

REGOLAMENTO OPEN ALTURA

2009 -2012

Premessa

Il presente Regolamento ha lo scopo di dare la possibilità di regatare ai numerosi armatori che, anche se in possesso di regolare certificato ORC o IRC, desiderano prendere parte alle regate organizzate in Zona con una classifica in tempo reale, divisi in modo da competere con gli avversari a loro più simili.

1 REGOLAMENTI

- 1.1 Il Regolamento di Regata ISAF 2009/2012 con le prescrizioni integrative FIV;
- 1.2 La Normativa Internazionale per la Prevenzione degli Abbordi in Mare secondo quanto disposto nelle Istruzioni di Regata;
- 1.3 Le disposizioni della legge italiana (o della bandiera di armamento) circa i requisiti di sicurezza nella navigazione e le dotazioni di bordo in relazione al percorso previsto dalla regata.

2 RESPONSABILITÀ 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 ed a terra durante le fasi che la precedono e la seguono.
- 2.3 Gli organizzatori respingono ogni responsabilità per i 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 È sola ed esclusiva competenza del responsabile dell'imbarcazione, decidere di partecipare o non ad una regata oppure ritirarsi da una regata già iniziata, in base alle capacità del suo equipaggio, alla forza del vento e del mare, alle previsioni meteorologiche, etc.
- 2.6 Il responsabile dell'imbarcazione, armatore, 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 AMMISSIBILITÀ

Sono ammesse a regatare tutte le imbarcazioni monoscafo che rispondono, per le Leggi italiane o per 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 di questo regolamento. Devono inoltre essere in grado di autoraddrizzarsi in caso di rovesciamento.

4 SUDDIVISIONE IN CLASSI E CATEGORIE

4.1 DEFINIZIONE DELLE CLASSI

4.1.1 La suddivisione in Classi avverrà in base alla LUNGHEZZA SCAFO (LOA) di ogni imbarcazione secondo la seguente tabella 1:

Tabella 1

CLASSE	LOA
MAXI	Oltre 16,00 m
ZERO	da 13,51 a 16,00 m
ALFA	da 12,01 a 13,50 m
BRAVO	da 11,01 a 12,00 m
CHARLIE	da 10,26 a 11,00 m
DELTA	da 9,51 a 10,25 m
ECHO	da 8,76 a 9,50 m
FOXTROT	da 7,81 a 8,75 m
GOLF	da 6,81 a 7,80 m
HOTEL	fino a 6,80 m

4.1.2 Limitatamente alla sottodescritta categoria LIBERA, in considerazione del basso numero di partecipanti si consiglia di istituire le seguenti classi:

Classe 1 - con LOA uguale o maggiore di 10,26 m;

Classe 2 - con LOA fino a 10,25 m.

4.2 DEFINIZIONE DELLE CATEGORIE

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

$$\rho = SV \times LOA^3 / D^{5/3} \times 100$$

dove:

SV = superficie velica massima di bolina (mq)

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.

LOA = lunghezza scafo (metri)

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

D = dislocamento a vuoto dell'imbarcazione (Kg)

Il dislocamento a vuoto è il peso dell'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, nè 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;
- senza membri dell'equipaggio a bordo;
- senza attrezzature o attrezzi di ricambio a bordo;
- nessuna zavorra interna che non sia saldamente fissata allo scafo, ispezionabile e dichiarata nell'apposito modulo;

4.2.2 Per ogni classe, la determinazione della categoria di appartenenza è data dalla tabella sottoriportata in base al valore ottenuto dalla formula:

Tabella 2 – rapporto peso/potenza per classe e categoria

CLASSE	CROCIERA	REGATA	LIBERA
MAXI	$\rho < 10$	$10 \leq \rho \leq 20$	$\rho > 20$
ZERO	$\rho < 10$	$10 \leq \rho \leq 20$	$\rho > 20$
ALFA	$\rho < 10$	$10 \leq \rho \leq 20$	$\rho > 20$
BRAVO	$\rho < 10$	$10 \leq \rho \leq 20$	$\rho > 20$
CHARLIE	$\rho < 9,5$	$9,5 \leq \rho \leq 19$	$\rho > 19$
DELTA	$\rho < 9,5$	$9,5 \leq \rho \leq 19$	$\rho > 19$
ECHO	$\rho < 9,5$	$9,5 \leq \rho \leq 19$	$\rho > 19$
FOXTROT	$\rho < 12,5$	$12,5 \leq \rho \leq 25$	$\rho > 25$
GOLF	$\rho < 13,5$	$13,5 \leq \rho \leq 27$	$\rho > 27$
HOTEL	$\rho < 14$	$14 \leq \rho \leq 28$	$\rho > 28$

4.2.3 All'interno della categoria CROCIERA potrà essere costituita la Classe MOTORSAILER, nella quale saranno inserite tutte le imbarcazioni che siano considerate "Imbarcazione a Motore con Vela Ausiliaria".

4.3 FORZATURA DALLA CATEGORIA CROCIERA A REGATA

Saranno considerate imbarcazioni REGATA anche quelle imbarcazioni che, pur non avendo un rapporto Peso/Potenza inferiore al valore minimo della tabella2,

avranno anche una sola delle seguenti caratteristiche:

- 4.3.1 sono dotate di ballast (zavorra mobile, esclusivamente liquida, non superiore in totale al 18,5% del Dislocamento a vuoto dell'imbarcazione); in questo caso, è abrogata la Reg. ISAF 51.
- 4.3.2 hanno un bompresso sia esso fisso, estraibile o basculante (per bompresso, è intesa qualsiasi prolunga o asta o delfiniera che non sia fissata all'albero più a prua, atta a murare oltre la prua stessa qualsiasi tipo di vela e sulla 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 LOA
- 4.3.3 hanno a bordo un tangone che, nella sua posizione di lavoro più esposta verso prua, sporge oltre il 10% della effettiva LOA.
- 4.3.4 hanno l'albero e/o il boma in carbonio.
- 4.3.5 hanno il bulbo basculante; in questo caso, sono abrogate le Reg. ISAF 51 e 52.
- 4.3.6 hanno l'albero girevole.

4.4 FORZATURA DALLA CATEGORIA REGATA A CROCIERA

Saranno considerate imbarcazioni CROCIERA anche quelle che, pur avendo un rapporto Peso/Potenza che li porterebbe nella categoria REGATA, avranno anche una sola delle seguenti caratteristiche:

- 4.4.1 sono state varate almeno quindici anni prima del 1° gennaio dell'anno in corso, se in questo periodo non hanno subito modifiche a scafo/appendici/piano velico tali da migliorarne le prestazioni (richiesta autocertificazione)
- 4.4.2 presentano spiccate caratteristiche di "Imbarcazioni Classiche o d'Epoca", o sono state costruite su progetti assimilabili a tale tipo, seppur dotate di bompresso o delfiniera sporgente oltre il limite del 10%.

4.5 ALTRE PRESCRIZIONI

- 4.5.1 Sia tangoni che bompressi retrattili vanno misurati alla loro massima estensione
- 4.5.2 Nella categoria CROCIERA, sia tangoni che bompressi, non potranno mai sporgere dalla prua oltre il 10% della LOA dell'imbarcazione, e la I TOP dell'albero non potrà essere maggiore del 150% della LOA.
- 4.5.3 Nella categoria REGATA, sia tangoni che bompressi, non potranno mai sporgere dalla prua oltre il 20% della LOA dell'imbarcazione, e la I TOP dell'albero non potrà essere maggiore del 170% della LOA.
- 4.5.4 Nella categoria LIBERA, sia tangoni che bompressi che la I TOP non hanno limiti.
- 4.5.5 Eventuali buttafuori a poppa, per tutte le categorie, non potranno mai sporgere oltre il 10% della LOA dell'imbarcazione dal punto più a poppa (timoni esterni esclusi).

5 CONTROLLI DI STAZZA

- 5.1 La conformità di una imbarcazione al presente Regolamento e la sua appartenenza ad una classe e categoria dovranno risultare dal modulo di iscrizione alla manifestazione
- 5.2 La conformità di una imbarcazione al presente Regolamento potrà essere successivamente messa in dubbio solamente attraverso una formale protesta scritta

presentata alla Giuria o al Comitato per le Proteste entro il previsto tempo limite per le proteste.

5.3 I Comitati di Regata o le Giurie possono effettuare controlli sia in mare che a terra, anche senza preavviso.

6 DOTAZIONI DI BORDO

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

6.1 Dotazioni di carattere generale:

- Pulpiti, candelieri e draglie fissi che costituiscono un circuito chiuso dalla prua agli spigoli di poppa dell'imbarcazione
- Un' 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 debba conoscerne l'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 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 ATTREZZATURE E VELE

7.1 Dalle imbarcazioni CROCIERA, non dovranno essere sbarcate le attrezzature e/o gli arredamenti interni ad esclusione dei cuscini o materassi.

7.2 Le imbarcazioni dotate di bompresso, dovranno assicurarsi che la sua rottura non comprometta l'integrità stagna dello scafo.

7.3 Le imbarcazioni REGATA e LIBERA dotate di ballast, dovranno essere dotate sempre e comunque di una POMPA MANUALE di esaurimento di tali serbatoi, oltre alla/e pompa/e di normale dotazione.

7.4 I ballast devono essere costruiti con materiali rigidi e fissati solidamente allo scafo

7.5 L'abrogazione delle Reg. ISAF 51 e 52 per le imbarcazioni dotate di ballast e bulbo mobile riguarda esclusivamente l'uso di tali attrezzature e non di altre parti dell'imbarcazione.

7.6 Sono proibite terrazze mobili, trapezi e cinghie al fine di proiettare al di fuori dello scafo il corpo dei membri dell'equipaggio

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 è ammesso esclusivamente per la ricarica delle batterie, il funzionamento della pompa di sentina, i frigoriferi, i desalinizzatori, etc, e mai per la propulsione dell'imbarcazione.

8.3 Nella necessità di prestare soccorso, l'eventuale uso del motore per motivi di sicurezza dovrà essere comunicato con dichiarazione scritta al Comitato di Regata subito dopo l'arrivo.

9 PRESCRIZIONI PARTICOLARI

9.1 Si proibisce l'uso di qualsiasi giubbotto di appesantimento o di zavorra personale.

9.2 Le trasmissioni via radio o via telefono concernenti la regata sono proibite ad eccezione per la ricezione di previsioni meteorologiche o per soccorso.

9.3 È vietato l'uso di qualsiasi tipo di timoneria automatica, a meno che non sia diversamente specificato nel Bando di Regata.

9.4 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 come da prescrizioni FIV.

10 CLASSIFICHE

10.3 Le classifiche per Categoria e 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 sul Bando di Regata.

10.4 Il Bando di Regata potrà prevedere di stilare classifiche separate per imbarcazioni monotipo.

10.5 Si devono evitare accorpamenti di barche appartenenti a categorie diverse. All'interno della stessa categoria, si consiglia di effettuare solamente accorpamenti tra barche appartenenti a classi contigue.

11 MODULO D'ISCRIZIONE

Si allega facsimile di un Modulo d' Iscrizione che si consiglia di utilizzare per tutte le manifestazioni Open in quanto consente di raccogliere tutte le informazioni atte a completare la schedatura delle varie imbarcazioni nel tabulato generale.