

Classe Dinghy 12 piedi

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DI CLASSE

Confronto con Regolamento vigente





Bozza Avanzata		Bozza	Reg 2005-2008 (18.01.2006)	
Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
Nota Generale:	<p>1) Vengono ripetute troppe volte, ed in punti diversi dei vari capitoli, norme generali che non risultano, tra l'altro, identiche per le varie tipologie di Dinghy. Sarebbe più opportuno inserirle come norma specifica nei relativi allegati.</p> <p>2) L'impostazione presentata è ancora da considerarsi un Regolamento di Classe ove i Regolamenti prescritti dalla FIV (art.57 del Regolamento allo Statuto) sono relegati al ruolo di Appendici.</p> <p>3) Molte misure e tolleranze, modificate dalla presente bozza, sono in disaccordo col regolamento Olandese che ha mantenuto le misure originali del progetto Cockshott !!!</p>			
PREMESSA p.1 Queste regole, con i piani allegati, si prefiggono di garantire al Dinghy 12' nel suo complesso le caratteristiche del progetto originale (Cockshott, 1913), e tendono a migliorare, dove è possibile sfruttando materiale e tecniche moderne, le sue doti di barca robusta e marina e le sue qualità veliche che gli hanno permesso di essere prescelto negli anni venti quale jole olimpica per singolo.	Aggiunto nella Proposta	PREMESSA ETICA p.1 Dal Regolamento del 1941 del Dinghy 12 piedi S.I. della Reale Federazione Italiana della Vela, da cui si può cogliere lo "spirito" della Classe Dinghy 12p:	Nessun riscontro nell'attuale Regolamento	
		<i>Omissis</i> p. 1 - p. 7		
INDICE p. 1 1. Principi Generali 2. L'imbarcazione 2.0 Caratteristiche generali 2.1 Lo scafo 2.2 Le appendici 2.3 Le antenne 2.4 La vela 2.5 Le manovre 3. Regole per le regate 4. I disegni 5. Norme transitorie	Aggiunto nella Proposta	INDICE p. 7 1. Principi Generali 2. L'imbarcazione 2.0 Caratteristiche generali 2.1 Lo scafo 2.2 Le appendici 2.3 Le antenne 2.4 La vela 2.5 Le manovre 3. Regole per le regate 4. I disegni 5. Norme transitorie	Nessun riscontro nell'attuale Regolamento	
	Manca nella proposta		Il presente regolamento è costituito da sette sezioni che debbono essere ritenute un insieme inscindibile ed integrato. La non conformità di una barca al presente regolamento è causa del mancato rilascio del Verbale di Stazza e quindi del Certificato di Stazza.	
APPENDICI p. 1 Appendice A Regolamento di Costruzione dei Dinghy Classici Appendice B Regolamento di Costruzione dei Dinghy Moderni Appendice E Regolamento di Stazza: Procedure di misurazione e tolleranze	Queste appendici sono l'attuale Regolamento di Costruzione e l'attuale Regolamento di Stazza	APPENDICI p. 8 Appendice A Specifiche di costruzione dei Dinghy classici Appendice B Specifiche di costruzione dei Dinghy moderni Appendice E Procedure di misurazione e tolleranze	Le sezioni sono: 1 - Caratteristiche principali 2 - Regolamento di costruzione 3 - Regolamento di stazza 4 - Potestà dell' AICD 5 - Norme particolari 6 - Appendice 7 - Tavole di riferimento 1/2/3/4/5/6 (all. al regolamento) 8 - Piani di costruzione 1/2/3/4/5/6/7 (disponibili presso la Classe)	

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
Appendice C Autorizzazione alla costruzione e certificati di conformità Appendice D Regolamento di Stazza: Moduli di misurazione e certificati di stazza Appendice F Certificato di stazza provvisorio	Queste appendici sono: l'attuale capitolo " 4) POTESTA' dell' AICD"	Appendice C Autorizzazione alla costruzione e certificati di conformità Appendice D Moduli di misurazione e certificati di stazza Appendice F Certificato di stazza provvisorio		

REGOLAMENTO		REGOLAMENTO	
1. Principi Generali p. 2		1. Principi Generali p. 8	
1.1 Il Dinghy 12 piedi p.2 Il Dinghy 12' è una deriva progettata da George Cockshott nel 1913 che ebbe il riconoscimento a Classe internazionale dal 1 gennaio 1920 e fu scelta come Classe olimpica nel 1928. eliminato		1.1 Il Dinghy 12 piedi p. 8 Il Dinghy 12 piedi è una deriva monotipo progettata da George Cockshott nel 1913 che ebbe il riconoscimento a classe internazionale dal 1 gennaio 1920 e che fu scelta come classe olimpica nel 1928. Nel progetto originale la lunghezza fuori tutto è di 12', il baglio massimo di 4' 8", il pescaggio a centro barca di 1' 88", la superficie velica di 100' quadri e l' equipaggio di 1 o 2 persone	Il Dinghy 12' è stato disegnato dall'inglese Cockshott nel Giugno 1913 come barca monotipo. Nessun riscontro nell'attuale Regolamento
1.2 La monotipia p. 2 Il Dinghy 12 piedi è una classe monotipo. Tutto quanto non è permesso da questo regolamento deve considerarsi vietato. Manca nella proposta		1.2 La monotipia p. 8 Il Dinghy 12 piedi è una classe monotipo. Tutto quanto non è permesso da questo regolamento deve considerarsi vietato. Lo scopo di queste regole è di garantire che le barche, seppur costruite con materiali diversi, siano il più simili possibile per quanto riguarda le prestazioni effettive affinché gli equipaggi possano competere ad armi pari;	Qualsiasi cosa che non sia espressamente permessa dal regolamento è da considerarsi vietata. Scopo di questo regolamento è quello di garantire, nel suo complesso, le caratteristiche peculiari del progetto originale, pur accettando, dove è possibile, l'inserimento di materiali e tecniche moderne a condizione che, a parere dell'Assemblea della Classe, non venga alterato lo spirito iniziale di barca semplice, robusta e marina. Obiettivo di questo regolamento è anche quello di garantire la maggior uniformità di prestazioni tra le imbarcazioni di questa classe, in modo che, per il conseguimento di risultati agonistici prevalga l'abilità del timoniere piuttosto che la particolare tecnica costruttiva di un cantiere, o addirittura il mancato rispetto di questo regolamento.
1.3 Lingua e definizioni p. 2 La lingua ufficiale della classe è l'Italiano. Il termine "deve" indica obbligo ed il termine "può" indica permesso, il termine "fissato" significa assicurato in modo tale da poter essere rimosso a mano, il termine "bloccato" significa assicurato in modo tale da poter essere rimosso solo mediante attrezzi, il termine "saldato" indica non rimovibile senza deterioramento. Il termine "modifica" significa una variazione sostanziale delle condizioni originali e non di semplice manutenzione conservativa.	Aggiunto nella Proposta	1.3 Lingua e definizioni p. 8 La lingua ufficiale della classe è l'Italiano. Il termine "deve" indica obbligo ed il termine "può" indica permesso, il termine "fissato" significa assicurato in modo tale da poter essere rimosso a mano, il termine "bloccato" significa assicurato in modo tale da poter essere rimosso solo mediante attrezzi, il termine "saldato" indica non rimovibile senza deterioramento. Il termine "modifica" significa una variazione sostanziale delle condizioni originali e non di semplice manutenzione conservativa.	
1.4 Misure e tolleranze p. 2 Tutte le unità di misura sono espresse nel sistema internazionale; tutte le dimensioni lineari sono espresse in millimetri e tutte le misure ponderali in chilogrammi, salvo diversamente specificato.	Aggiunto nella Proposta	1.4 Misure e tolleranze p. 9 Tutte le unità di misura sono espresse nel sistema internazionale; tutte le dimensioni lineari sono espresse in millimetri e tutte le misure ponderali in chilogrammi, salvo diversamente specificato.	

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
<p>Legenda:</p>	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>La tolleranza di una misura, che non sia direttamente riportata sul disegno o indicata nel testo, è quella indicata nell'appendice E al capoverso 5.</p> <p>Nel caso in cui la misura di una dimensione sul disegno sia diversa da quella scritta nel testo, quest'ultima prevarrà.</p> <p>La funzione delle tolleranze è quella di assorbire le piccole difformità nelle misure che possono dipendere da imprecisioni di costruzione o da deformazioni o usure. Le tolleranze quindi non devono assolutamente essere utilizzate per consentire l'ottimizzazione del progetto originale. Quando una misura è indicata come massimo o minimo si ritiene non debba avere alcuna tolleranza oltre quel valore. Nel caso dei segni di stazza questi devono essere marcati con precisione e senza tolleranze.</p>	<p>Modificato dalla Proposta [N.B. -La modifica apportata dal Capoverso 5, dell'appendice E comporta la modifica di tutte le tolleranze attualmente in vigore, creando reali possibilità di dichiarazioni di "fuori stazza" per barche attualmente in stazza (vedi p. 41)]</p> <p>Modificato dalla Proposta [N.B. -La probabilità di avere tolleranze diverse, su documenti che dovrebbero essere uguali -ravvisata in questo capoverso - riproporrebbe le incongruità tra disegni e Regolamento costruttivo attuali, permettendo all'Organo statutario preposto al mantenimento ed aggiornamento dei Documenti ufficiali della Classe (il C.T.) di disinteressarsi di questo aspetto.]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>La tolleranza di una misura, che non sia direttamente riportata sul disegno o indicata nel testo, è quella indicata nell'appendice E al capoverso 5.</p> <p>Nel caso in cui la misura di una dimensione sul disegno sia diversa da quella scritta nel testo, quest'ultima prevarrà.</p> <p>La funzione delle tolleranze è quella di assorbire le piccole difformità nelle misure che possono dipendere da imprecisioni di costruzione o da deformazioni o usure. Le tolleranze quindi non devono assolutamente essere utilizzate per consentire l'ottimizzazione del progetto originale. Quando una misura è indicata come massimo o minimo si ritiene non debba avere alcuna tolleranza oltre quel valore. Nel caso dei segni di stazza questi devono essere marcati con precisione e senza tolleranze.</p>	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA Operazioni di Stazza d) Dove non indicato le tolleranze sono da intendersi del +/-1%</p> <p>PREMESSA In caso di discordanza tra i documenti elencati, tale discordanza dovrà essere fatta rilevare al Comitato Tecnico che provvederà ad eliminarla.</p>	
<p>1.5 Modifiche ed interpretazioni del regolamento p. 2 Le regole possono essere modificate e/o integrate solo mediante delibera assembleare della Classe, autorizzata dalla Federazione Italiana Vela (FIV) ai sensi dell'art. 57 del relativo Regolamento allo Statuto.</p> <p>Le proposte di modifica e/o integrazione dovranno essere inviate al Consiglio Direttivo mediante richiesta scritta motivata e sottoscritta da almeno 10 (dieci) soci maggiorenni.</p> <p>Il Segretario, il Tesoriere e i membri del Consiglio Direttivo e del Comitato Tecnico avranno la facoltà di presentare proposte di modifica e/o integrazione senza l'obbligo delle 10 firme.</p> <p>Le proposte, così presentate, unitamente al parere del Comitato Tecnico, dovranno essere inviate ai soci almeno 30 giorni prima dell'Assemblea Ordinaria o Straordinaria della Classe e verranno inserite all'Ordine del Giorno.</p> <p>Le nuove regole verranno approvate soltanto se almeno i due terzi dell'Assemblea (contando anche le deleghe) si esprimeranno a favore.</p> <p>Le nuove regole entreranno in vigore una volta intervenuta l'approvazione della FIV.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Modificato dalla Proposta [N.B.: Si riduce il tempo della presentazione delle modifiche]</p> <p>Modificato dalla Proposta</p>	<p>1.5 Modifiche ed interpretazioni del regolamento p. 9 Il regolamento può essere modificato solo da una assemblea della classe Dinghy 12p;</p> <p>le proposte di modifica dovranno essere inviate ai soci almeno 30 giorni prima dell'assemblea stessa.</p>	<p>5) NORME PARTICOLARI Le presenti regole possono venire modificate od integrate presentando alla Segreteria dell'AICD, almeno 40 giorni prima dell'Assemblea ordinaria o straordinaria, richiesta scritta motivata e firmata da almeno 10 Soci maggiorenni. La richiesta, con il parere del Comitato Tecnico, dovrà essere sottoposta all'Assemblea. La Segreteria ed il Comitato Tecnico, in quanto organi eletti dai Soci, hanno facoltà di presentare proprie proposte senza l'obbligo delle 10 firme. Ogni proposta dovrà essere inserita nell'Ordine del giorno dell'Assemblea stessa. Le nuove regole verranno approvate soltanto se almeno due terzi dei votanti, comprese le deleghe, si esprimeranno a favore.</p> <p>5) NORME PARTICOLARI Tutte le nuove regole entreranno in vigore nel quadriennio olimpico successivo.</p>	

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>1.6 Certificato e procedure di stazza p. 3 Una barca è un Dinghy 12p solo se corredata di un certificato di stazza emesso dalla classe.</p> <p>Il certificato di stazza è emesso in base ad un verbale di misurazione completo compilato da uno stazzatore FIV</p> <p>o in base ad un verbale di misurazione semplificato se sostenuto da un certificato di conformità.</p> <p>Il certificato di conformità è compilato da un cantiere che abbia avuto la autorizzazione alla costruzione. L'appendice C definisce le procedure di autorizzazione dei cantieri. L'appendice D definisce i moduli per la misurazione e la certificazione. L'appendice E definisce le procedure di stazza.</p> <p>Esclusivamente in relazione a imbarcazioni con costruzione "classica", presumibilmente realizzate almeno 25 anni prima, può essere emesso un certificato provvisorio di stazza sulla base di misure autocertificate dal proprietario valido per tre singole regate. Questa procedura è definita nell'Appendice F.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Modificato dalla Proposta [N.B.: l'omissione riduce il diritto del Proprietario sancito dai regolamenti FIV]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: Questa procedura è atipica e molto opinabile. Vi sono altri modi per far partecipare ad una regata un'ospite non concorrente (ad es. l'assenso di tutti i partecipanti) sempre che sia iscritto alla FIV e sia assicurato. Inoltre il paragrafo è probabilmente in contrasto con lo Statuto ed i Regolamenti F.I.V.]</p>	<p>1.6 Certificato e procedure di stazza p. 9 Una barca è un Dinghy 12p solo se corredata di un certificato di stazza emesso dalla classe.</p> <p>Il certificato di stazza è emesso in base ad un verbale di misurazione completo compilato da uno stazzatore abilitato alla classe</p> <p>o in base ad un verbale di misurazione semplificato se sostenuto da un certificato di conformità.</p> <p>Il certificato di conformità è compilato da un cantiere che abbia avuto la autorizzazione alla costruzione. L'appendice C definisce le procedure di autorizzazione dei cantieri; l'appendice D definisce i moduli per la misurazione e la certificazione; l'appendice E definisce le procedure di stazza.</p> <p>Può essere emesso un certificato provvisorio di stazza sulla base di misure autocertificate dal proprietario valido per tre singole regate e limitato ad imbarcazioni con costruzione "classica" presumibilmente costruite almeno 15-20 anni prima. Questa procedura è definita nell'appendice F.</p>	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA Operazioni di Stazza</p> <p>a) Le operazioni di stazza devono essere eseguite da uno Stazzatore Federale abilitato per la Classe Dinghy 12p, incaricato dal proprietario dell'imbarcazione. Il proprietario dall'imbarcazione deve essere iscritto alla FIV, all' Associazione di Classe ed aver richiesto il numero velico.</p>	
<p>1.7 Responsabilità del timoniere e del proprietario p. 3 Il timoniere è in regata l'unico responsabile della conformità della barca che conduce rispetto alle regole di stazza. Il proprietario ha però il dovere, nel caso di affidamento della barca ad altro timoniere, che essa sia in regola con la stazza, e di questa circostanza entrambi possono essere chiamati a rispondere anche a livello disciplinare. Diffomità rispetto alle regole dovute al costruttore o all'usura giustificano il proprietario da eventuali accuse di anti sportività, ma non sanano l'irregolarità della stazza dell'imbarcazione.</p>	<p>Modificato dalla Proposta [N.B.: Alla barca, che fosse riconosciuta fuori stazza, deve essere tolto il certificato e non solo comminate delle ipotetiche sanzioni disciplinari!]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>1.7 Responsabilità del timoniere e del proprietario p. 10 Il timoniere è in regata l'unico responsabile della conformità della barca che conduce rispetto alle regole di stazza. Il proprietario ha però il dovere, nel caso di affidamento della barca ad altro timoniere, che essa sia in regola con la stazza, e di questa circostanza entrambi possono essere chiamati a rispondere anche a livello disciplinare. Diffomità rispetto alle regole dovute al costruttore o all'usura giustificano il proprietario da eventuali accuse di anti sportività, ma non sanano l'irregolarità della stazza dell'imbarcazione.</p>	<p>4) POTESTA' dell' AICD b) I proprietari ed i timonieri sono tenuti a mantenere la propria imbarcazione nello stato in cui è stata stazzata, in modo che essa rispetti il presente regolamento.</p>	
<p>1.8 Autorizzazione alla costruzione cantieristica ed amatoriale p. 3 E' prevista la costruzione del Dinghy sia in forma cantieristica che amatoriale. La costruzione amatoriale è quella fatta per lo più dagli stessi futuri proprietari della barca ed in ogni caso eseguita al di fuori di qualsiasi impresa registrata</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>1.8 Autorizzazione alla costruzione cantieristica ed amatoriale p. 10 E' prevista la costruzione del Dinghy sia in forma cantieristica che amatoriale. La costruzione amatoriale è quella fatta per lo più dagli stessi futuri proprietari della barca ed in ogni caso eseguita al di fuori di qualsiasi impresa registrata</p>		

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
<p>Legenda:</p>	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salomone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		<p>2.1 SCAFO in legno</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina</p>
<p>I cantieri che intendono costruire Dinghy, con qualsiasi materiale consentito, devono chiedere l'autorizzazione alla classe consegnando i disegni e le specifiche costruttive alle quali dovranno attenersi. (vedi Appendice C)</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B: Il paragrafo aggiunge l'obbligo di autorizzazione alla costruzione anche per le barche "classiche". Poiché il "Dinghy" non è, e non può essere considerato un copyright, chiunque può costruire un dinghy senza chiederne permesso alla Classe, o essere costretto a soggiacere a quanto è indicato in questo paragrafo. Se la costruzione rispetta il Regolamento di Costruzione, ed i relativi Piani di costruzione del Dinghy 12p Italiano, e supera le operazioni di stazza (che, peraltro, è possibile chiedere direttamente ad uno stazzatore FIV abilitato), la Classe non può non concedere il certificato di stazza ed il numero velico.]</p>	<p>I cantieri che intendono costruire Dinghy, con qualsiasi materiale consentito, devono chiedere l'autorizzazione alla classe consegnando i disegni e le specifiche costruttive alle quali dovranno attenersi. (vedi Appendice C)</p>	<p>4) POTESTA' dell' AICD d) Un Cantiere che intendesse costruire un Dinghy 12p in Legno dovrà procedere come da punto 2.1</p> <p>2.1 SCAFO in legno Tutte le parti devono essere costruite secondo i piani di costruzione. Le qualità del legname prescritte sono da ritenersi indicative; pertanto potranno essere utilizzati anche altri legnami purché abbiano caratteristiche simili a quelli indicati, in particolare la resistenza ed il peso specifico, ed abbiano la preventiva approvazione dell'Associazione.</p>	<p>4) POTESTA' dell' AICD e) Un Cantiere che intendesse costruire un Dinghy 12p in VTR dovrà procedere come da punto 2.2</p> <p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina E' ammessa la costruzione parziale o totale in vetroresina. Chiunque desideri costruire un Dinghy 12p in VTR dovrà sottoporre domanda di autorizzazione alla costruzione all' AICD, accompagnata da disegni e relazione tecnica.</p>
<p>L'inizio della costruzione di una barca deve essere comunque comunicato alla classe che assegnerà un numero di costruzione indipendente dal numero velico. Da quel momento il costruttore deve acconsentire qualsiasi ispezione che la classe intende effettuare sulla costruzione stessa.</p> <p>Un rifiuto all'ispezione, un inizio della costruzione prima della comunicazione, una costruzione difforme dai piani dichiarati potrebbero comportare la revoca della autorizzazione a costruire un dinghy.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B: vedi sopra]</p>	<p>L'inizio della costruzione di una barca deve essere comunque comunicato alla classe che assegnerà un numero di costruzione indipendente dal numero velico; da quel momento il costruttore deve acconsentire qualsiasi ispezione che la classe intende effettuare sulla costruzione stessa.</p> <p>Un rifiuto all'ispezione, un inizio della costruzione prima della comunicazione, una costruzione difforme dai piani dichiarati potrebbero comportare la revoca della autorizzazione a costruire un dinghy.</p>		
<p>1.9 Targa di costruzione e numero velico p. 4</p> <p>Alla comunicazione di inizio costruzione la classe risponderà con l'assegnazione di un numero di identificazione composto da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - quattro cifre con l'anno di costruzione - tre lettere che individuano il cantiere (AMA per costruzioni amatoriali) - 4 cifre per un progressivo generale. - numero velico <p>Su ogni barca dovrà essere posta all'interno dello specchio di poppa una targhetta metallica come da fac-simile seguente:</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B.: l'aggiunta del numero velico in questa fase è in contrasto col paragrafo successivo!]</p>	<p>1.9 Targa di costruzione e numero velico p. 10</p> <p>Alla comunicazione di inizio costruzione la classe risponderà con l'assegnazione di un numero di identificazione composto da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - quattro cifre con l'anno di costruzione - tre lettere che individuano il cantiere (AMA per costruzioni amatoriali) - 4 cifre per un progressivo generale. <p>Su ogni barca dovrà essere posta all'interno dello specchio di poppa una targhetta metallica come da fac-simile seguente:</p>		
 <p>Il numero velico deve essere richiesto alla classe quando la barca è ultimata ed ha un proprietario. Lo stazzatore, a pratiche di stazza ultimate positivamente, imprimerà il numero velico sulla targhetta.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B.: la concessione del numero velico in questa fase è in contrasto col paragrafo precedente!]</p>	 <p>Il numero velico deve essere richiesto alla classe quando la barca è ultimata ed ha un proprietario. Lo stazzatore, a pratiche di stazza ultimate positivamente, imprimerà il numero velico sulla targhetta.</p>		

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
In tutti i dinghy comunque il numero velico deve essere impresso sulla cassa della deriva, sul paramezzale o su altra parte dello scafo in modo indelebile.	Modificato dalla Proposta [N.B.: La proposta non prevede che venga impresso il punzone dello stazzatore e, per quanto riguarda il numero velico, l'inciso "...o su altra parte dello scafo ..." rende indefinito ed opinabile il punto di incisione e non contempla su quali parti debba essere inciso.]	In tutti i dinghy comunque il numero velico deve essere impresso sulla cassa della deriva, sul paramezzale o su altra parte dello scafo in modo indelebile.	3) REGOLAMENTO DI STAZZA Operazioni di Stazza c) Ad operazioni concluse lo Stazzatore dovrà punzonare con il punzone recante il proprio numero di identificazione FIV il Paramezzale o la Cassa della deriva ed il Timone; precedentemente il proprietario dovrà aver inciso il proprio numero velico nelle stesse posizioni.	3) REGOLAMENTO DI STAZZA Operazioni di Stazza Per barche in VTR dove non è possibile incidere il numero velico, questo deve essere inciso su una targhetta metallica di almeno mm.55x85 mm. fissata in maniera inamovibile all' interno dello specchio di poppa.
1.10 Progettazione dei cantieri p. 4 Eventuali "nuove" progettazioni o modifiche dei progetti esistenti da parte dei cantieri concernenti l'imbarcazione Dinghy 12' devono essere preventivamente presentate al Consiglio Direttivo della Classe che, sentito il Comitato Tecnico, ne valuterà e ne verificherà la conformità a queste Regole. Qualora il Consiglio Direttivo ravvisi che quanto proposto non sia conforme alle presenti Regole provvederà a sottoporlo alla valutazione della Assemblea. eliminato	Aggiunto nella Proposta	1.10 Progettazione dei cantieri p. 11 Eventuali "nuove" progettazioni o modifiche dei cantieri concernenti l'imbarcazione Dinghy 12 p devono essere preventivamente proposte e presentate al Comitato Tecnico della Classe che ne valuterà e ne verificherà la pertinenza e la conformità con questo Regolamento e le linee guida di costruzione in esso contenute. Se il Comitato Tecnico ravvisa l'opportunità di approvare dei progetti che si discostano da queste Linee guida deve ottenere il consenso preventivo del Consiglio Direttivo sulla base di una articolata relazione tecnica. Il Consiglio Direttivo qualora ravvisi che la modifica possa uscire dalla sua competenza si riserva di sottoporla alla valutazione della Assemblea.		
2 L'imbarcazione p. 4 2.0 Caratteristiche Principali		2 L'imbarcazione p. 11		
2.0.1 Dinghy Classici e Dinghy moderni p. 4 Il Dinghy è una barca con caratteristiche omogenee ma costruite secondo due differenti specifiche costruttive: quelle classiche delle barche in legno che seguono fondamentalmente le regole USVI (Unione Società Veliche Italiane) del 1951 modificate solo per qualche dettaglio come descritto nell'appendice A, e quelle moderne di barche costruite con i diversi materiali consentiti ma secondo specifiche costruttive anche innovative descritte nell'appendice B. Tutti gli scafi devono rientrare nelle regole di forma, di distribuzione dei pesi, di rigidità, in modo da potersi considerare omogenei rispetto alla potenziali prestazioni.. eliminato	Aggiunto nella Proposta Aggiunto nella Proposta [N.B.: I Dinghy dovrebbero essere omogenei, prima di tutto, nell'aspetto esterno]	2.0.1 Dinghy Classici e Dinghy moderni p. 11 Il Dinghy è una barca con caratteristiche omogenee ma costruite secondo due differenti specifiche costruttive: quelle classiche delle barche in legno che seguono fondamentalmente le regole del 1941 modificate solo per qualche dettaglio come descritto nell'appendice A, e quelle moderne di barche costruite con i diversi materiali consentiti ma secondo specifiche costruttive anche innovative descritte nell'appendice B. Tutti gli scafi devono rientrare nelle regole di forma, di distribuzione dei pesi, di rigidità, in modo da potersi considerare omogenei rispetto alla potenziali prestazioni.. Alle regate possono partecipare tutti i Dinghy 12p; possono però essere organizzate delle regate per soli Dinghy 12p con specifiche costruttive classiche. Per queste regate sono definite anche delle particolari limitazioni riguardanti le antenne come indicato nel		

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008</p> <p>Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente</p> <p>Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente</p> <p>Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>2.0.2 Peso in completo assetto di regata p. 5</p> <p>Per permettere dei semplici controlli prima di una regata è stabilito il peso minimo del Dinghy in completo assetto di regata escludendo quindi solo i vestiti del timoniere, i suoi effetti personali e le dotazioni non obbligatorie.</p> <p>Nessuna dotazione obbligatoria potrà avere un peso artatamente anomalo al solo scopo di raggiungere il peso complessivo.</p> <p>Il peso in completo assetto di regata comprende quindi scafo, riserve di galleggiamento, appendici, antenne, vela, manovre, dotazioni di sicurezza, nonché timone e stick, ed è di 140 kg minimi.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: con quale metro, dimostrabile, è stato definito questo parametro?]</p>	<p>2.0.2 Peso in completo assetto di regata p. 11</p> <p>Per permettere dei semplici controlli prima di una regata è stabilito il peso minimo del Dinghy in completo assetto di regata escludendo quindi solo i vestiti del timoniere, i suoi effetti personali e le dotazioni non obbligatorie.</p> <p>Nessuna dotazione obbligatoria potrà avere un peso artatamente anomalo al solo scopo di raggiungere il peso complessivo.</p> <p>Il peso in completo assetto di regata comprende quindi scafo, riserve di galleggiamento, appendici, antenne, vela, manovre, dotazioni di sicurezza, ed è di 140 kg minimi.</p>		
<p>2.0.3 Materiali consentiti p. 5</p> <p>Lo scafo del Dinghy può essere costruito in legno, in compensato marino, in vetroresina o con una combinazione di questi materiali.</p> <p>Come riempimento della sola chiglia può essere usato un espanso di bassa densità.</p> <p>Può essere usata resina epossidica.</p> <p>La pitturazione è libera ma è vietato l'uso di vernici a rilascio di materiale lubrificante come la graffite.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Modificato dalla Proposta [N.B.: Il riempimento della chiglia, negli scafi in vetroresina è attualmente vietato. Non viene indicato il dato per le barche in legno]</p> <p>[N.B.: Non viene considerata la colla resorcina (colla marina) per le barche in legno]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>2.0.3 Materiali consentiti p. 11</p> <p>Lo scafo del Dinghy può essere costruito in legno, in compensato marino, in vetroresina o con una combinazione di questi materiali.</p> <p>Come riempimento della sola chiglia può essere usato un espanso di bassa densità.</p> <p>La pitturazione è libera ma è vietato l'uso di vernici a rilascio di materiale lubrificante come la graffite.</p>	<p>2.1 SCAFO in legno</p> <p>a) Chiglia: Rovere o Teak. Dimensioni mm. 181x51. Tolleranza di +/-10 mm. sulle misure A/B/C/D/E/F/G/H/I/L/M/N/O/P/Q/R/S. Vedi disegno "Tavola 1".</p> <p>2.1 SCAFO in legno</p> <p>g) Fasciame: (...) questo collegamento può essere completato con incollaggio con colla marina o epossidica.</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina</p> <p>c) CHIGLIA: Dimensioni come da disegni per l'imbarcazione in legno. Lo spessore delle pareti non dovrà permettere di avere una chiglia con un peso maggiore della chiglia in legno.</p> <p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina</p> <p>b) - MATERIALE Costruzione dell' imbarcazione: VTR, costituita da (...) e resina (...) Epossidica.</p>
<p>2.1 Lo scafo p. 5</p>		<p>2.1 Lo scafo p. 12</p>		
<p>2.1.1 Misure fondamentali p. 5</p> <p>La lunghezza del Dinghy, è di 12 piedi, cioè di 3660 mm +/- 10 mm,</p> <p>la larghezza massima di 1420 +/- 10 mm</p> <p>e l'altezza maggiore tra la base della chiglia e la falchetta di 565 mm +/- 10 mm prendendo la misura a metà esatta della lunghezza prua poppa.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: Errato: 12p è uguale a 3657,6 mm, è misura inutile e crea confusione.]</p> <p>Modificato dalla Proposta [N.B.: Manca la distanza dallo specchio di poppa che dovrebbe essere 1510 mm ca. (2150 mm ca. da prua indicato dai disegni) escludendo il bottazzo.]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>2.1.1 Misure fondamentali p. 12</p> <p>La lunghezza del Dinghy, fuori tutto, è di 12 piedi, cioè di 3660 mm +/- 10 mm,</p> <p>la larghezza massima di 142 +/- 10 mm</p> <p>e l'altezza maggiore tra la base della chiglia e la falchetta di 565 mm +/- 10 mm prendendo la misura a metà esatta della lunghezza prua poppa.</p>	<p>1) CARATTERISTICHE PRINCIPALI</p> <p>1.1 Lunghezza mm. 3660 +/- 10 mm.</p> <p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Scafo</p> <p>e) La lunghezza dello scafo è da considerarsi escludendo: ferramenta di poppa ed eventuali protezioni del dritto di prua.</p> <p>1) CARATTERISTICHE PRINCIPALI</p> <p>1.2 Larghezza mm. 1420 +/- 10 mm.</p> <p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Scafo</p> <p>f) La larghezza massima è considerata escluso il bottazzo. (a c. 2150 mm da prua.Vedi disegni)</p> <p>1) CARATTERISTICHE PRINCIPALI</p> <p>1.3 Puntale mm. 520 +/- 10 mm.</p>	

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008</p> <p>Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente</p> <p>Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente</p> <p>Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
eliminato		Il peso dello scafo completo più il timone non può essere inferiore a 115 kg.	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Scafo</p> <p>a) Il peso dello scafo è di Kg 115 minimo con: Timone, Barra, Poglioli (dove previsti), Attrezzatura fissata allo scafo, Scotte per la regolazione delle manovre.</p> <p>Sono esclusi dal peso: Remi, Scalmi, Antenne, Deriva, Scotta randa, Drizza, Cima di traino, riserve di galleggiamento mobili.</p> <p>Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sui pattini laterali con un peso massimo di Kg. 2.</p>	
<p>2.1.2 Linee d'acqua (misure soggette a ulteriore verifica) p. 5</p> <p>Le linee d'acqua devono rispettare quelle dei disegni almeno per quanto riguarda la sezione di poppa e le sezioni A, B, C e D. Le larghezze delle sezioni (bottazzo escluso) sono:</p> <p>per la sezione A, a 864 mm dal punto di stazza, di 844 +/- 10 mm,</p> <p>per la sezione B, a 1728 mm dal punto di stazza, di 1396+/- 10 mm, per la sezione C, a 2592 mm dal punto di stazza, di 1146+/- 10) mm, per la sezione D, a 3240 mm dal punto di stazza, di 604+/- 10) mm.</p> <p>L'altezza alla sezione B deve essere di 520 +/- 10mm chiglia esclusa e di 565 +/- 10 mm chiglia compresa.</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: Errato: la larghezza è di 1294 +/- 10 mm Vedi disegni]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B.: Errato: La misura di 520 mm +/- 10mm è la misura del Puntale che si trova a 1830 mm dalla poppa (a prua di ca. 100mm della sezione B). L'altezza della sezione B non è definita e sarebbe molto difficile poterla definire.]</p>	<p>2.1.2 Linee d'acqua (misure soggette a ulteriore verifica) p. 12</p> <p>Le linee d'acqua devono rispettare quelle dei disegni almeno per quanto riguarda la sezione di poppa e le sezioni A, B, C e D. Le larghezze delle sezioni (bottazzo escluso) sono:</p> <p>per la sezione A, a 864 mm dal punto di stazza, di 844 +/- 10 mm,</p> <p>per la sezione B, a 1728 mm dal punto di stazza, di 1396+/- 10 mm, per la sezione C, a 2592 mm dal punto di stazza, di 1146+/- 10) mm, per la sezione D, a 3240 mm dal punto di stazza, di 604+/- 10) mm.</p> <p>L'altezza alla sezione B deve essere di 520 +/- 10mm chiglia esclusa e di 565 +/- 10 mm chiglia compresa.</p>	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Operazioni di Stazza</p> <p>IMBARCAZIONI in legno</p> <p>b) Le 17 sezioni riportate sui disegni originali sono posizionate a partire da poppa e numerate in modo tale che lo specchio di poppa sia la n. 17. La distanza tra le sezioni è di mm. 216 dalla sezione 17 alla sezione 1, la distanza della sezione 1 dalla ruota di prora è di mm. 204.</p>	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Operazioni di Stazza</p> <p>SCAFI in VTR</p> <p>b) Le 17 sezioni riportate sui disegni originali sono posizionate a partire da poppa e numerate in modo tale che lo specchio di poppa sia la n. 17. La distanza tra le sezioni è di mm. 216 dalla sezione 17 alla sezione 1, la distanza della sezione 1 dalla ruota di prora è di mm. 204.</p>
<p>2.1.2.1 Punto e piano fondamentali di stazza e Specchio di poppa p. 5</p> <p>Il punto fondamentale di stazza è il punto più basso della linea definita dall'incrocio del piano verticale di simmetria longitudinale ed il piano adiacente alla faccia esterna dello specchio di poppa, chiglia esclusa. Quest'ultimo piano viene assunto come piano di riferimento poppiere per la stazza.</p> <p>Lo specchio di poppa deve essere conforme ai disegni</p> <p>e deve rispettare i criteri di planarità di seguito descritti.</p> <p>La sua larghezza alla falchetta (bottazzo escluso) è di 844 +/- 10 mm,</p> <p>l'altezza alla falchetta, rispetto al punto di stazza, è di 370 +/- 10 mm ed al centro di 400 +/- 10 mm.</p> <p>La verticalità dello specchio è definita da una retta passante per la linea verticale di simmetria; la planarità sarà verificata adagiando una stecca di 400 mm in qualsiasi punto dello specchio che non dovrà scostarsi in alcun punto da questo per più di mm 10.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: Attualmente non è ammessa alcuna tolleranza]</p> <p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: L'altezza attuale alla falchetta è di 360 mm, al centro è di 390 mm, senza tolleranze.]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>2.1.2.1 Punto e piano fondamentali di stazza e Specchio di poppa p. 12</p> <p>Il punto fondamentale di stazza è il punto più basso della linea definita dall'incrocio del piano verticale di simmetria longitudinale ed il piano adiacente alla faccia esterna dello specchio di poppa, chiglia esclusa. Quest'ultimo piano viene assunto come piano di riferimento poppiere per la stazza.</p> <p>Lo specchio di poppa deve essere conforme ai disegni</p> <p>e deve rispettare i criteri di planarità di seguito descritti.</p> <p>La sua larghezza alla falchetta (bottazzo escluso) è di 844 +/- 10 mm,</p> <p>l'altezza alla falchetta, rispetto al punto di stazza, è di 370 +/- 10 mm ed al centro di 400 +/- 10 mm.</p> <p>La verticalità dello specchio è definita da una retta passante per la linea verticale di simmetria; la planarità sarà verificata adagiando una stecca di 400 mm in qualsiasi punto dello specchio che non dovrà scostarsi in alcun punto da questo per più di mm 10.</p>	<p>2.1 SCAFO in legno</p> <p>e) Specchio di poppa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mogano o Teak, spessore mm.20 da avvitare al dritto di poppa. <p>La Tavola n. 1 dei Piani di costruzione indica che: La larghezza alla falchetta, escluso il bottazzo, è di 844 mm , senza tolleranza.</p> <p>La Tavola n. 1 dei Piani di costruzione indica che: L'altezza alla falchetta è di 360 mm , al centro è di 390 mm , senza tolleranza.</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina</p> <p>e) SPECCHIO DI POPPA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dimensioni come da disegni per imbarcazione in legno. <p>La larghezza alla falchetta, escluso il bottazzo, è di 844 mm , senza tolleranza.</p> <p>L'altezza alla falchetta è di 360 mm , al centro è di 390 mm , senza tolleranza.</p>

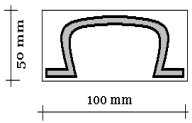

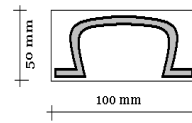

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
Eliminato E' ammesso un tappo per lo svuotamento dell'acqua del diametro massimo di 30 mm. Nello specchio di poppa può essere aperto uno scalmo per il remo da bratto; questo è obbligatorio nelle costruzioni classiche.	Modificato dalla Proposta Modificato dalla Proposta [N.B.: Lo scalmo per il remo da bratto è attualmente obbligatorio anche per le barche in VTR]	Nello specchio di poppa potranno essere realizzati due fori con diametro massimo di 100 mm. E' ammesso un tappo per lo svuotamento dell'acqua del diametro massimo di 30 mm. Nello specchio di poppa deve essere possibilmente aperto uno scalmo per il remo da bratto; questo è obbligatorio nelle costruzioni classiche.	2.1 SCAFO in legno e) Specchio di poppa: Nello specchio di poppa potranno essere realizzati due fori con diametro massimo di mm. 100 E' ammesso un tappo per lo svuotamento dell'acqua diametro massimo di mm. 30 e vi dovrà essere un incavo per il remo.	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina e) SPECCHIO DI POPPA: - Dimensioni come da disegni per imbarcazione in legno. 2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina e) SPECCHIO DI POPPA: Dimensioni come da disegni per imbarcazione in legno. 2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina e) SPECCHIO DI POPPA: Dimensioni come da disegni per imbarcazione in legno.
2.1.2.2 Forma esterna del fasciame e chigliette p. 6 La forma esterna dello scafo deve corrispondere fedelmente a quella dei disegni degli scafi in fasciame di legno composti da 12 tavole per parte, e come in queste gli spigoli esterni non possono essere arrotondati (raggio di smussamento inferiore al millimetro). In corrispondenza della congiunzione tra il quarto e il quinto corso del fasciame a partire dalla chiglia sono poste delle chigliette esterne delle dimensioni di 20x20 mm, e delle lunghezza compresa tra 1200 mm e 1850 mm.	Aggiunto nella Proposta	2.1.2.2 Forma esterna del fasciame e chigliette p. 12 La forma esterna dello scafo deve corrispondere fedelmente a quella dei disegni degli scafi in fasciame di legno composti da 12 tavole per parte, e come in queste gli spigoli esterni non possono essere arrotondati (raggio di smussamento inferiore al millimetro). In corrispondenza della congiunzione tra il quarto e il quinto corso del fasciame a partire dalla chiglia sono poste delle chigliette esterne delle dimensioni di 20x20 mm, e delle lunghezza compresa tra 1200 mm e 1850 mm.	2.1 SCAFO in legno t) Chigliette laterali: Rovere o Teak. Dimensioni mm.20x20, lunghezza compresa tra mm.1200 e mm.1850; fissate in corrispondenza della congiunzione tra il quarto e il quinto corso del fasciame a partire dalla chiglia.	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina t) Chigliette laterali: Misure come per "In legno".
2.1.2.3 Diritto di prua e pernaccia p. 6 Le dimensioni, la forma e le tolleranze sono quelle indicate dai disegni. La pernaccia può avere dei rinforzi in metallo, interni od esterni purchè non siano fuori sagoma.	Modificato dalla Proposta [N.B.: Attualmente non sono previste tolleranze] Aggiunto nella Proposta	2.1.2.3 Diritto di prua e pernaccia p. 12 Le dimensioni, la forma e le tolleranze sono quelle indicate dai disegni. La pernaccia può avere dei rinforzi in metallo, interni od esterni purchè non siano fuori sagoma.	2.1 SCAFO in legno c) Ruota di prua: Rovere. Dimensione mm. 45 di spessore incollato alla chiglia ed avvitato o fissato con chiodi in rame a ribattere.	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina d) RUOTA DI PRUA: Dimensioni come da disegno per imbarcazioni in legno.
2.1.2.4 Chiglia (misure soggette a ulteriore verifica) p. 6 La chiglia deve rispettare in tutte le barche le medesime specifiche dei disegni. Le misure di altezza della chiglia, indicate nei disegni per gli scafi in legno, comprendono anche il fasciame. Se misurate invece sull'esterno dello scafo, come ad esempio nelle barche in vetroresina senza fasciame ed ordinate, devono esser diminuite di 8 mm. Così diminuite le misure dell'altezza della chiglia, con la tolleranza di +/- 10 mm, sono di 211 mm a poppa, 68 mm alla sezione A, 37 mm alla sezione B e 40 mm alla sezione C. Lo spessore della chiglia nel punto di congiunzione con il fasciame è di 102 millimetri alle sezioni A, B, C ed è rastremata verso poppa dove è di 76 mm.	Aggiunto nella Proposta Modificato dalla Proposta [N.B.: L'altezza attuale è: 181- 8=173 mm] Modificato dalla Proposta [N.B.: Non è lo spessore della chiglia, ma la larghezza del PARAMEZZALE]	2.1.2.4 Chiglia (misure soggette a ulteriore verifica) p. 13 La chiglia deve rispettare in tutte le barche le medesime specifiche dei disegni. Le misure di altezza della chiglia, indicate nei disegni per gli scafi in legno, comprendono anche il fasciame. Se misurate invece sull'esterno dello scafo, come ad esempio nelle barche in vetroresina senza fasciame ed ordinate, devono esser diminuite di 8 mm. Così diminuite le misure dell'altezza della chiglia, con la tolleranza di +/- 10 mm, sono di 211 mm a poppa, 68 mm alla sezione A, 37 mm alla sezione B e 40 mm alla sezione C. Lo spessore della chiglia nel punto di congiunzione con il fasciame è di 102 millimetri alle sezioni A, B, C ed è rastremata verso poppa dove è di 76 mm.	Vedi piani di costruzione Sezione 17 = 181 - 8 mm = 173 mm Vedi piani di costruzione Sezione A = 76 - 8 mm = 68 mm Sezione B = 45 - 8 mm = 37 mm Sezione C = 48 - 8 mm = 40 mm 3) REGOLAMENTO DI STAZZA g) La larghezza del paramezzale deve essere minimo mm.76 nella sezione 17	

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008</p> <p>Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente</p> <p>Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente</p> <p>Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>Lo spessore nel lato inferiore della chiglia deve misurare 51 mm alle sezioni A, B, C e 38 mm a poppa.</p> <p>Queste misure di spessore hanno una tolleranza di +/- 5 mm.</p>	<p>[N.B.: Manca la larghezza del paramezzale a prua che è di 89 mm]</p> <p>[N.B.: Non esiste un lato inferiore della Chiglia! Questo è il dato di larghezza della CHIGLIA]</p> <p>[N.B.: Manca la larghezza della chiglia a prua che è di 44 mm]</p> <p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: Attualmente non sono previste tolleranze]</p>	<p>Lo spessore nel lato inferiore della chiglia deve misurare 51 mm alle sezioni A, B, C e 38 mm a poppa.</p> <p>Queste misure di spessore hanno una tolleranza di +/- 5 mm.</p>	<p>e minimo mm. 89 nella sezione 1, raccordata linearmente nelle sezioni intermedie.</p> <p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>e) Lo spessore della chiglia deve essere minimo mm.38 nella sezione 17</p> <p>e minimo mm.44 nella sezione 1, raccordato linearmente nelle sezioni intermedie.</p> <p>Vedi sopra. Gli spessori sono MINIMI</p>	
<p>2.1.2.5 Piattine metalliche di protezione p. 6</p> <p>A eventuale totale (per tutta la loro lunghezza) protezione del dritto di prua, della chiglia e delle chigliette possono essere fissate delle piattine metalliche il cui peso complessivo, che non deve superare i 2 kg, rientra nel peso dello scafo.</p> <p>La presenza di queste piattine deve essere specificato sul certificato di stazza.</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: Nella maggioranza dei dinghy d'epoca viene usato il mezzo tondo di ottone per la protezione del dritto di prua, protezione che non rientra nei 2 kg indicati]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>2.1.2.5 Piattine metalliche di protezione p. 13</p> <p>A eventuale totale (per tutta la loro lunghezza) protezione del dritto di prua, della chiglia e delle chigliette possono essere fissate delle piattine metalliche il cui peso complessivo, che non deve superare i 2 kg, rientra nel peso dello scafo.</p> <p>La presenza di queste piattine deve essere specificato sul certificato di stazza.</p>	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Scafo</p> <p>a) Il peso dello scafo è(omissis).</p> <p>Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sui pattini laterali con un peso massimo di Kg. 2.</p>	
<p>2.1.3 Pesì e loro disposizione p. 6</p>		<p>2.1.3. Numerazione mancante</p>		
<p>2.1.3.1 Peso scafo p. 6</p> <p>Per tutti gli scafi il peso minimo complessivo del timone con barra e stick e degli eventuali paglioli , con le sole attrezzature bloccate, ma senza deriva , è di 115 kg.</p> <p>Il peso minimo del solo scafo con le sole attrezzature bloccate, escludendo quindi il timone con barra e stick, non deve essere inferiore a 111 kg. Ciò significa che uno scafo di peso minimo deve avere un timone che con barra e stick gli permetta di pesare congiuntamente 115 kg.</p> <p>Pesi inferiori dello scafo, sino a 3 kg, saranno corretti con dei pani di piombo bloccati sulla faccia interna dello specchio di poppa ed adiacenti, sopra o sotto, alla panca.</p> <p>Pesi dello scafo, inferiori di più di 3 kg, determineranno la non stazzabilità della barca in questione.</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: è stato aggiunto il peso dello stick e tolto quello delle scotte]</p> <p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: Viene cambiato tutto il concetto di "Peso minimo di stazza" infatti: nella dizione 'attrezzature bloccate' non rientrano né i paglioli né le scotte per la regolazione delle manovre; viene aggiunto il peso dello stick; viene ipotizzato un peso di timone+barra+stick di cui non si è mai fatta una ricerca reale.</p> <p>Inoltre viene alzato di 3 kg. il peso minimo di non stazzabilità portandolo da 105 kg a 108 kg]</p> <p>Manca nella Proposta</p>	<p>2.1.4 Pesì e loro disposizione p. 13</p> <p>2.1.4.1 Peso scafo p. 13</p> <p>Per tutti gli scafi il peso minimo complessivo del timone con barra e stick e degli eventuali paglioli , con le sole attrezzature bloccate ma senza deriva , è di 115 kg.</p> <p>Il peso minimo del solo scafo con le sole attrezzature bloccate, escludendo quindi il timone con barra, non deve essere inferiore a 110 kg. Ciò significa che uno scafo di peso minimo deve avere un timone che gli permetta di pesare congiuntamente 115 kg.</p> <p>Pesi inferiori dello scafo, sino a 3 kg, saranno corretti con dei pani di piombo bloccati sulla faccia interna dello specchio di poppa ed adiacenti, sopra o sotto, alla panca.</p>	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Scafo</p> <p>a) Il peso dello scafo è di Kg 115 minimo con: Timone, Barra, Paglioli (dove previsti), Attrezzatura fissata allo scafo, Scotte per la regolazione delle manovre.</p> <p>Sono esclusi dal peso: Remi, Scalmi, Antenne, Deriva, Scotta randa, Drizza, Cima di traino, riserve di galleggiamento mobili.</p> <p>Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sui pattini laterali con un peso massimo di Kg. 2.</p> <p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA</p> <p>Scafo</p> <p>b) Un eventuale peso compreso tra Kg. 105 e Kg. 115 deve essere compensato con l'applicazione di zavorra in piombo fissata in maniera inamovibile al sedile di poppa a contatto con lo specchio di poppa.</p> <p>Lo stazzatore dovrà provvedere a piombare la zavorra ed il sistema di fissaggio con il piombo recante il sigillo della FIV. Tale aggiunta deve essere registrata sul verbale di Stazza e sul Certificato di Stazza.</p> <p>c) Un eventuale peso inferiore ai Kg. 105 rende l' imbarcazione non stazzabile..</p> <p>d) Un eventuale peso superiore ai Kg. 115 potrà comportare l'esclusione di uno o più paglioli, fino al raggiungimento del peso minimo. Lo stazzatore dovrà segnalare sul verbale quali paglioli sono stati eliminati e quali sono rimasti imbarcati per il peso di stazza.</p>	

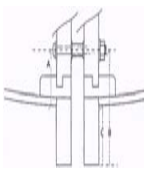
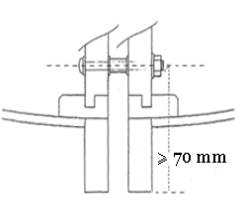
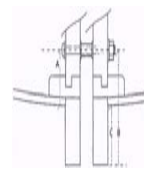
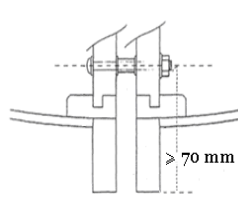
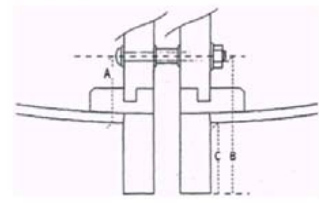
Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
2.1.3.2 Baricentro scafo (misure soggette a verifica) p. 7 Il baricentro trasversale dello scafo, senza le appendici, dovrà essere sul piano di simmetria e longitudinalmente, a 1675 mm dal piano di riferimento poppiero con una tolleranza di +/-75 mm. Eventuali posizioni anomale dovranno essere corrette ponendo dei pesi a poppa, o a prua sotto la coperta ed in adiacenza con il dritto di prua. non superiori ai 4 kg che potranno sommarsi a quelli posti per correggere il peso dello scafo secondo quanto previsto al punto 2.1.4.1. La posizione verticale del baricentro dovrà essere nella metà superiore dell'altezza dello scafo (misurata dal fondo chiglia alla falchetta) nella posizione longitudinale del baricentro; questa posizione non potrà essere modificata con dei pesi correttori. Le posizioni verticale e longitudinale del baricentro dovranno essere indicate sul certificato di stazza per tutte le imbarcazioni stazzate dalla data di approvazione delle presenti regole.	<p style="text-align: center;">Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B.: Manca un riscontro che giustifichi questo dato]</p>	2.1.4.2 Baricentro scafo p. 13 Il baricentro dello scafo, senza le appendici, trasversalmente dovrà essere ovviamente sul piano di simmetria e longitudinalmente, a 1675 mm dal piano di riferimento poppiero con una tolleranza di +/- 75 mm . Eventuali posizioni anomale dovranno essere corrette ponendo dei pesi a poppa, o a prua sotto la coperta ed in adiacenza con il dritto di prua. non superiori ai 4 kg che potranno sommarsi a quelli posti per correggere il peso dello scafo secondo quanto previsto al punto 2.1.4.1. Per le barche costruite dopo la data di approvazione del presente regolamento, la posizione verticale del baricentro deve essere nella metà superiore dell'altezza dello scafo (misurata dal fondo chiglia alla falchetta) nella posizione longitudinale del baricentro.; questa posizione non può essere modificata con dei pesi correttori. La posizione verticale e longitudinale del baricentro deve essere indicata sul certificato di stazza per tutte le imbarcazioni stazzate dalla data di approvazione del presente regolamento.		
2.1.3.3 Raggio di inerzia (misure soggette a verifica) p. 7 Il raggio di inerzia longitudinale dello scafo non può essere inferiore a 980 mm. Il raggio può essere corretto con dei pesi posti in parti uguali a poppa ed a prua, come indicato precedentemente, con l'attenzione che la somma totale dei pesi correttori non può essere maggiore ai 4 kg. che potranno sommarsi a quelli posti per correggere il peso dello scafo secondo quanto previsto al punto 2.1.4.1. Per le barche stazzate dalla data di	<p style="text-align: center;">Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B.: Manca un riscontro che giustifichi questo dato]</p>	2.1.4.3 Raggio di inerzia p. 13 Il raggio di inerzia longitudinale dello scafo non può essere inferiore a 980 mm. Il raggio può essere corretto con dei pesi posti in parti uguali a poppa ed a prua, come indicato precedentemente, con l'attenzione che la somma totale dei pesi correttori non può essere maggiore ai 4 kg. che potranno sommarsi a quelli posti per correggere il peso dello scafo secondo quanto previsto al punto 2.1.4.1. Per le barche stazzate dalla data di		
2.1.3.4 Deroghe alle misure del baricentro e del raggio d'inerzia p. 7 <p style="text-align: center;">eliminato</p> Verranno effettuate, a mero scopo ricognitivo/statistico, misurazioni a campione del baricentro e raggio d'inerzia sui Dinghy di qualsiasi genere già provvisti di certificato di stazza al momento di entrata in vigore delle presenti regole. <p style="text-align: center;">eliminato</p>	<p style="text-align: center;">Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B.:Sarebbe più corretto aggiungere: "...col consenso dell'Armatore..."]</p>	2.1.4.4 Deroghe alle misure del baricentro e del raggio d'inerzia p. 14 Per i Dinghy classici di costruzione anteriore al 1980 è concessa, dal Comitato Tecnico, deroga in merito alle misure del baricentro e del raggio di inerzia. Verranno effettuate, a scopo ricognitivo, misurazioni, a campione, del baricentro e raggio d'inerzia anche sulle barche di qualsiasi genere attualmente in navigazione. Per barche già naviganti ma con attuali difformità anche se solo di carattere formale/procedurale, sarà invece necessario un nuovo controllo di stazza "completo", prima che possano ricevere un Certificato di Stazza Definitivo, e quindi "sanate".		
2.1.4 Panche, banchi di voga, ghirlanda e mastra , scalmiere, e madieri. p. 7		2.1.5 Panche, banchi di voga, ghirlanda e mastra , scalmiere, e madieri. p. 14		

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008</p> <p>Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente</p> <p>Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente</p> <p>Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>2.1.4.1 Panche laterali e di poppa p. 7</p> <p>Le panche devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno del Dinghy classico.</p> <p>eliminato</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: Le panche nei Dinghy, specialmente per quelli in sola VTR, devono riportarsi a specifici piani costruttivi che mancano]</p>	<p>2.1.5.1 Panche laterali e di poppa p. 14</p> <p>Le panche devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno tradizionale.</p> <p>Se di legno o compensato marino lo spessore minimo è di 20 mm in ogni punto ; nel caso di costruzione in vetroresina monolitica ove le panche fossero ricavate nel controstampo comprendente il doppiofondo, lo spessore minimo della laminazione delle parti orizzontali è di 2,5 mm.</p> <p>Viene concessa una tolleranza di mm 30 in meno sulla distanza del piano dei banchi di voga dalla falchetta.</p>	<p>2.1 SCAFO in legno</p> <p>Tutte le parti devono essere costruite secondo i piani di costruzione.</p>	
<p>2.1.4.2 Banchi di voga p. 7</p> <p>I banchi di voga devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno del Dinghy classico.</p> <p>eliminato</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: I banchi di voga nei Dinghy, specialmente per quelli in sola VTR, devono riportarsi a specifici piani costruttivi che mancano]</p>	<p>2.1.5.2 Banchi di voga p. 14</p> <p>I banchi di voga devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno tradizionale.</p> <p>I banchi di voga devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno tradizionale. Lo spessore minimo è di 20 mm se in legno</p> <p>Se in costruzione monolitica devono avere le stesse misure e posizione delle panche in legno: è ammesso l' utilizzo di cadorite o materiale espanso simile dello spessore massimo di 15mm . Nel caso di costruzione in sola VTR dove le panche sono incluse nel doppiofondo, lo spessore minimo delle parti orizzontali deve essere non inferiore a 2,5 mm.</p>	<p>2.1 SCAFO in legno</p> <p>l) Banchi di voga: Mogano o Cedro, anche multistrato. Dimensioni: larghezza mm. 190, spessore mm. 20, da fissare con due braccioli di Rovere, Frassino o Cedro, spessore mm. 20 ad ogni estremità.</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina</p> <p>m) BANCHI VOGA: Se in legno come per "In legno" se in VTR stesse misure e posizione delle panche in legno, per ottenere lo stesso spessore è possibile utilizzare cadorite o materiale espanso simile dello spessore minimo di mm. 15. Nel caso di costruzione monolitica, dove le panche sono incluse nel doppiofondo, lo spessore minimo delle parti orizzontali deve essere di mm. 2,5.</p> <p>Viene concessa una tolleranza di mm. 30 in meno sulla distanza dal piano dei banchi voga alla falchetta.</p>
<p>2.1.4.3 Ghirlanda e mastra dell'albero p. 8</p> <p>La forma della ghirlanda deve riprodurre fedelmente il disegno tradizionale per le barche in legno e comunque deve richiamare tale aspetto nel caso di costruzioni miste o monolitiche in vetroresina.</p> <p>La distanza fra l'asse della mastra ed il piano di poppa deve essere di 3.240 ± 20 mm (420 mm dal dritto di prua).</p> <p>Ghirlanda e mastra potranno anche non essere congiunte.</p> <p>eliminato</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: La misura effettuata dalla poppa comporta l'insrinimento anche della tolleranza prevista per la lunghezza totale della barca e crea differenze di misura con l'attuale misura effettuata da prua]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>2.1.5.3 Ghirlanda e mastra dell'albero p. 14</p> <p>La forma della ghirlanda deve riprodurre fedelmente il disegno tradizionale per le barche in legno e comunque deve richiamare tale aspetto nel caso di costruzioni miste o monolitiche in vetroresina.</p> <p>Ghirlanda e mastra potranno anche non essere congiunte.</p> <p>Nella mastra il foro per il passaggio dell' albero potrà permettere uno spostamento totale dell' albero nella direzione prua/poppa di non più di 20 mm e uno spostamento laterale di non più di 10 mm. E' ammessa una boccola di centraggio per rispettare questa tolleranza.</p>	<p>2.1 SCAFO in legno</p> <p>o) Ghirlanda: Rovere Mogano o Cedro, anche multistrato. Spessore mm. 20 dovrà rispettare il disegno originale.</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina</p> <p>p) GHIRLANDA: In legno o VTR spessore mm. 20</p>

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008</p> <p>Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente</p> <p>Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente</p> <p>Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>2.1.4.4 Scalmiere, Braccioli p. 8</p> <p>Le scalmiere e i braccioli dovranno essere realizzati e posizionati secondo il disegno prescritto per il Dinghy 12 classico e con le stesse dimensioni previste per quest' ultimo.</p> <p>Nelle costruzioni monolitiche in vetroresina e in quelle vtr/legno, le 2 scalmiere poste lateralmente al banco di voga di poppa possono essere opzionali.</p> <p>In ogni caso, se presenti, le scalmiere devono essere realmente utilizzabili allo scopo.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>Aggiunto nella Proposta [N.B.:L'opzionalità non è prevista dall'attuale regolamento. La mancanza, soprattutto dei braccioli delle panche di voga, renderebbe queste barche differenti nelle prestazioni rendendole meno scomode nella conduzione, e ciò in contrasto con le premesse del regolamento]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p>	<p>2.1.5.4 Scalmiere, Braccioli p. 15</p> <p>Le scalmiere e i braccioli dovranno essere realizzati e posizionati secondo il disegno prescritto per il Dinghy 12 "Classico" e con le stesse dimensioni previste per quest' ultimo.</p> <p>Nelle costruzioni monolitiche in vetroresina possono essere opzionali.</p> <p>In ogni caso, se presenti, le scalmiere devono essere realmente utilizzabili allo scopo.</p>		
<p>2.1.4.5 Madieri. p. 8</p> <p>Devono avere spessore massimo di mm 16 altezza massima mm .70 nel punto di altezza massima (adiacente alla cassa di deriva) secondo le specifiche dei disegni per quanto concerne la loro disposizione e numero:</p> <p>_ Sono vietati sotto i doppifondi totali e parziali in quanto le 4 paratie indicate suppliscono alla funzione.</p> <p>_ sono vietati anche nelle zone prive di doppifondi dove non esistano casse stagne laterali e/o poppiere</p> <p>_ Sono obbligatori nelle imbarcazioni con doppifondi parziali nelle zone non coperte in cui lo scafo è a vista e non esistono casse stagne laterali e/o poppiere.</p> <p>Devono essere dentati per adattarsi al fasciame.</p>	<p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: Questa misura è da inserire anche nelle specifiche di costruzione riportate negli allegati A, B1, B2, B3 che non la considerano]</p> <p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: inserire il divieto anche nell'appendice relativa]</p> <p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: inserire il divieto anche nell'appendice relativa]</p> <p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: inserire l'obbligo anche nell'appendice relativa]</p> <p>Aggiunto nella Proposta [N.B.: inserire l'obbligo anche nell'appendice relativa]</p>	<p>2.1.5.5 Madieri. p. 15</p> <p>Devono avere spessore massimo di mm 16 altezza massima mm .70 nel punto di altezza massima (adiacente alla cassa di deriva) secondo le specifiche per la imbarcazione classica per quanto concerne la loro disposizione e numero:</p> <p>_ Sono vietati sotto i doppifondi totali e parziali in quanto le 4 paratie indicate suppliscono alla funzione.</p> <p>_ Sono obbligatori nelle imbarcazioni con doppifondi parziali nelle zone non coperte in cui lo scafo è a vista.</p> <p>_ Sono obbligatori in assenza di doppifondi e saranno dentati per essere adattati al fasciame</p>		
<p>2.1.5 Svuatori, Riserve di galleggiamento, doppi fondi, paglioli, paratie e rinforzi longitudinali. p. 8</p>		<p>2.1.6 Svuatori, Riserve di galleggiamento, doppi fondi, paglioli, paratie e rinforzi longitudinali. p. 15</p>		
<p>2.1.5.1 Svuatori p. 8</p> <p>Possono essere montati sugli scafi sino a due svuatori automatici o dinamici.</p>	<p>Modificato dalla Proposta [N.B.: Il dato non è riportato nelle appendici A1, B1, B2, B3]</p>	<p>2.1.6.1 Svuatori p. 15</p> <p>Possono essere montati sugli scafi sino a due svuatori automatici o dinamici.</p>	2.1 SCAFO in legno v) Svuatori: Massimo 2 svuatori automatici.	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina u) SVUOTATORI: Massimo 2 svuatori automatici
<p>2.1.5.2 Riserve di galleggiamento p. 8</p> <p>Dovranno essere disponibili e fissati allo scafo almeno due serbatoi gonfiabili (consigliati 4) per un totale di 50 litri (minimo) se la barca è in legno</p>	<p>[N.B.: Nel regolamento di Costruzione del 2001-2004 viene prescritto : "All'interno dello scafo dovranno essere saldamente fissati almeno due serbatoi gonfiabili o in materiale schiumoso della capacità minima complessiva di 140 litri per costituire ulteriore riserva di galleggiamento." che non ritrova modifiche approvate da Assemblee successive. Il dato " 50 litri " è, pertanto, da considerarsi un errore di trascrizione del Regolamento 2005-2008]</p>	<p>2.1.6.2 Riserve di galleggiamento p. 15</p> <p>Dovranno essere disponibili e fissati allo scafo almeno due serbatoi gonfiabili (consigliati 4) per un totale di 50 litri (minimo) se la barca è in legno</p>	<p>5) NORME PARTICOLARI b) Galeggiabilità All'interno dello scafo dovranno essere saldamente fissati almeno due serbatoi gonfiabili o in materiale schiumoso della capacità minima complessiva di 50 litri (dato errato da correggere in 140 litri) per costituire ulteriore riserva di galleggiamento.</p>	

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008</p> <p>Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente</p> <p>Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente</p> <p>Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>o di 100 litri (minimo) in vetroresina senza doppio fondo.</p> <p>Nei Dinghy classici e nei Dinghy moderni privi di doppiofondo, è consentito l'uso di pompe manuali od elettriche di svuotamento</p>	<p>Modificato dalla Proposta</p> <p>[N.B.: Riduzione che deve essere motivata col calcolo della riserva di spinta realmente necessaria, dato reso disponibile ai Soci, altrimenti indebita.]</p> <p>Aggiunto nella Proposta</p> <p>[N.B.: non viene contemplato lo " strumento manuale di svuotamento a stantuffo" previsto dall'art. 3.6 per tutti i Dinghy. Inoltre sarebbe opportuno spostare questo paragrafo al punto 2.1.5.1 Svuotatori]</p>	<p>o di 100 litri (minimo) in vetroresina senza doppio fondo.</p>	<p>Gli scafi in vetroresina potranno eliminare tali riserve se all'interno del doppiofondo il Cantiere costruttore dichiara e garantisce che vi siano almeno tre volumi separati e stagni tali che sottraendo al volume totale il volume di ciascuno di essi il volume rimasto sia di almeno 140 litri.</p>	
<p>2.1.5.3 Doppi fondi p. 8</p> <p>Negli scafi a costruzione moderna è possibile creare uno o più doppi fondi. Le misure consentite del doppio fondo sono specificate nell'Appendice B.</p> <p>I doppi fondi devono essere completamente ispezionabili con aperture di almeno 150 cm² di area.</p>	<p>Aggiunto dalla Proposta</p>	<p>2.1.6.3 Doppi fondi p. 15</p> <p>Negli scafi a costruzione moderna è possibile creare uno o più doppi fondi. Le misure consentite del doppio fondo sono specificate nell'appendice B.</p> <p>I doppi fondi devono essere completamente ispezionabili con aperture di almeno 150 cm² di area.</p>		
<p>2.1.5.4 Paglioli p. 9</p> <p>Tutte le imbarcazioni possono utilizzare dei paglioli secondo le specifiche costruttive previste. Se fanno parte del peso dello scafo sono obbligatori in regata e devono essere annotati sul certificato specificandone il peso complessivo.</p>	<p>Aggiunto dalla Proposta</p>	<p>2.1.6.4 Paglioli p. 16</p> <p>Tutte le imbarcazioni possono utilizzare dei paglioli secondo le specifiche costruttive previste. Se fanno parte del peso dello scafo sono obbligatori in regata e devono essere annotati sul certificato specificandone il peso complessivo.</p>		
<p>2.1.5.5 Paratie e rinforzi longitudinali p. 9</p> <p>Per le costruzioni moderne vtr/legno e vetroresina monolitica, in presenza di doppio fondo, dovranno essere previste non più di quattro paratie trasversali e un massimo di 2 rinforzi a omega (v. disegno) longitudinali prua/poppa, con un profilo contenuto in un rettangolo di larghezza 100 mm e altezza 50 mm.</p>   <p>Per le costruzioni moderne, ivi incluse quelle in compensato marino e in legno massello incollati, in presenza di doppi fondi sono permesse fino a un massimo di 4 paratie trasversali.(vedi disegno). Le paratie posizionate a cavallo della scassa di deriva, vanno considerate come doppie. Per tutte le imbarcazioni moderne esse avranno anche la funzione di divisione fra i doppi fondi.</p>	<p>[N.B.: Sarebbe da sostituire la foto con la foto riportata al punto B.4]</p> <p>Aggiunto dalla Proposta</p>	<p>2.1.6.5 Paratie e rinforzi longitudinali p. 16</p> <p>Per le costruzioni moderne VTR/LEGNO e vetroresina monolitica dovranno essere previste non più di quattro paratie trasversali (solo in presenza di doppi fondi) e un massimo di 2 rinforzi longitudinali prua/poppa con un profilo contenuto in un rettangolo di larghezza 100 mm e altezza 50 mm.</p>   <p>Per le costruzioni moderne in compensato marino e in legno massello incollati in presenza di doppi fondi sono permesse fino a un massimo di 4 paratie trasversali.(vedi disegno). Le paratie posizionate a cavallo della scassa di deriva vanno considerate come doppie. Per tutte le imbarcazioni moderne esse avranno anche la funzione di divisione fra i doppi fondi.</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina</p> <p>b) - MATERIALE</p> <p>- Rinforzi / Paratie. Sono ammessi rinforzi ad omega.</p> <p>Nella costruzione dello scafo sono ammessi n. 2 rinforzi prua/poppa della dimensione massima di mm. 100 di larghezza e mm. 50 di altezza. Sono ammesse massimo 4 paratie trasversali in VTR o legno.</p>	

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>2.1.6 Cassa e perno della deriva p. 9/10 Le due pareti della cassa della deriva devono avere uno spessore minimo di 19 mm, il riempimento della tesatata uno spessore minimo di 12 mm e deve avere una tavoletta di copertura.</p> <p>La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale</p> <p style="text-align: center;">Manaca nella Proposta</p> <p>e potrà essere collegata con la panchina trasversale di prua con lo stesso materiale della scassa della deriva solo per le imbarcazioni prive di doppifondi.</p> <p>La larghezza della fessura della cassa deve essere di 12 mm +/- 0,5 mm.</p> <p>Sotto la chiglia si possono applicare in corrispondenza della fessura ma non nel suo interno, strisce (palpebre) di gomma o altro materiale flessibile purché sia sempre possibile manovrare la deriva con estrema facilità e facendo uso per l'abbassamento della sola gravità;</p> <p>sono vietate palpebre in metallo o materiali rigidi.</p> <p style="text-align: center;">Manaca nella Proposta</p> <p>Il perno di deriva deve essere in acciaio inox di 10 mm con una bussola di diametro esterno di 16 mm, con ribordature laterali e rondelle di chiusura da posare tra il dado e la testa della vite stessa.</p>	<p style="text-align: center;">Manaca nella Proposta</p> <p style="text-align: center;">Tolleranza aggiunta dalla Proposta</p> <p style="text-align: center;">Manaca nella Proposta</p>	<p>2.1.7 Cassa e perno della deriva p. 16 Le due pareti della cassa della deriva devono avere uno spessore minimo di 19 mm, il riempimento della tesatata uno spessore minimo di 12 mm e deve avere una tavoletta di copertura.</p> <p>La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale</p> <p>e potrà essere collegata con la panchina trasversale di prua con lo stesso materiale della scassa della deriva solo per le imbarcazioni prive di doppifondi.</p> <p>La larghezza della fessura della cassa deve essere di 12 mm +/- 0,5 mm.</p> <p>Sotto la chiglia si possono applicare in corrispondenza della fessura ma non nel suo interno, strisce (palpebre) di gomma o altro materiale flessibile purché sia sempre possibile manovrare la deriva con estrema facilità e facendo uso per l'abbassamento della sola gravità;</p> <p>sono vietate palpebre in metallo o materiali rigidi.</p> <p>Il perno di deriva deve essere in acciaio inox di 10 mm con una bussola di diametro esterno di 16 mm, con ribordature laterali e rondelle di chiusura da posare tra il dado e la testa della vite stessa.</p>	<p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: Le due pareti della cassa della deriva dovranno (...) avere uno spessore di mm.19 il riempimento della testata (...) spessore mm. 12, (...)</p> <p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale</p> <p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: La cassa della deriva potrà essere ribassata rispetto ai piani originali, comunque la misura presa dall'orlo inferiore della chiglia alla linea superiore della cassa, nel punto più basso, non potrà essere minore di mm. 305.</p> <p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: e potrà essere collegata con la panchina trasversale di prua.</p> <p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: La larghezza della fessura della cassa deve essere di mm.12.</p> <p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: Sotto la chiglia si possono applicare, in corrispondenza della fessura ma non nel suo interno, strisce (palpebre) di gomma o altro materiale flessibile purché sia sempre possibile alzare ed abbassare la deriva in modo agevole,</p> <p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: sono vietate palpebre in metallo o materiali rigidi.</p> <p>2.1 SCAFO in legno b) Paramezzale: Le viti all'altezza della cassa della deriva devono avere una lunghezza minima di mm.75 ed essere incassate al massimo di mm. 25 nella chiglia.</p> <p>2.1 SCAFO in legno f) Cassa della deriva: Il perno di deriva deve essere in acciaio inox mm.10 con bussola di mm.16 esterno, con ribordature laterali, rondelle di chiusura da posare tra il dado e la testa della vite stessa.</p> <p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA Il perno deve essere in acciaio diametro 10 mm. e dovrà avere una boccola da mm.16.</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina f) CASSA DELLA DERIVA: Se in legno dovrà rispettare le specifiche delle imbarcazioni in legno. Se in VTR dovrà avere le dimensioni delle pareti uguali all' imbarcazione in legno per ottenere tale spessore è possibile utilizzare cadorite o espanso similare, potrà essere rivestita in legno.</p> <p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina f) CASSA DELLA DERIVA: La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale.</p> <p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina f) CASSA DELLA DERIVA: La cassa della deriva potrà essere ribassata rispetto ai piani originali, la misura presa dall'orlo inferiore della chiglia alla linea superiore della cassa, nel punto più basso, non potrà essere minore di mm. 305.</p> <p style="text-align: center;">Vietato</p> <p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina f) CASSA DELLA DERIVA: La larghezza della fessura della cassa deve essere di mm.12.</p> <p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina f) CASSA DELLA DERIVA: Tuttavia si possono applicare sotto la chiglia, in corrispondenza della fessura, ma non nel suo interno, due strisce in gomma o altro materiale flessibile purché sia possibile manovrare la deriva con estrema facilità e facendo uso per l'abbassamento della sola gravità.</p> <p style="text-align: center;">Manca</p> <p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina g) PERNO DI DERIVA: Il perno della deriva deve essere posizionato come da disegni per l'imbarcazione in legno e dovrà essere in acciaio diametro mm.10, è obbligatoria una bussola da mm.16.</p>

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
<p>Legenda:</p>	<p>Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza</p>		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
<p>Il centro del perno deve trovarsi ad una distanza non inferiore a 2243 e non superiore a 2283 dal piano di riferimento poppiero</p> <p>e a 43 mm con una tolleranza di +/- 2mm dal congiungimento dello scafo con la chiglia</p>  <p>A = mm 43 +/- 2 mm A = B - C</p> <p>e comunque a non meno di 70 mm dal bordo inferiore della stessa.</p>  <p>Non è ammesso in alcun modo lo spostamento del perno di deriva rispetto a quanto registrato sul certificato di stazza; ogni eventuale modifica della posizione del perno deve essere registrata con esattezza sul certificato di stazza. Un alloggiamento mobile o la presenza di più fori per alloggiare il perno sono vietati.</p>	<p>Modificato dalla Proposta [N.B.: La misura effettuata dalla poppa comporta l'insimento anche della tolleranza prevista per la lunghezza totale della barca e crea differenze di misura con l'attuale misura effettuata da prua]</p> <p>Modificato dalla Proposta [N.B.: Per sanare l'errore immesso nel regolamento dalla versione del 2000 sarebbe necessario togliere la tolleranza indicata. Abba]</p> <p>Manaca nella Proposta</p> <p>Aggiunto dalla Proposta</p> <p>Aggiunto dalla Proposta</p>	<p>Il centro del perno deve trovarsi ad una distanza non inferiore a 2243 e non superiore a 2283 dal piano di riferimento poppiero</p> <p>e a 43 mm con una tolleranza di +/- 2mm dal congiungimento dello scafo con la chiglia</p>  <p>A = mm 43 +/- 2 mm A = B - C</p> <p>e comunque a non meno di 70 mm dal bordo inferiore della stessa.</p>  <p>Non è quindi ammesso in alcun modo lo spostamento del perno di deriva rispetto a quanto registrato sul certificato di stazza, e quindi ogni eventuale modifica della posizione del perno deve essere registrata con esattezza sul certificato di stazza. Un alloggiamento mobile o la presenza di più fori per alloggiare il perno invalidano il certificato di stazza.</p>	<p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA Perno della deriva il perno di deriva si deve trovare a mm. 1397 +/-20 mm. dalla linea del piombo della ruota di prua, con la barca posizionata con la linea di base orizzontale.(Specchio di poppa in bolla verticale)</p> <p>2.3 Deriva e perno di rotazione della deriva Il perno di deriva si deve trovare a mm. 1397 +/-20mm. dalla linea del piombo della ruota di prua, con la barca posizionata con la linea di base orizzontale.(posizionando lo specchio di poppa in bolla verticale).</p> <p>3) REGOLAMENTO DI STAZZA Il perno di deriva deve essere posizionato a una distanza minima di mm. 41, misurata dal centro perno al fondo esterno dello scafo; questa misura è così ottenuta: distanza totale tra centro del perno al fondo della chiglia meno altezza esterna chiglia. [N.B.: La misura è in contrasto con i Piani costruttivi (Tav. 1) che indicano mm. 43 senza tolleranza]</p> <p>2.3 Deriva e perno di rotazione della deriva Il perno di deriva deve essere posizionato a una distanza minima di mm. 41, misurata dal centro perno al fondo esterno dello scafo; questa misura è così ottenuta:distanza totale tra centro del perno al fondo della chiglia meno altezza esterna chiglia. [N.B.: vedi sopra]</p>  <p>A = mm 41 A = B - C</p> <p>2.3 Deriva e perno di rotazione della deriva Non è ammesso lo spostamento longitudinale del perno di deriva di regata.</p>	
<p>2.1.7 Scassa dell'albero p. 10 Deve essere fissata al doppiofondo o alla chiglia o in essi incavata. La scassa potrà permettere uno spostamento del piede d'albero verso prua o poppa su un piano orizzontale. Nessun altro spostamento è permesso.</p>	<p>Modificato dalla Proposta [N.B.: Per i dinghy cosietti 'Classici' non deve essere modificato il sistema d'attacco della Scassa al dritto di prora. Il massimo spostamento prua poppa, cassato dall'attuale proposta, è indispensabile per prevenire inutili eccessi.]</p>	<p>2.1.8 Scassa dell'albero p. 17 Deve essere fissata al doppiofondo o alla chiglia o in essi incavata. La scassa potrà permettere uno spostamento del piede d'albero verso prua o poppa non superiore a 50 mm . Nessun altro spostamento è permesso.</p>	<p>2.1 SCAFO in legno i) Scassa dell' albero: Rovere Mogano Teak, acciaio inossidabile o lega di alluminio, fissata alla ruota di prua e avvitata a quest' ultima. La scassa potrà permettere uno spostamento verso prua o verso poppa. Nessun altro spostamento é permesso.</p>	<p>2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina i) SCASSA D'ALBERO: Deve essere fissata al doppiofondo o alla chiglia. La scassa potrà permettere uno spostamento verso prua o poppa. Nessun altro spostamento è permesso.</p>

Testo (Rev. 08/05/2008)	Differenze col Regolam. Vigente e Commenti	Testo (Rev. 31/03/2008)	Testo	
Legenda:	Modifiche alla bozza del 31/03/2008 Riempimento Giallo = Aggiunta al reg.vigente Riempimento Salmone = Modifica al reg.vigente Riempimento Azzurro = Ommesso nella bozza		2.1 SCAFO in legno	2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina
2.1.8 Specifiche costruttive per Dinghy classici e per Dinghy moderni p. 11 L'Appendice A riporta le specifiche costruttive per Dinghy classici in legno mentre l'Appendice B riporta le specifiche costruttive per i Dinghy moderni. I Dinghy moderni costruiti in legno o in compensato marino possono allontanarsi dalle specifiche relative ai Dinghy classici per tutti gli aspetti omogenei con i Dinghy moderni costruiti in vetroresina. In particolare possono aver il fasciame incollato senza chiodi e possono avere un doppiofondo. Naturalmente Dinghy così costruiti, seppur in legno, non possono partecipare alle regate riservate ai Dinghy classici come specificato nel paragrafo 3.2		2.1.9 Specifiche costruttive per Dinghy classici e per Dinghy moderni p. 17 L'appendice A riporta le specifiche costruttive per Dinghy classici in legno mentre l'appendice B riporta le specifiche costruttive per le barche in vetroresina. I Dinghy moderni costruiti in legno o in compensato marino possono allontanarsi dalle specifiche relative ai Dinghy classici per tutti gli aspetti omogenei con i Dinghy moderni costruiti in vetroresina. In particolare possono aver il fasciame incollato senza chiodi, possono avere un doppiofondo, ecc. Naturalmente Dinghy così costruiti, seppur in legno, non possono partecipare alle regate riservate ai Dinghy classici come specificato nel paragrafo 3.2		