

**REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E LA STAZZA DINGHY  
12P.  
in vigore da gennaio 2005 a dicembre 2008  
( revisione 18 gennaio 2006 )**

**PREMESSA**

Il Dinghy 12' è stato disegnato dall'inglese Cockshott nel Giugno 1913 come barca monotipo.

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.

Qualsiasi cosa che non sia espressamente permessa dal regolamento è da considerarsi vietata.

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 é causa del mancato rilascio del Verbale di Stazza e quindi del Certificato di Stazza.

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)

Per il controllo della forma esterna dello scafo (linee d'acqua) e delle appendici (timone e deriva) i piani di costruzione sono integrati da dime e seste ufficiali che dovranno essere usate per l'approvazione e la stazza dei prototipi, per la stazza di barche nuove costruite in legno e in compensato e per il controllo, a campione, delle barche realizzate da stampi approvati dall'Associazione.

Ogni modifica che non sia permessa dal regolamento ad una barca già stazzata può essere causa del ritiro del Certificato da parte dell'Associazione di Classe. La difformità deve essere confermata da uno Stazzatore abilitato dalla classe Dinghy.

In casi di dubbi sull'interpretazione delle presenti norme dovrà essere chiesto un parere al Comitato Tecnico della Classe che ne riferirà al richiedente ed alla Segreteria di Classe.

Il parere così espresso sarà vincolato fino alla ratifica ufficiale della prima Assemblea successiva.

In caso di discordanza tra i documenti elencati, tale discordanza dovrà essere fatta rilevare al Comitato Tecnico che provvederà ad eliminarla.

# 1) CARATTERISTICHE PRINCIPALI

- 1.1 Lunghezza mm. 3660 +- 10 mm.
- 1.2 Larghezza mm. 1420 +- 10 mm.
- 1.3 Puntale mm. 520 +- 10 mm.
- 1.4 Sup. Velica mq. 10.6 circa
- 1.5 Peso minimo di stazza KG. 115
- 1.6 Equipaggio 1 persona (massimo 2 quando consentito)
- 1.7 Costruzione in legno, compensato o VTR

# 2) REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE

## 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.

### 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".

### b) Paramezzale:

Rovere, Abete o Teak. Dimensioni 100 x 19 mm., da fissare sulla chiglia inferiore con viti in ottone o inox ogni 100 mm. di distanza. 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.

### c) Ruota di prua:

Rovere. Dimensione mm. 45 di spessore incollato alla chiglia ed avvitato o fissato con chiodi in rame a ribattere.

### d) Dritto di poppa:

Rovere. Dimensione mm. 30 di spessore, é da incassare nel paramezzale ed il gomito da fissare mediante rivetti o chiodi di rame. Si può ricavare il dritto di poppa ed il gomito in un solo pezzo da mm. 30 senza incastrarli.

### e) Specchio di poppa:

Mogano o Teak, spessore mm.20 da avvitare al dritto di poppa. Nello specchio di poppa potranno essere realizzati due fori con diametro massimo di mm. 100 e vi dovrà essere un incavo per il remo. E' ammesso un tappo per lo svuotamento dell'acqua diametro massimo di mm. 30

### f) Cassa della deriva:

Le due pareti della cassa della deriva dovranno essere in legno di Mogano, Rovere o Teak ed avere uno spessore di mm.19 il riempimento della testata in Mogano, Rovere o Teak spessore mm. 12, tavoletta di copertura in Mogano, Rovere o Teak.

La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale e potrà essere collegata con la panchina trasversale di prua.

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.

La larghezza della fessura della cassa deve essere di mm.12. 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, sono vietate palpebre in metallo o materiali rigidi.

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.

#### **g) Fasciame:**

Mogano, Teak, Pino o Cedro. Tavole da mm. 8 di spessore. Fasciame composto da 12 tavole per parte, sovrapposte mm. 16 e fissate con chiodi in rame a ribattere alle ordinate e tra di loro; questo collegamento può essere completato con incollaggio con colla marina o epossidica. Le tavole dovranno essere piattate lungo lo smusso inferiore, ad eccezione delle estremità in modo da realizzare l' inclinazione giusta per aderire perfettamente al corso sovrastante (quartabuono).

Gli spigoli esterni non possono essere arrotondati.

#### **h) Ordinate:**

Rovere, Olmo o Frassino spessore mm. 16; La distanza tra le ordinate è di mm. 178. Saranno parallele allo specchio di poppa e possibilmente in pezzo unico da falchetta a falchetta.

Dovrà essere posto un cuneo di riempimento tra il torello e l' ordinata, dove necessario.

#### **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

#### **j) Falchetta:**

Rovere, Frassino, Cedro. Dimensioni mm. 32x25, rastremata a prua e a poppa a mm 20.

Le testate delle ordinate dovranno aderire perfettamente alla falchetta o essere incassate in essa.

Alla falchetta dovranno essere fissate almeno 2 scalmiere.

#### **k) Correnti:**

Rovere, Legno del fasciame. Dimensioni mm.30x10 (+/-mm.2), con 2 fresature tonde, da fissare sotto i banchi di voga su tutta la lunghezza dello scafo e lungo il perimetro esterno dei paglioli e saranno avvitati ad ogni ordinata.

#### **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.

#### **m) Mastra dell'albero:**

Mogano o Cedro. Dimensioni mm. 200x20 fissata con due braccioli orizzontali spessore mm. 20 alla falchetta; i due braccioli verticali (pendenti) non sono obbligatori; il foro dell'albero potrà permettere uno spostamento totale prua-poppa dell'albero di massimo mm. 20 e laterale di massimo mm. 10. E' ammessa una boccola di centraggio per rispettare queste tolleranze.

#### **n) Panchina di poppa e panche laterali:**

Mogano o Cedro, anche multistrato spessore mm. 20. Sotto la panca di poppa, nella parte anteriore,

si dovrà fissare una traversa in Mogano, Rovere o Frassino da mm. 50x20; sono ammessi due puntelli (uno per lato) sotto le panchine laterali.

#### **o) Ghirlanda:**

Rovere Mogano o Cedro, anche multistrato. Spessore mm. 20 dovrà rispettare il disegno originale.

**p) Braccioli orizzontali di poppa:**

Rovere, Frassino o Cedro. Spessore mm.20.

**q) Paglioli:**

Mogano, Abete, Frassino, Teak, anche multistrato. Spessore mm. 10, potranno essere realizzati in tre o quattro pezzi. Il pagliolo di prua potrà essere spesso mm.19. Tutti i paglioli dovranno essere fissati per impedire la perdita in caso di scuffia.

**r) Madieri:**

Rovere o Mogano. Spessore mm. 16, profilati e con intervalli come da disegno. Verranno dentati per essere adattati al fasciame e fissati mediante un chiodo a punta perduta per ogni corso del fasciame ed uno ribattuto ad ogni estremità.

**s) Bottazzo:**

Rovere, Frassino, Cedro. Dimensione mm. 20x20 (+/-mm.5), arrotondato esternamente

**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.

**u) Materiali:**

Chiodi a ribattere in rame, Bulloni - Dadi - Viti in acciaio inox, ottone, bronzo.

**v) Svuotatori:**

Massimo 2 svuotatori automatici.

## 2.2 IMBARCAZIONI in vetroresina

-Scafo = L'insieme dell'ossatura e del fasciame che forma lo scafo, costituente il corpo galleggiante dell'imbarcazione.

-Doppifondi = Parte dell'imbarcazione che si può estendere da poppa a prua atta a contenere casse con riserve di galleggiamento.

-Imbarcazione = Insieme di Scafo e Doppifondi.

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.

Le imbarcazioni in VTR dovranno essere realizzate da stampi approvati dall' AICD attraverso i suoi organi: Comitato Tecnico e Segreteria. Le imbarcazioni costruite dai Cantieri fino al 31.12.2000 sono riconosciute conformi a questo Regolamento e qualora i Cantieri non modificano gli stampi essi potranno continuare la costruzione di tali imbarcazioni.

### a) SCAFO

Gli stampi dovranno essere realizzati utilizzando il modello di Dinghy 12p approvato dall' AICD. In caso di non disponibilità del modello AICD potrà essere utilizzato uno scafo di Dinghy 12p regolarmente stazzato e quindi conforme alle dimensioni, tolleranze e linee riportate sui piani di costruzione e alle prescrizioni del presente Regolamento.

L' approvazione definitiva dello stampo, e quindi degli scafi con lo stesso prodotti, sarà possibile esclusivamente dopo la completa stazzatura del prototipo che deve anche essere ispezionato e ritenuto conforme dal Comitato Tecnico AICD; le linee d'acqua dello scafo dovranno essere controllate con l'utilizzo delle Dime e Seste "ufficiali" dell'Associazione di Classe.

Dopo l'approvazione definitiva, il Cantiere costruttore sarà autorizzato ad emettere per ogni scafo prodotto una dichiarazione di conformità al prototipo stazzato.

La modifica dello stampo comporterà una nuova procedura di approvazione AICD e quindi una dichiarazione di conformità al prototipo realizzato con lo stampo modificato.

E' ammessa la realizzazione dello stampo utilizzando un modello di scafo Dinghy 12p costruito dal Cantiere esclusivamente dopo l'approvazione del modello da parte del Comitato tecnico AICD e quindi verifica positiva della completa conformità ai piani di costruzione, alle linee d'acqua ed al presente regolamento tecnico da parte di uno Stazzatore abilitato AICD.

### b) DOPPIFONDI, Doppiofondo e Riserve di galleggiamento.

Il doppiofondo e le riserve di galleggiamento dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico AICD.

Tutte le disposizioni del doppiofondo dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico.

1- per imbarcazioni prodotte da stampo:

il costruttore dovrà sottoporre al Comitato Tecnico i disegni preliminari; dopo l' approvazione del Comitato Tecnico il costruttore potrà iniziare la costruzione dello stampo sotto il controllo del Comitato Tecnico che verificherà il rispetto dei disegni approvati. Dopo la stazza della prima imbarcazione al Cantiere verrà rilasciato dalla Associazione di CLASSE un certificato di conformità.

2- per prototipi

il costruttore dovrà sottoporre i disegni al Comitato Tecnico per essere approvati, dopo l' approvazione il costruttore potrà iniziare la costruzione sotto il controllo del Comitato Tecnico che verificherà il rispetto dei disegni approvati.

3- per imbarcazioni già stazzate

il progetto e il disegno deve essere sottoposto al Comitato Tecnico per l'approvazione. Le modifiche comportano una nuova stazza da parte di uno Stazzatore FIV abilitato dalla Classe per il rilascio di un nuovo certificato modificato. Nel certificato dovrà essere inserito dove l'imbarcazione è stata modificata rispetto all'imbarcazione già stazzata e come è stata modificata.

4- Qualsiasi parte del piano orizzontale (estradosso) del doppiofondo non deve superare il livello individuato dalla linea congiungente la quota di mm. 340 in corrispondenza della sezione "D" e la quota di mm. 340 in corrispondenza dello specchio di poppa; queste misure sono riferite al piano superiore della falchetta.

5- Disposizione delle riserve di galleggiamento, se fisse o strutturali.

Potranno essere realizzate casse stagne sotto i banchi voga, sotto la panca di poppa, a prua della scassa dell'albero e lateralmente ad essa, e nel prolungamento ed andamento delle panche laterali verso prua.

#### - MATERIALE

Costruzione dell' imbarcazione: VTR, costituita da Mat o Tessuto in fibra di vetro biassiale e unidirezionale e resina Poliestere, Vinilestere o Epossidica. Sono vietate le costruzioni in composito,

Kevlar, carbonio, boro.

E' vietata la costruzione con la tecnica del sottovuoto.

- Lo spessore minimo dello scafo dovrà essere di mm. 2.5, monolitico; lo spessore dovrà essere

uniforme ma è ammessa una tolleranza di + mm. 0,5 sullo spessore medio, oltre al valore minimo; lo

spessore potrà essere superiore, massimo mm. 5,0 in corrispondenza del dritto di prua, della chiglia,

e nelle zone limitate al collegamento con lo scafo della cassa di deriva, del doppiofondo, delle paratie

di divisione del doppiofondo, e dei rinforzi permessi.

- Per i doppifondi è ammessa la costruzione con cadorite o espanso simile di spessore massimo mm.

15,0 in questo caso lo spessore minimo della VTR dovrà essere di mm. 1,5 per ciascuno dei due

rivestimenti.

- Rinforzi / Paratie. Sono ammessi rinforzi ad omega.

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.

-Per imbarcazioni che adottano finiture in legno queste dovranno rispettare le prescrizioni delle imbarcazioni in legno.

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.

d) RUOTA DI PRUA: Dimensioni come da disegno per imbarcazioni in legno.

e) SPECCHIO DI POPPA: Dimensioni come da disegni per imbarcazione in legno.

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 é possibile utilizzare cadorite o espanso similare, potrà essere rivestita in legno.

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.

La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale.

La larghezza della fessura della cassa di deriva deve essere di mm. 12. 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.

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.

h) FASCIAME: Le fiancate dello scafo dovranno essere realizzate in modo tale da apparire come un normale fasciame in legno. Il numero delle tavole e la loro dimensione deve essere come per l'imbarcazione in legno.

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.

l) FALCHETTA: Se in legno come per "In legno" se in VTR deve avere le stesse misure della falchetta in legno. Alla falchetta dovranno essere fissate almeno 2 scalmiere.

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 é possibile utilizzare cadomite 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.

Viene concessa una tolleranza di mm. 30 in meno sulla distanza dal piano dei banchi voga alla falchetta.

n) PANCHINA DI POPPA: come sopra

o) MASTRA D'ALBERO: In mogano spessore mm. 20 minimo, in VTR spessore mm. 5 minimo. Il foro per l'albero potrà permettere uno spostamento totale dell' albero prua/poppa di mm. 20 max, laterale di mm.10 max. E' ammessa una boccola di centraggio per rispettare queste tolleranze.

p) GHIRLANDA: In legno o VTR spessore mm. 20

q) BRACCIOLI: se in legno come per "In legno". Se in VTR dovranno avere una forma uguale ai braccioli in legno.

r) BOTTAZZO: come per "In legno". Se in VTR dovrà avere una forma simile al bottazzo in legno.

Dovrà essere arrotondato. Per imbarcazioni in VTR falchette e bottazzo potranno essere integrate, misure totali uguali.

s) PAGLIOLI: non obbligatori se la barca raggiunge il peso minimo di stazza

t) CHIGLIETTE LATERALI: Misure come per "In legno".

u) SVUOTATORI: Massimo 2 svuotatori automatici e massimo 2 fori sullo specchio di poppa, diametro massimo mm. 100.

- MADIERI, CORRENTI, ORDINATE, DRITTO DI POPPA, PARAMIZZALE: non necessari per la costruzione in VTR, se utilizzati rispettare il più possibile le specifiche per "In legno".

## **2.3 Deriva e perno di rotazione della deriva**

Misure: secondo piani di costruzione

In acciaio o acciaio inox, spessore mm. 6, tolleranza +/- 0.5 mm.

Sono ammesse: Cromatura, Verniciatura, Trattamenti superficiali per aumentare la durata a contatto con l'acqua.

I contorni possono essere rastremati fino ad un massimo di mm. 30 per i bordi di uscita e mm. 13 per i bordi di entrata.

L' inclinazione massima della deriva deve essere di 75° misurata tra bordo di uscita e linea di base.

Il fermo per impedire una maggiore rotazione non deve essere amovibile in regata. la battuta del fermo deve avvenire sulla cassa della deriva o su spessori rigidi posizionati e saldamente fissati sulla cassa di deriva (tav. 2).

Sul fermo o sugli spessori possono essere alloggiati dei paracolpi in gomma (o materiale simile) il cui spessore deve intendersi aggiuntivo alla limitazione dei massimi gradi di rotazione.

E' vietato utilizzare la deriva fuori dal suo alloggiamento.

E' ammesso e consigliato l'utilizzo di un dispositivo atto a impedire la fuoriuscita accidentale, in caso di scuffia, della deriva; (vedi tav. 6).

Il dispositivo può essere composto da 2 piastre

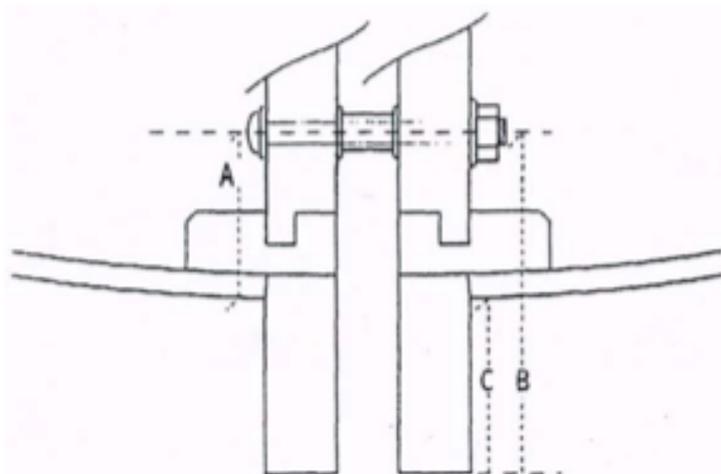
Per evitare il gioco della deriva nella cassa è consentito applicare due spessori inamovibili di massimo mm.2 su ogni lato della deriva, nella parte non immersa di essa.

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).

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.

Il perno deve essere in acciaio diametro 10mm. e dovrà avere una boccola da mm.16.

Non è ammesso lo spostamento longitudinale del perno di deriva di regata.



$$A = \text{mm } 41$$
$$A = B - C$$

## 2.4 Timone

Misure secondo piani di costruzione (tav.4)

Il timone può essere a pala fissa o mobile, in caso di pala mobile in regata è obbligatorio un dispositivo (perno) per impedire la variazione dell'immersione del timone nelle varie andature. La pala dovrà essere in mogano o compensato marino spessore mm. 22 +/- 2mm., potrà essere rastremata fino a un massimo dai bordi di mm. 60.

La testa del timone potrà essere di misure diverse da quelle della tavola n. 4, per poter utilizzare scatole in commercio.

La parte immersa in ogni caso dovrà essere come da tavola n. 4 dei Piani costruttivi, con le tolleranze in essa riportate.

- La barra del timone potrà essere in legno o in metallo, la sua dimensione è libera. E' ammessa una prolunga regolabile in lunghezza, il materiale di costruzione è libero.

## 2.5 Antenne

Per antenne si intendono: Albero, Pennola, Boma.

Potranno essere realizzate in Legno o Lega di alluminio.

Le dimensioni delle antenne sono riportate nella tavola di riferimento n. 4, comprese le relative tolleranze dove permesse.

- Albero:

Sono ammesse sezioni circolari ed ellittiche. Si consiglia di rendere galleggiante l' albero.

Se in alluminio spessore minimo mm. 1,5, sono ammessi rinforzi dello stesso materiale.

Il diametro della sezione circolare, o l'asse minore della sezione ellittica dovrà essere compreso tra mm.50 e mm.71, nella sezione ellittica l'asse maggiore non potrà eccedere i mm. 71.

In caso di rastrematura, è permessa al di sopra di mm. 1800 dalla base dell'albero, compreso il piede; e per una misura di mm. 600 dalla base dell' albero; l'albero potrà essere rastremato fino ad un minimo di mm. 50 di diametro.

Il piede dell'albero potrà permettere la rotazione dell'albero nella scassa, è permesso uno spostamento prua-poppa dell'albero solo su un piano orizzontale. Nessun altro spostamento è permesso.

Sono ammesse due protezioni dell'albero in cuoio, VTR, PVC o gomma di lunghezza massima mm. 300, le protezioni non sono considerate nelle misure delle sezioni.

Ad albero posizionato nella scassa il fondo della gola della puleggia di drizza di testa d'albero deve avere una distanza di mm. 3297 +/- mm. 10 dal piano superiore della mastra, misurata a pruavia dell'albero.

- Boma:

Potrà avere sezioni che rientrino nelle misure massime di mm. 52. Eventuali rastremature dovranno avere un perimetro minimo di mm. 119 alla trozza e mm. 100 in varea

Se in alluminio spessore minimo di mm. 1.5, sono ammessi rinforzi dello stesso materiale.

Il boma dovrà avere un sistema di fissaggio del punto di mura in corrispondenza del quale verrà verniciata una fascia di mm. 10 il cui bordo di poppavia dovrà corrispondere con l'inizio

del tessuto della vela, compreso eventuale gratile. In varea dovrà essere verniciata una fascia di stazza di mm. 10 a una distanza dalla fascia del punto di mura, presa all' interno dei bordi, di mm. 3580; la vela non può essere bordata fuori dai bordi interni delle due fasce. Il boma in posizione di riposo deve essere dritto.

Il boma può avere una canaletta per l' inferitura della vela che dovrà rientrare nelle misure massime del boma. E' ammessa una protezione in cuoio, VTR, PVC o gomma di lunghezza massima mm. 100

Le ferramenta per la bordatura della vela dovranno avere una altezza massima di mm. 50.

- Pennola:

Potrà avere sezioni che rientrino nelle misure massime di mm. 52.

Eventuali rastremature dovranno avere un perimetro minimo di mm.119 alle estremità, sono ammessi due amantigli fissati all'estremità inferiore della pennola atti a far passare la pennola da una parte all'altra dell'albero. E' possibile avere uno stroppo che colleghi la pennola all'albero per impedire che la pennola, in strambata, passi all'esterno delle sartie.

Se in alluminio spessore minimo mm. 1.5, sono ammessi rinforzi dello stesso materiale.

Dovrà avere una curvatura, il più possibile uniforme, con freccia al centro di mm. 51 +/- 10 mm. misurata a riposo tra gli interni dei bordi delle fasce di stazza.

Il punto di attacco della drizza deve essere compreso tra mm. 1290 e mm. 1510, tali distanze sono misurate dall'interno della striscia di stazza prodiera (come da tavola di riferimento) le due misure dovranno essere marcate da due strisce di stazza da mm. 10. L'attacco della drizza dovrà essere tale da non permettere, in nessuna condizione, una distanza della pennola del punto di passaggio della drizza maggiore di mm.80.

La pennola avrà un sistema di fissaggio per l'angolo di caduta prodiera della vela e per regolare la tensione della penna della vela, tale regolazione può essere rinviata solo fino alla base del picco.

L'altezza massima della ferramenta è di mm. 50.

La pennola potrà avere una canaletta per l'inferitura della vela, se di dimensione maggiore a mm. 10 l'eccedenza sarà sommata alla misura della pennola ( massimo mm. 52).

La pennola dovrà portare due strisce di stazza la cui misura massima presa all'interno dei bordi delle strisce è di mm. 3580. La vela non può essere bordata fuori dai bordi interni delle due fasce.

## **2.6 Strisce di stazza**

Devono essere verniciate, in colore contrastante con quello delle antenne, larghezza minima mm. 10.

## **2.7 Manovre**

a) Sartie:

L'albero deve essere tenuto in posizione per mezzo di due sartie in acciaio, una per lato, fissate alla testa dell'albero mediante il classico sistema dell'incappellaggio, oppure con due martelletti, redance, perni in acciaio. Le sartie non potranno essere fissate a una distanza maggiore di mm. 100 dalla testa dell' albero.

Le sartie devono essere fissate alle lande con arridatoi, lande forate o stroppi di cimetta. E' vietata la regolazione delle sartie in regata.

b) Lande di coperta:

In metallo saldamente fissate allo scafo a una distanza di mm.590 +/-20mm. presa

perpendicolarmente allo scafo dal dritto di prua escludendo eventuale piattina di protezione.

c) Archetto:

Acciaio inox, Bronzo, Ottone spessore minimo mm. 8, fissato allo specchio di poppa per lo scorrimento del bozzello di scotta. E' permesso la regolazione del bozzello mediante manovre correnti.

L'altezza massima dell'archetto misurata dalla linea retta passante per i due punti di appoggio sui braccioli di poppa (superficie inferiore dell'archetto stesso) deve essere di mm. 95+/-20 al centro , e mm.79 +/-20 ai lati (estremità).

d) Drizza:

Cavo d' acciaio, Tessile o in combinazione Acciaio-Tessile, senza introduzioni di parti rigide. Dovrà essere rinviata entro bordo con un bozzello fissato alla ruota di prua. La drizza dovrà assolvere anche la funzione di strallo di prua. E' vietato ogni sistema di bloccaggio della drizza in testa d'albero. E' permessa la regolazione della drizza in regata.

e) Manovre correnti:

E' libero il modo di armare l'imbarcazione, salvo quanto espressamente vietato nel presente regolamento.

Sono ammessi :

Caricabasso, Tesabugna della randa, Vang, Regolazione del piede albero. Regolazione della deriva, Regolazione delle cinghie puntapiedi, Regolazione della drizza della randa, Regolazione dell'archetto di poppa, Regolazione della relinga della pennola,

Sono vietate manovre non espressamente indicate (vang rigidi e a leva e Kandar per la regolazione delle sartie in navigazione).

Il punto di fissaggio della scotta della randa sul boma è libero. Deve passare attraverso il bozzello scorrevole sull' archetto.

## 2.8 Vela

a) La vela ha una superficie di circa mq. 10.6 e deve rispettare le dimensioni e la forma riportata nella tavola 3.

b) Dimensioni: Come da tavola di riferimento n. 3.

c) Non è ammessa la regolazione della caduta prodiera. Essa deve avere una misura massima di mm. 1295, per impedire una misura maggiore durante l'utilizzo la caduta prodiera deve avere un cavetto in acciaio del diametro minimo di mm. 1,5 oppure in tessile inestensibile (Kevlar o Spectra) minimo mm. 4,0.

d) Non sono ammesse stecche.

e) E' ammesso terzarolare le vela in regata.

f) Sono ammesse cerniere per la regolazione del grasso, in tal caso la vela deve essere misurata a cerniere aperte.

g) La vela deve essere inferita o imbisciata lungo la pennola, la base può essere imbisciata, inferita o lasciata libera.

h) Il numero velico, le lettere nazionali, il simbolo di Classe devono essere applicate sulle due facce della vela come da regolamento ISAF.

i) Dimensioni dei numeri:

Altezza mm. 300

Larghezza mm. 200 (eccetto 1 e I)

Spessore mm. 50

Distanza mm. 60

j) Il tessuto deve essere cotone o Dacron di tipo strutturalmente uniforme sia pure di grammatura diversa salvo che per la finestra trasparente.

E' raccomandata la finestra in materiale trasparente, della superficie massima di mq. 0,3200, la forma è libera, si potranno realizzare due finestre purché la superficie totale rientri nella tolleranza massima.

k) Rinforzi: sono ammessi solo ai 4 angoli della vela, con un raggio massimo di mm. 500 all'angolo di drizza ed all'angolo di scotta; con raggio massimo di mm. 300 agli altri angoli, nei punti di fissaggio dei matafioni e delle brancarelle.

l) Non sono ammesse tavolette.

m) Non è ammesso il taglio radiale della vela.

### **3) REGOLAMENTO DI STAZZA**

Operazioni di Stazza

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.

b) Lo Stazzatore dovrà compilare in ogni sua parte il Verbale di stazza come da "allegato 2" e dopo averlo sottoscritto dovrà inviarlo alla Segreteria dell' Associazione di Classe che provvederà a rilasciare il Certificato 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.

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.

d) Dove non indicato le tolleranze sono da intendersi del +/-1%

Scafo

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.

Sono esclusi dal peso: Remi, Scalmi, Antenne, Deriva, Scotta randa, Drizza, Cima di traino, riserve di galleggiamento mobili.

Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sui pattini laterali con un peso massimo di Kg. 2.

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.

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.

c) Un eventuale peso inferiore ai Kg. 105 rende l' imbarcazione non stazzabile.

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.

e) La lunghezza dello scafo è da considerarsi escludendo: ferramenta di poppa ed eventuali protezioni del dritto di prua.

f) La larghezza massima è considerata escluso il bottazzo.

#### IMBARCAZIONI in legno

a) Posizionare lo scafo con la chiglia rivolta verso l'alto, dovrà essere materializzata la linea di base utilizzando la dimensione A, rispetto al fasciame, allo specchio di poppa e la dimensione I rispetto alla chiglia, ruota di prora.

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.

c) Sulla linea di base dovranno essere individuate le sezioni dispari del punto "b". In queste sezioni dovranno essere prese due serie di misure: la prima indicata dalle lettere da S ad L, tra la linea di base ed il fondo della chiglia; la seconda indicata dalle lettere da B ad H, tra il fondo della chiglia ed il fasciame interno. (se si misura il fasciame esterno utilizzare le misure indicate dalla tavola 1 defalcando mm. 8).

d) Nel caso in cui le misure non rientrino nelle tolleranze previste, ripetere le misure posizionando la linea di base modificando i valori di A ed I, purché all'interno delle tolleranze prescritte anche per queste dimensioni.

e) Lo spessore della chiglia deve essere minimo mm.38 nella sezione 17 e minimo mm.44 nella sezione 1, raccordato linearmente nelle sezioni intermedie.

f) Posizionando lo scafo con la chiglia rivolta verso il basso dovranno essere individuate le sezioni 17, 13(A), 9(B), 5(C), 2(D), in cui misurare le larghezze esterne dello scafo (escluso il bottazzo) con le tolleranze prescritte. Queste misure dovranno essere controllate con le dime ufficiali AICD (tolleranze come da regolamento).

g) La larghezza del paramezzale deve essere minimo mm.76 nella sezione 17 e minimo mm. 89 nella sezione 1, raccordata linearmente nelle sezioni intermedie.

h) Le lande devono distare dalla prua mm.590 +/- 20 mm., tale misura è presa perpendicolarmente alla linea di chiglia.

#### SCAFI in VTR

Per la stazza del prototipo realizzato per la costruzione di stampi per la costruzione in serie e per la stazza di imbarcazioni in VTR che non sono realizzate da stampi:

a) Posizionare lo scafo con la chiglia rivolta verso l'alto, dovrà essere materializzata la linea di base utilizzando la dimensione A, rispetto al fasciame, allo specchio di poppa e la dimensione I rispetto alla chiglia, ruota di prora.

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.

c) Sulla linea di base dovranno essere individuate le sezioni dispari del punto "b". In queste sezioni dovranno essere prese due serie di misure: la prima indicata dalle lettere da S ad L, tra la linea di base ed il fondo della chiglia; la seconda indicata dalle lettere da B ad H, tra il fondo

della chiglia ed il fasciame interno.(se si misura il fasciame esterno utilizzare le misure indicate dalla tavola 1 defalcando mm. 8).

d) Nel caso in cui le misure non rientrino nelle tolleranze previste, ripetere le misure posizionando la linea di base modificando i valori di A ed I, purché all' interno delle tolleranze prescritte anche per queste dimensioni.

e) Lo spessore della chiglia deve essere minimo mm.38 nella sezione 17 e minimo mm.44 nella sezione 1, raccordato linearmente nelle sezioni intermedie.

f) Posizionando lo scafo con la chiglia rivolta verso il basso dovranno essere individuate le sezioni 17, 13(A), 9(B), 5(C), 2(D), in cui misurare le larghezze esterne dello scafo (escluso il bottazzo) con le tolleranze prescritte. Queste misure dovranno essere controllate con le dime ufficiali AICD (tolleranze come da regolamento).

g) La larghezza del paramezzale deve essere minimo mm.76 nella sezione 17 e minimo mm. 89 nella sezione 1, raccordata linearmente nelle sezioni intermedie.

h) Le lande devono distare dalla prua mm.590 +/- 20 mm., tale misura è presa perpendicolarmente alla linea di chiglia.

i) E' consigliato il controllo a campione delle imbarcazioni realizzate da stampi approvati dalla Classe.

#### 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)

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.

Il perno deve essere in acciaio diametro 10 mm. e dovrà avere una boccola da mm.16.

Non è ammesso lo spostamento longitudinale del perno di deriva in regata.

#### Deriva

Misurare la deriva secondo la tavola 2

Verificare che sia realizzata come da punto 2.3 di questo regolamento.

Il numero velico deve essere posto in maniera indelebile.

#### Timone

Misurare il timoni secondo tavola 4

Verificare che sia realizzato come da punto 2.4 di questo regolamento.

Il timbro dello Stazzatore deve essere posto in maniera indelebile.

#### Antenne

Misurare secondo tavola 4

Verificare che siano realizzate come da punto 2.5 e 2.6 di questo regolamento.

#### Manovre

Verificare che siano posizionate come da punto 2.7 di questo regolamento

#### Vela

Misurare la vela secondo tavola 3.

Verificare che sia realizzata come da punto 2.8 di questo regolamento.

Il timbro dello Stazzatore e la data di stazza devono essere apposti con inchiostro indelebile possibilmente nell'angolo di mura sul lato di dritta.

#### 4) POTESTA' dell' AICD

E' possibile associarsi alla Classe senza vincoli di età e di nazionalità.

a) Per partecipare a qualsiasi regata della Classe Dinghy è obbligatorio essere associati alla FIV e all' AICD (Associazione Italiana Classe Dinghy 12p). Questa regola non viene applicata ad equipaggi stranieri.

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.

c) Per partecipare a qualsiasi regata è obbligo avere, e presentare se richiesto, il Certificato di Stazza rilasciato dall' AICD.

d) Un Cantiere che intendesse costruire un Dinghy 12p in Legno dovrà procedere come da punto 2.1

e) Un Cantiere che intendesse costruire un Dinghy 12p in VTR dovrà procedere come da punto 2.2

#### 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.

Tutte le nuove regole entreranno in vigore nel Quadriennio Olimpico successivo.

##### a) Sanatoria

Le imbarcazioni costruite prima del 31/12/1989 che presentino nella struttura originale differenze rispetto alle presenti regole, potranno regatare senza essere modificate se già munite di un certificato di stazza.

Se sprovviste, potranno ottenere il Certificato di stazza senza essere modificate, previo parere positivo dello Stazzatore, nei casi più semplici, e del Comitato Tecnico dell'AICD, interessato dallo Stazzatore stesso, nei casi più macroscopici.

Dovranno essere in regola con il Regolamento in vigore le manovre fisse e correnti e tutto quello che non interessi lo scafo.

Le imbarcazioni che godono di questa sanatoria, se restaurate, dovranno essere, nel limite del possibile, riportate alle misure previste dal presente Regolamento e ricontrollate dallo Stazzatore che rilascerà un nuovo Verbale di Stazza.

Le limitazioni dei rinforzi delle vele riguardano solo le vele fabbricate dopo il 31/12/85; il taglio radiale delle vele è vietato dal 22/11/1992.

##### 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 per costituire ulteriore riserva di galleggiamento.

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.

#### c) Equipaggio

Normalmente l'equipaggio è costituito dal solo timoniere.

In ogni regata, con l'esclusione del Campionato Italiano, è ammessa la partecipazione con due persone di equipaggio, purché regolarmente iscritte alla regata. In tal caso tutte le prove della regata dovranno essere svolte con l'equipaggio dichiarato.

#### d) Altre norme

In regata i remi possono essere sostituiti da una pagaia.

Nelle andature portanti il remo può servire a tenere il boma nella posizione desiderata; non può essere modificato per servire meglio allo scopo. In regata ogni imbarcazione dovrà avere una cima di almeno 6 metri di lunghezza e 8mm. di diametro, distinta dalle cime per le manovre; un salvagente per ogni persona a bordo; una sassola o un secchio.

Sono ammesse le cinghie puntapiedi; sono vietati i trapezi.

La velocità massima del vento per le regate della Classe é stabilita in 8 m/s tenuto conto anche del moto ondosso, fatte salve tutte le facoltà che competono ai Comitati di Regata in forza del regolamento di Regata ISAF.

Le caviglie, nello scafo in legno, sono considerate simbolo irrinunciabile di un'epoca marinara ed è quindi auspicabile che siano al loro posto in regata.

#### e) Il simbolo della classe,

da applicare sulla vela, è il profilo della vela del dinghy diviso in tre settori verticali : rosso, bianco e blu, deve essere posizionato sopra i numeri velici.

### 6) APPENDICE

Scafi in compensato marino.

Tutte le parti devono essere costruite secondo i piani di costruzione.

Il compensato marino, deve essere di tipo approvato R.I.N.A. e di spessore non inferiore mm. 8 per il fasciame e di spessori analoghi a quelli del legno massello per tutti gli altri particolari.

La CHIGLIA, il PARAMEZZALE, la RUOTA DI PRUA, il DRITTO DI POPPA, lo SPECCHIO DI POPPA, la CASSA DELLA DERIVA, la SCASSA DELL' ALBERO, la FALCHETTA, i BANCHI VOGA, la PANCHINA DI POPPA, la MASTRA DELL' ALBERO, la GHIRLANDA, i BRACCIOLI ORIZZONTALI, i PAGLIOLI, il BOTTAZZO, le CHIGLIETTE LATERALI, gli SVUOTATORI dovranno avere dimensioni e spessori come per le imbarcazioni in legno.

Il FASCIAME dovrà avere uno spessore minimo di mm. 8.

Il fasciame deve essere composto da 12 tavole per parte, sovrapposto mm. 16 e fissate con chiodi di rame a ribattere alle ordinate e fra di loro; quest'ultimo collegamento può essere realizzato mediante incollaggio con resine epossidiche o con incollaggio marino.

L'incollaggio può escludere la necessità di utilizzare i chiodi in rame a ribattere. Le tavole devono essere piattate lungo lo smusso inferiore, ad eccezione delle estremità, in modo da realizzare l'inclinazione giusta per aderire perfettamente al corso sovrastante (quartabuono).

ORDINATE: Il costruttore ha facoltà di omettere l'esecuzione delle ordinate, in tal caso dovrà essere totale; altrimenti dovranno avere dimensioni, numero e posizione come da imbarcazioni in legno.

Eventuali DOPPIFONDI dovranno essere realizzati in legno, compensato e non, e devono rispettare le dimensioni e il posizionamento delle imbarcazioni in VTR.

MADIERI: se utilizzati dovranno avere le dimensioni ed il posizionamento delle imbarcazioni in legno.

MATERIALI: come per imbarcazioni in legno, potrà essere utilizzata colla epossidica e marina e dove l'assemblaggio viene realizzato con questo sistema potranno essere omessi o ridotti al minimo gli altri tipi di collegamento.