decisione esplicita della Commissione di stazza CIM.

Nota: Uno yacht è detto "MONOTIPO" quando è conforme al regolamento della sua classe, sia o no costruito in serie.

3.2.a Per i **Classic IOR**, certe serie che hanno segnato la storia dello yachting IOR potranno essere ammesse in deroga su decisione esplicita della Commissione di stazza CIM.

3.3 Le **repliche di yachts classici** sono gli yachts che, indipendentemente dal momento del loro varo, siano stati costruiti in conformità a un progetto anteriore al 31 dicembre 1975.

Art. 4 CONFORMITÀ ED ESCLUSIONE

4.1 Ogni yacht deve essere del tutto conforme al progetto originario o eventualmente a un ulteriore disegno del suo autore.

4.2 L'anno del varo e la conformità al progetto debbono per ogni yacht risultare da documentazione ufficiale.

4.3 Ove il progetto originario e la documentazione di uno yacht non fossero più reperibili, la sua conformità sarà valutata da una commissione tecnica nominata dall'Associazione Nazionale.

4.4 I criteri di ammissione sono definiti nel testo del regolamento, non di meno la Commissione di Stazza del CIM può decretare l'esclusione di uno yacht:

- il cui scafo abbia subito estese trasformazioni incompatibili con la concezione e la costruzione originarie,
- se l'analisi della sua conformità e della sua autenticità (cfr. Art. 14 «Co») conduce alla constatazione di un cumulo di modificazioni, ivi

comprese quelle estetiche, particolarmente recenti e divergenti dall'epoca del suo varo.

Art. 5 CERTIFICATI DI STAZZA

5.1 Le presenti regole di stazza sono state fatte per permettere ai differenti yachts d'epoca, classici e Classic IOR di partecipare a regate con compensi appropriati.

Il certificato di stazza porterà la menzione della classe di appartenenza. Nel caso di **classici** e **Classic IOR** è possibile l'appartenenza alle due classi, che saranno indicate sul certificato di stazza.»

5.2 Il rating di ciascun yacht sarà determinato dalla commissione tecnica dell'Associazione Nazionale, che procederà alle misurazioni, alla determinazione dei parametri e all'attribuzione dei coefficienti in conformità al presente Regolamento e alle relative «Istruzioni di stazza».

5.3 La commissione tecnica dell'Associazione Nazionale si riserva il diritto di rifiutare l'attribuzione di un rating ed eventualmente di modificare quello risultante incongruo od errato.

5.4 I certificati di stazza sono emessi dall'Associazione Nazionale. Essi debbono essere annualmente convalidati o rinnovati ogniqualvolta uno yacht abbia subito modificazioni o sia passato di proprietà. L'emissione del certificato di stazza, la sua convalida o la sua rinnovazione sono soggette a tassa stabilita dall'Associazione Nazionale. Una copia del certificato di stazza in vigore deve essere sempre a bordo dello yacht. I certificati di stazza sono pubblici e chiunque può ottenerne copia dietro rimborso delle spese.

Art. 6 ELEMENTI DI STAZZA

Gli elementi di stazza sono:

6.1 grandezze misurate:

misure dello scafo (Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2)

misure della velatura (I, J, Lp, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm)

misure di vela (HLU, HLP)

6.2 grandezze calcolate

superficie velica (Spv)

configurazione della velatura (Sf)

superficie velica corretta (Spc)

lunghezza di stazza (Ls)

larghezza di stazza (Bj)

puntale mediano complessivo (Pmc)
puntale di stazza (Ps)

6.3 coefficienti e parametri

del profilo di carena (Pp)
di correzione (Cc)
della configurazione della velatura (Sf)
dell'armamento (Ca)
di classe d'origine (Cb)
dell'equipaggiamento e dell'attrezzatura (Pv)
dell'età (Pe)
dell'autenticità e della conformità (Co).

Art. 7 UNITÀ DI MISURA E SISTEMA DI CALCOLO

Le unità di misura sono quelle del sistema metrico decimale e il calcolo è algebrico.

Le grandezze misurate saranno arrotondate al centimetro, gli altri valori saranno arrotondati al millesimo, ad eccezione del rating del TCF che saranno al decimillesimo e dell'APM che sarà al decimo.

Art. 8 RATING

Il calcolo del rating è fatto secondo la formula seguente:
ove:

$$R = \left[0,10 \cdot Ls \left(0,50 + \frac{\sqrt{SpC}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}} \right) \cdot Pp + 0,34 \cdot \sqrt{SpC} + 0,2 \right] (Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

$$Ls = Lt - 0,8 \cdot (Fa + Fp)$$

$$SpC = Spv \cdot Sf$$

Co è il coefficiente attribuito secondo le regole dell'articolo 14.

La formula del coefficiente di configurazione della velatura (Sf) è la seguente:

$$Sf = \sqrt{\frac{0,45 \cdot Spv + 0,16 \cdot \{ \text{MAX}[I; (P + \text{MAX}[0,8 \cdot F; \mathbf{Ff}; Es \cdot 0,96]) \cdot 1,03 + 0,4; Hm] \}^2}{Spv}}$$

Art. 9 COMPENSO

Il compenso per miglio è calcolato come segue ed è arrotondato al decimo di secondo:

$$APM = (2160 : \sqrt{R \cdot 3,281}) - 258,2$$

Il calcolo del tempo compensato è fatto come segue:

-tempo corretto sulla distanza (sistema normale):

$$T_c = (C \cdot T_r) - (APM \cdot D)$$

tempo su tempo (sistema d'uso eccezionale):

$$T_c = C \cdot T_r \cdot TCF$$

$$TCF = 0,212 \cdot (\sqrt{R} + 1,55)$$

ove :

Tc: tempo compensato

Tr: tempo reale

TCF: fattore di correzione del tempo

C: penalizzazione o abbuono secondo l'articolo 15

APM: compenso per miglio

R: rating

D: lunghezza geografica del percorso

Art. 10 STAZZA DELLO SCAFO

Le misurazioni sono fatte con lo yacht in assetto di navigazione, con le ancore e le catene nella loro usuale posizione e le vele in posizione o stivate a poppavia dell'albero principale.

In occasione degli eventi lo yacht dovrà rispettare la configurazione usata per la sua stazza, specialmente per quanto concerne ancore e catene, che dovranno rispettare i regolamenti loro applicabili.

10.1 La lunghezza dello scafo di uno yacht (Lt) sarà misurata in modo da comprendere tutto lo scafo, ma non aste o parti sporgenti da esso, come bompressi, buttafuori di mezzana, pulpiti, ecc.

Essa sarà limitata dalle verticali passanti per i punti più avanzato e più arretrato dello scafo (siano questi sopra o sotto il livello del ponte di coperta o dell'impavesata) con inclusione degli eventuali bottazzi, ma con esclusione della pala del timone, se esterno.

La misura orizzontale degli slanci (Fa e Fp) sarà presa tra le verticali sopra indicate e le intersezioni dello scafo con l'acqua.

La larghezza di uno di uno scafo (B) è determinata dalla massima distanza tra due verticali disposte su un piano ortogonale alla linea di mezzeria e tangenti lo scafo stesso. Dalla misura debbono essere esclusi i bottazzi, gli aggetti delle frisate, nonché quelli delle cinte.

La larghezza di stazza (Bj) è ottenuta con la formula seguente:

$$B_j = B - 0,3 \cdot (B - B_l)$$

La larghezza al galleggiamento (Bl) è misurata alla superficie del mare.

I bordi liberi (Fb1 e Fb2) sono misurati dal livello del ponte alla superficie del mare a 3/4 e a 1/2 di Ls.

I puntali immersi sono misurati ai 3/4 anteriori di Ls e a Bj/10 dal piano di simmetria longitudinale (P1) e alla metà di Ls e a 1/8Bj, 1/4Bj e 3/8Bj dal piano di simmetria longitudinale (P2, P3, P4).

Il calcolo del puntale mediano complessivo (Pmc) è fatto nel modo seguente:

$$P_{mc} = 0,125 \cdot (3 \cdot P_2 + 2 \cdot P_3 - 2 \cdot P_4) + \frac{0,5 \cdot P_4 \cdot B_l}{B_j}$$

Il calcolo del puntale di stazza (Ps) è fatto nel modo seguente:

$$P_s = 1,3 \cdot P_{mc} + 0,9 \cdot P_1 + \frac{L_s + 0,9 \cdot B_l}{30}$$

10. 2 Parametro del profilo di carena (Pp)

Giusta il profilo longitudinale del suo scafo, ogni yacht viene ricondotto a uno dei due tipi fondamentali qui indicati e quindi gli è attribuito un parametro, che è direttamente introdotto nella formula di stazza.

Tipo 1

Il timone si trova nel prolungamento della parte inferiore della carena:

Pp determinato secondo le «Istruzioni di Stazza» e compreso tra 0,77 e 1,10 in funzione del rapporto tra la superficie della proiezione sul piano assiale della parte immersa dello scafo e quella del rettangolo: lunghezza al galleggiamento x immersione.

Tipo 2

Il timone è separato dalla deriva:

deriva piana con bulbo	tipo 2.1	$Pp = 1,10 - (2Pmc : Ls)$
deriva bombata	tipo 2.2	$Pp = 1,20 - (2Pmc : Ls)$

10.3 Coefficiente di correzione (Cc)

Agli yachts, per i quali la formula di stazza non valuta in modo soddisfacente le caratteristiche tecniche, la Commissione di Stazza del CIM può eccezionalmente adeguare il rating con l'introduzione di un coefficiente di correzione.

Per tutti gli altri il coefficiente di correzione è uguale a 1.

Art. 11 STAZZA DELLA VELATURA, ARMO E CLASSE D'ORIGINE

11.1 Gli alberi saranno misurati dal punto più basso in cui possono essere fatti scendere i canestrelli o la trozza del boma sino al punto più alto (punto di drizza) in cui possono salire i moschettoni delle drizze delle rande, se queste sono triangolari, o sino al punto in cui può salire la trozza del picco nel caso di rande auriche (P) e dalla coperta sino al punto più alto in cui possono salire i moschettoni delle drizze di tutte le altre vele che vi possono essere inferite (I).

Sarà parimenti misurata la distanza tra l'estremo punto in cui possa essere murata una vela prodiera (restandovi così incluso l'eventuale bompreso) e la faccia anteriore dell'albero più a prua (J); sarà altresì misurata la lunghezza del tangone (Lp).

Una vela prodiera è detta spinnaker (simmetrico o asimmetrico) quando la sua larghezza a metà altezza è superiore al 75% del suo bordame.

Una vela prodiera è detta Fiocco ballon, quando la sua larghezza a metà altezza è inferiore al 75% del suo bordame, quando la sua scotta è rinviata al ponte a proravia dell'albero e quando la sua mura è fissata a un tangone. »

Una vela prodiera da bolina e lasco è una vela la cui larghezza a metà altezza è inferiore al 75% del suo bordame. Una vela prodiera da bolina e lasco è detta con ricoprimento quando la sua bugna può trovarsi a poppavia dell'albero (bugna a poppavia della faccia posteriore dell'albero quando la vela è in posizione assiale).

Saranno misurate la lunghezza del gratile (HLU) e la distanza minima tra questo e la bugna (HLP) della vela prodiera da bolina e lasco.

Nelle golette saranno misurate la distanza tra le facce prospicienti degli alberi (Dm) e l'altezza massima dei punti di drizza delle vele che possono essere inferite tra di essi (Hm per l'albero di maestra e HT per quello di trinchetto).

Per le rande saranno misurate le lunghezze utili dei bomi (E) e per quelle auriche anche dei picchi (Es) e degli alberetti (F).

La lunghezza complessiva dell'armamento (La) è determinata dalle verticali passanti per il più avanzato punto di mura di una vela prodiera e il punto più arretrato della poppa o dell'eventuale buttafuori di mezzana.

11.2 Calcolo della superficie velica:

11.2.1 triangolo di prua $0,3 \text{ Spo} + 0,7 \text{ Spa}$

Per **Spo** quando non viene usata una vela tipo spinnaker

$$\text{Spo} = \text{MAX} (0,5 \cdot I \cdot J ; 0,83 \cdot \text{Spa})$$

$$\text{altrimenti Spo} = \text{MAX} [0,8 \cdot I \cdot \text{MAX}(J ; L_p) ; 0,83 \cdot \text{Spa}]$$

ove I è la distanza massima tra il più alto punto di drizza delle vele prodriere (ivi comprese quelle da lasco) e la linea di insellatura e J è la distanza orizzontale dall'albero dell'estremo punto di mura o la lunghezza del tangone se è superiore; e per **Spa**

- nel caso di uso di una vela prodiera da bolina e lasco con ricoprimento si prenderanno le misure HLU e HLP della più grande di esse e quindi:

$$\text{Spa} = \text{MAX} (0,5 \cdot \text{HLU} \cdot \text{HLP} ; 0,5 \cdot I \cdot J)$$

senza ricoprimento: $\text{Spa} = 0,5 \cdot I \cdot J$

11.2.2 rande triangolari $0,5 \cdot P \cdot E$

ove P è la distanza tra il punto cui può discendere la trozza e il punto in cui può salire il moschettone di drizza ed E è la lunghezza utile del boma;

11.2.3 rande auriche $0,5 \cdot [E \cdot P + E_s \cdot (0,87 \cdot E + 0,5 \cdot P)]$

ove P è la distanza misurata sulla vela tra i punti d'attacco al boma e al picco, E la lunghezza utile del boma e Es la lunghezza utile del picco. Una marca sull'albero deve segnare la posizione superiore della P,

11.2.4 controrande (o frecce) $0,15 \cdot F \cdot E_f$

ove Ef è la lunghezza utile del picco eventualmente prolungata da un'asta di controranda, ES è la lunghezza utile del picco e F è l'altezza utile dell'alberetto,

ovvero la distanza tra il punto più alto in cui può salire la trozza del picco e la sommità dell'alberetto o dell'eventuale asta di controranda.

$$11.2.5 \text{ velatura di trinchetto} \quad 0,46 \cdot Dm \cdot (Hm + Ht)$$

ove Dm è la distanza tra gli alberi, Hm è l'altezza massima del punto di drizza dell'albero di maestra e Ht è l'altezza massima del punto di drizza di quello di trinchetto riguardo alle vele che possono essere inferite tra i due, ivi comprese quelle da lasco.

$$11.2.6 \text{ velatura di strallo da lasco per ketch e yawl: } 0,12 \cdot mP \cdot E$$

ove mP è la massima altezza utile per la randa di mezzana e E è la lunghezza utile del bome della randa maestra.

11.3 Coefficiente dell'armamento (C_a)

A ogni yacht è attribuito un coefficiente in ragione del suo armo secondo la seguente tabella:

	<i>Yachts aurici</i>	<i>Yachts bermudiani</i>
Cutter e Sloop	0,78	0.89
- Yawl	0,75	0.88
- Ketch	0,65	0.77
- Goletta	0,63	0.72
- 3 alberi	0,45	0,50

11.4 Coefficiente della classe d'origine (C_b)

A ogni yacht è attribuito un coefficiente in ragione della sua classe d'origine secondo l'annessa tabella.

Gli altri yachts riceveranno un coefficiente $C_b = 0$. Non di meno, nel caso di una classe non identificata nella predetta tabella la Commissione di Stazza del CIM potrà eccezionalmente adeguare i valori dei ratings di tale classe introducendo un coefficiente particolare.

Art. 12 EQUIPAGGIAMENTO E ATTREZZATURA

Il coefficiente d'equipaggiamento e attrezzatura (P_v) sarà costituito dalla somma algebrica dei seguenti fattori:

Deriva:	mobile	0,03
---------	--------	------

	con timone	0,07	
	modificata (bulbo o zavorra)		0,20
Timone:	modificato	0,07	
Asse d'elica:	assente	0,03	
	in posizione centrale	0,00	
	in posizione laterale		- 0,01
	2 assi d'elica	- 0,02	
Elica(che):	a pale pieghevoli o orientabili	0,00	
	a 2 pale fisse	- 0,02	
	a 3 (o più) pale fisse		- 0,03
Albero:	di legno	0,00	
	in lega	0,03	
Boma:	di legno	0,00	
I	in lega	0,02	
	in materiali compositi	0,30	
Aste:	di legno	0,00	
	in lega	0,02	
	in materiali compositi	0,20	
Strallo*	cavo a una gola	0,01	
	cavo a due gole	0,02	
Avvolgitore*:	di fiocco, in funzione	0,02	
	di fiocco, inattivo ma a posto		0,00
	rotafiocco volante		0,05
	*cumulativo		
Verricelli:	assenti, con Ls < 8m	- 0,06	
	assenti, con Ls > 8m	- 0,08	
	autoavvolgenti	0,01	
Interno:	assenza di arredamenti	0,03	
	*quando non sia originaria		

Classici e epoca - Sovrastruttura con materiali compositi

Uso di materiali compositi con resina epossidica	0,04
Uso di materiali compositi con resina polyester o vinylester	0,02

Classici e epoca – Scafo con materiali compositi

Uso di materiali compositi con resina epossidica	0,07
Uso di materiali compositi con resina polyester o vinylester	0,04

Classic IOR - Sovrastruttura con materiali compositi

IOR di serie - fibra di vetro monolitica + resina polyester	0,00
IOR One off - fibra di vetro monolitica + resina polyester ou vinylester	0,02
IOR Sandwich balsa + fibra di vetro + resina polyester	0,04
IOR Sandwich PVC + fibra esotica + resina vinylester o epoxy sotto vuoto	0,06

Classic IOR - Scafo con materiali compositi

IOR di serie - fibra di vetro monolitica + resina polyester	0,00
IOR One off - fibra di vetro monolitica + resina polyester ou vinylester	0,02
IOR Sandwich balsa + fibra di vetro + resina polyester	0,04
IOR Sandwich PVC + fibra esotica + resina vinylester o epoxy sotto vuoto	0,06

Sono considerati «materiali compositi» i materiali che nella loro composizione strutturale comportano un'associazione di resina sintetica (polyester, vinylester o epossidica) e di fibre naturali o sintetiche. Il compensato e gli stucchi, i sottofondi e le pitture all'esterno dello scafo non sono considerati materiale composito.»

Art. 13 PARAMETRO D'ETÀ

In ragione dell'anno del suo varo ogni yacht riceve un parametro d'età (Pe) secondo la tabella allegata:

>1975 0,060 salvo per CLASSIC IOR

1975	0,060	1943	-0,014	1911	-0,119
1974	0,056	1942	-0,016	1910	-0,122
1973	0,052	1941	-0,018	1909	-0,125
1972	0,048	1940	-0,020	1908	-0,128
1971	0,044	1939	-0,022	1907	-0,131

1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,133
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,135
1968	0,036	1936	-0,031	1904	-0,137
1967	0,034	1935	-0,034	1903	-0,139
1966	0,032	1934	-0,037	1902	-0,141
1965	0,030	1933	-0,040	1901	-0,143
1964	0,028	1932	-0,043	1900	-0,145
1963	0,026	1931	-0,046	1899	-0,146
1962	0,024	1930	-0,049	1898	-0,147
1961	0,022	1929	-0,052	1897	-0,148
1960	0,020	1928	-0,055	1896	-0,149
1959	0,018	1927	-0,059	1895	-0,150
1958	0,016	1926	-0,063	1894	-0,151
1957	0,014	1925	-0,067	1893	-0,152
1956	0,012	1924	-0,071	1892	-0,153
1955	0,010	1923	-0,075	1891	-0,154
1954	0,008	1922	-0,079	1890	-0,155
1953	0,006	1921	-0,083	1889	-0,156
1952	0,004	1920	-0,087	1888	-0,157
1951	0,002	1919	-0,091	1887	-0,158

1950	0,000	1918	-0,095	1886	-0,159
1949	-0,002	1917	-0,099	1885	-0,160
1948	-0,004	1916	-0,103	1884	-0,161
1947	-0,006	1915	-0,107	1883	-0,162
1946	-0,008	1914	-0,110	1882	-0,163
1945	-0,010	1913	-0,113	1881	-0,164
1944	-0,012	1912	-0,116	1880	-0,165
				<1880	-0,165

Pe per CLASSIC IOR

1976	0.064
1977	0.068
1978	0.072
1979	0.076
1980	0.080
1981	0.084
1982	0.088
1983	0.092
1984	0.096

Per gli yachts aurici (repliche escluse) varati dopo il 1923 l'anno per la determinazione del Pe sarà quello risultante dalla media (arrotondata per difetto) tra l'anno del varo e il 1923.

Per gli yachts varati prima del 1880 Pe sarà uguale a - 0,165.

Per le repliche e gli yachts monotipi (che hanno uno specifico regolamento di costruzione) l'anno per il Pe è dato dalla media, arrotondata per difetto, tra l'anno di redazione del loro progetto e l'anno del varo del singolo esemplare. L'anno risultante non può tuttavia essere superiore al 1975.

Per gli yachts d'epoca la configurazione dell'armamento dei quali sia stata modificata dopo l'origine (cambiamento di Ca), l'anno risultante per il Pe è dato dalla media tra l'anno di varo e l'anno di modificazione della configurazione dell'armamento limitato al 1950, arrotondata al valore inferiore. Quando l'anno di modificazione della configurazione dell'armamento non può essere stabilito si prende il 1950.

Questa regola non si applica agli yachts delle classi della Stazza Internazionale o di quella Universale, ai quali il Pe è attribuito come agli altri, ossia in funzione dell'anno del varo del singolo esemplare.

Art. 14 AUTENTICITÀ E CONFORMITÀ

Il coefficiente di autenticità e conformità (Co) dà una valutazione del grado di conformità di uno yacht alla sua originaria concezione.

Il riferimento di conformità è dato dai piani originari ai quali corrispondeva la configurazione dello yacht al momento del suo varo. Se ve ne sono state, potranno essere prese in considerazione configurazioni diverse, specie quelle concepite dal progettista originario, ma esse saranno tuttavia stimate meno autentiche, man mano che le modificazioni sono più recenti.

Il Co è determinato con valutazione analitica dei tre ambiti seguenti, presi in ordine d'importanza decrescente:

- armo, velatura, equipaggiamento e attrezzatura,
- aspetti dello scafo (comprensivi del ponte, dei materiali e degli equipaggiamenti),
- armo, velatura e attrezzatura,
- sistemazioni interne ed equipaggiamenti,

per i quali tutti saranno valutati anche lo stato di conservazione, il restauro o la ricostruzione.

Il Co è attribuito entro un ambito che varia a seconda delle categorie:

- yacht d'epoca e monotipo d'epoca: da 0,88 a 1,15
- repliche di yachts d'epoca: da 0,95 a 1,20
- yachts classici e monotipi classici varati a partire dal 1960:
da 0,93 a 1,15
- yachts Classic IOR e monotipi classici varati a partire dal 1976:
da 0,95 a 1,15
- repliche di yachts classici: da 0,95 a 1,20

La disponibilità di una documentazione che permetta il confronto dello yacht con la sua concezione originaria ne permetterà una miglior valutazione, di cui sarà tenuto conto nella determinazione del Co. La documentazione sarà fondamentalmente costituita dai piani originari dello yacht, ma potrà essere integrata con elementi storici desunti dalla letteratura, dalla stampa periodica, dalle fotografie e dai documenti d'archivio dei suoi vari armatori.

14.1 Scafo, ponte ed equipaggiamenti connessi

Gli elementi determinanti sono:

- dimensioni, forma e materiali della carena e della chiglia,
- struttura: posizione e distanza delle ordinate e dei madieri,
- dimensione e connessione dei corsi del fasciame,
- disposizione del ponte, natura dei materiali, timone e equipaggiamenti.

È ammesso che:

- gli scafi originariamente in acciaio chiodato siano ricostruiti in acciaio saldato,
- sia installato un motore,
- nella ricostruzione del ponte sia interposto il compensato tra i bagli e i corsi della coperta,
- siano installati strumenti di navigazione e di sicurezza, con riserva della loro buona integrazione con i disegni originari.

14.2 Armo, velatura e attrezzatura

Gli elementi determinanti sono:

- la conformità al tipo originario della randa (aurica o bermudiana)
- la conformità alla configurazione dell'armo originario (numero e dimensioni degli alberi e delle crocette),

- dimensioni, forma e materiali degli alberi e delle antenne,
 - caratteristiche delle vele e delle manovre volanti
 - - caratteristiche dei cavi delle manovre dormienti,
 - -caratteristiche dell'attrezzatura.

È ammesso che:

un albero pieno sia sostituito con uno cavo,
 il cordame sia in poliestere o in polipropilene,
 le vele siano in dacron o in nylon
 siano installati strumenti di indicazione o di sicurezza.

Tutte le vele auriche con un forte allungamento (proporzione tra la diagonale - tra la varea del boma e quella del picco - e la freccia dell'allungamento superiore al 2%) saranno fortemente penalizzate nel Co.

Tutte le vele bermudiane non devono avere più d'una stecca forzata. Una stecca forzata è penalizzata nel Co, se non è nella posizione più alta. Se la lunghezza di una stecca non forzata è superiore al 75% della distanza tra la balumina e il gratile là dove è posta riceve una penalità nel Co. Lo stesso avviene se il numero totale delle stecche di una vela è superiore a 5. Per espressa deroga la Commissione di stazza del CIM può esonerare uno yacht dalla penalità.

14.3 Sistemazioni interne ed equipaggiamenti

In generale si tiene conto della conformità al piano originario, può non di meno essere ammesso che le sistemazioni interne siano diverse da quelle d'origine per rispondere alle esigenze dell'abitabilità e della sicurezza moderne, ma debbono mantenere lo stile e i materiali della concezione originaria.

Art. 15 PENALIZZAZIONI E ABBUONI

L'uso di vele della lista fatta qui sotto sarà per ogni regata penalizzato o compensato di una percentuale da applicare al tempo reale secondo la tabella seguente:

YACHTS D'EPOCA

	randa	vela di prua e da lasco
- vele in cotone	-2%	-2%
- vele in dacron o nylon	0	0
- vele costruite a ferzi con materiali laminati a bassa estensibilità quali: dacron laminato, mylar		

scrim, fibre composte del tipo sandwich, spectra, vectran, dynema, hydranet	8%	5%
- vele ad «alta tecnologia» costruite con o senza ferzi o con l'impiego di fibre differenti (per esempio kevlar, twaron, PBO o carbonio)		NON AMMESSE
- tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo	4%	3%
- vele interamente steccate		NON AMMESSE
- assenza di vele da lasco o uso di una vela (del tipo baloon) con punto di mura fissato sul ponte a proravia dell'albero tramite uno stroppo di lunghezza limitata (<0,2 J) e punto di scotta su un buttafuori e la cui larghezza a metà altezza sia inferiore al 75% del suo bordame		-2%
- uso di vele da lasco con punto di drizza più alto dell'originale		3%
- uso in regata di verricelli motorizzati	4%	

YACHTS CLASSICI e C LASSIC IOR

	randa	vela di prua e da lasco
- vele in dacron o nylon	0	0
- vele costruite a ferzi con materiali lami- nati a bassa estensibilità quali: dacron laminato, mylar scrim, fibre composte del tipo sandwich, spectra, vectran, dynema, hydranet	5%	5%
-vele ad «alta tecnologia» costruite con o senza ferzi o con l'impiego di fibre differenti (per esempio kevlar, twaron, PBO o carbonio)		NON AMMESSE

- tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo AMMESSI
- vele interamente steccate NON AMMESSE
- uso in regata di verricelli motorizzati 4%

Una vela è interamente steccata quando almeno due stecche si estendano per tutta la sua larghezza.

Per gli yachts d'epoca sono tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo tutti quelli che non siano orizzontali, verticali o all'inglese (incrociati).

Le penalità e gli abbuoni saranno applicati per un intero raduno in seguito a una dichiarazione dell'armatore.

Art. 16 REGOLE GENERALI

16.1 In funzione dell'aspetto e delle attitudini nautiche specifiche degli yachts d'epoca e classici il CIM stabilisce le regole seguenti a complemento di quelle WS e dei regolamenti stabiliti dalle autorità nazionali.

16.2 I comitati organizzatori, i comandanti e gli armatori debbono sottostare all'applicazione integrale di questo regolamento, con eccezione degli articoli 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 25, che potranno essere modificati dalle istruzioni di regata.

16.3 I comandanti o gli armatori debbono costituire equipaggi adatti alla manovra degli yachts e sono i soli responsabili delle loro scelte.

16.4 Gli yachts d'epoca e classici per le loro certificazioni richiedono specifiche conoscenze tecniche e storiche, sicché solo i commissari tecnici riconosciuti dal CIM sono competenti per le procedure di stazza, per i controlli e per le verifiche.

16.5 L'Associazione nazionale che emette i certificati di stazza in ciascun paese è la sola competente su di essi e almeno uno dei suoi stazzatori deve sempre essere incluso nei comitati di stazza delle regate per le quali si applica questo Regolamento.

Art. 17 DIVISIONE IN CLASSI

A eventuale eccezione delle «Big Boats» e dei «Cruisers» definiti qui di seguito e di quelli che sono stati stazzati secondo la Stazza Internazionale o quella Universale e dei monotipi, gli yachts saranno inizialmente suddivisi in due categorie: yachts d'epoca e yachts classici, quindi in classi secondo il tipo di armamento e poi secondo i ratings o la lunghezza dello scafo (Lt).

Le «Big boats» sono identificate dalla Commissione di Stazza e possono essere suddivise in due sotto-categorie per separare i «Big racers» quando l'affluenza all'evento lo permetta (al meno 3 yachts per sotto-categoria).

A titolo sperimentale l'apertura di una categoria «Croiseurs (Cruisers)» può essere decisa di concerto e sotto riserva di accordo dalla Commissione di Stazza e dall'organizzazione di un evento, quando l'affluenza ad esso lo permetta (al meno 3 yachts nella categoria)

Resta esclusa l'emissione di qualsiasi classifica generale (OVER ALL).

Non vi saranno classi con meno di tre iscritti. Se il numero degli iscritti in una delle categorie, d'epoca e classici, è inferiore a tre, gli yachts saranno raggruppati.

Le repliche di yachts d'epoca e classici costituiranno classi separate, ma, ove gli iscritti siano meno di tre, tali yachts saranno raggruppati con la loro categoria di riferimento.

Art. 18 PERCORSI

Le regate per gli yachts d'epoca e classici sono di tre tipi:

18.1 Tipo A (regata d'altura)

La regata d'altura comporta una navigazione che può spingersi a più di 20 miglia da un ridosso e che può protrarsi in ore notturne.

18.2 Tipo B (regata breve)

La regata breve comporta una navigazione che non si allontana più di 20 miglia da un ridosso e che di norma può essere compiuta in ore diurne.

18.3 Tipo C (regata costiera)

La regata costiera comporta una navigazione diurna a meno di 5 miglia da un ridosso.

Di ogni regata sarà dal comitato organizzatore indicato il tipo.

L'ammissione alle regate è subordinata alla conformità alle minime regole di sicurezza stabilite dallo stesso comitato organizzatore o giudicate necessarie dal comitato di regata.

Art. 19 INFRAZIONI ALLE REGOLE DI REGATA

Se il Comitato per le proteste (o Giuria) stimerà che le regole non siano state osservate, procederà alla sanzione dell'infrazione o delle infrazioni, sia con una penalizzazione del 2%, del 5% o del 10% del tempo reale, sia con la squalifica in caso di infrazione giudicata più grave.

La decisione del Comitato per le proteste di scegliere una o l'altra sanzione non sarà suscettibile di protesta o di appello dello yacht che ha commesso l'infrazione.

Art. 20 DICHIARAZIONE DI OSSERVANZA

Una dichiarazione di osservanza nella quale è attestato che tutte le regole sono state osservate ed è indicato il tempo dell'arrivo in ore, minuti e secondi, dovrà essere all'arrivo presentata al Comitato di regata.

Il ritardo nella presentazione della dichiarazione è suscettibile di penalizzazione.

Art. 21 NAVIGAZIONE NOTTURNA

Dal tramonto e sino alla levata del sole (o entro le ore che saranno indicate nelle istruzioni di regata), il regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare sostituirà le regole ISAF e nel medesimo periodo gli yachts dovranno navigare con le regolamentari luci di via. Le luci dovranno essere disposte in modo da non essere coperte dalle vele. Nelle regate d'altura (tipo A) gli yachts dovranno avere a bordo luci di via di riserva o un fanale da segnalazione di portata luminosa superiore a 5 miglia.

Art. 22 EQUIPAGGIO MINIMO

Il numero minimo dei membri di un equipaggio è sotto la responsabilità del comandante, ma in nessun caso può essere inferiore a 2.»

—Art. 23 IDENTIFICAZIONE DEGLI YACHTS

Gli yachts devono avere un numero sulle vele e per lo meno su ciascuna faccia della vela maestra in modo da permettere una facile identificazione da parte dei Comitati di regata. I numeri velici, alfanumerici, sono, nei limiti del possibile, basati sulle identificazioni storiche, e devono essere convalidati dall'Associa-

zione Nazionale che emette il certificato di stazza. Particolari segni di identificazione possono in deroga essere accettati dalla Commissione di Stazza del CIM. »

Art. 24 TEMPO LIMITE

Nelle regate dei tipi A e B il tempo limite di ogni yacht è calcolato secondo la formula seguente:

$$TL = (APM + 1500) \cdot D$$

ove:

- APM è il compenso in secondi per miglio
- D è la lunghezza geografica del percorso.

Se nelle regate di tipo C, se il tempo limite non è indicato nelle istruzioni di regata, ci si conformerà a quanto previsto per i tipi A e B.

Art. 25 ABBANDONO

Ogni yacht che abbandoni una regata per qualsiasi motivo, è tenuto a darne al più presto e nei modi indicati nelle istruzioni di regata comunicazione al comitato di regata. Si rammenta che ogni infrazione a quest'obbligo darà luogo ad una richiesta di sanzione all'Autorità nazionale competente, indipendentemente dai provvedimenti già presi dal Comitato per le proteste (o Giuria). In ogni caso dovrà essere alzata la lettera «N» del C. I.

Art. 26 REPONSABILITÀ

«La responsabilità della decisione di una barca di partecipare a una regata o di rimanere in regata è solo sua». (Regola 4 WS)

I concorrenti partecipano alle regate a loro rischio e pericolo e sotto la loro responsabilità a tutti gli effetti.

Gli organizzatori declinano ogni responsabilità per i danni che potrebbero subire le persone o le cose, sia a terra che in mare, in conseguenza della partecipazione alle regate.

Si rammenta ai comandanti che essi rispondono personalmente di tutti gli incidenti che possono accadere ai loro yachts e ai loro equipaggi.

Sono dunque essi che dovranno accertarsi che siano state stipulate le assicurazioni necessarie per coprire tutti i rischi, ivi compresi quelli verso terzi. È competenza dei comandanti decidere in base alle capacità dell'equipaggio, alla forza del vento, allo stato del mare, alle previsioni meteorologiche ecc. se uscire o non uscire in mare e prendere parte alle prove in programma.

A seguito di una grave infrazione di comportamento o di spirito sportivo, il Comitato per le proteste (o Giuria) può escludere un concorrente dalla partecipazione alle prove successive, espellerlo dalla competizione o applicare altre sanzioni disciplinari. Ciò sarà applicato non solamente per prove propriamente dette, ma anche per tutta la durata della manifestazione.

Il comandante è responsabile del comportamento del suo equipaggio e sanzioni possono essere contro di lui adottate, sino alla radiazione dello yacht dalla prova considerata, senza che altre sanzioni siano escluse.

Art. 27 CONTESTAZIONI

In caso di contestazione dell'interpretazione del presente regolamento farà fede il testo francese.

Definizione
di
«Spirit of tradition»

Sono attribuiti alla categoria detta «Spirit of Tradition» gli yachts:

- d'epoca o classici che per le alterazioni subite non siano suscettibili di stazza

secondo il «Regolamento C.I.M. per la stazza e per le regate degli yachts d'epoca e classici»

- costruiti nel 1970 e negli anni seguenti con l'impiego di tecniche e di materiali

moderni che hanno un aspetto ed uno stile fedeli ad un progetto tradizionale d'epoca o classico.

La loro ammissione dovrà essere comunque sottoposta alla Commissione di Stazza del C.I.M. (sia direttamente che tramite un'Associazione Nazionale) e, ad approvazione avvenuta, essi saranno ammessi a partecipare ai raduni di yachts d'epoca e classici, purché in una categoria separata e con una classifica diversa.

Ogni yacht dovrà tuttavia avere un certificato di stazza IRC in vigore e in Spagna un certificato RI (Rating Internazionale).

Annesso

Tabella dei valori di C_b

Stazza Godinet		0.07
Stazza internazionale prima formula (1906-1919)	≤6m	0.05
	≤8m	0.05
	<10m	0.07
	≤12m	0.10
	≤15m	0.10
	≤19m	0.05
	≤23m	0.00
Stazza internaz. seconda e terza formula (≥1920)	≤6m	0.15
	≤8m	0.15
	≤10mJI	0.17
	≤12m	0.20
	≤15m	0.13
	≤19m	0.05
	≤23m	0.00
Stazza universale	N	0.03
	P	0.10
	Q	0.17

	R	0,18
Stazza internazionale trasformata	<10m	0,03
	≥10m	0,05
Stazza metrica CR (1949 - Aas & Mc Gruer)	<10m	0,03
	≥10m	0,05
New York	NY30	0,05
	NY40	0,05
	NY50	0,10
Bar Harbour 31		0,10
Cork Harbour		0,03
International One Design (IOD)		0,03
Schären kreutzer		0,12
Nationaler kreutzer		0,15
Sonderklasse		0,12
California 32		0,05
Yachts con certificato IOR varati nel 1971 e successivi		0,03
Dragone		0,20
Scow		0,07
West Solent		0,04