



Classe Dinghy 12'

PROPOSTA DI REGOLE DI CLASSE

PREMESSA

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.

INDICE

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

APPENDICI

Appendice A – Regolamento di Costruzione dei Dinghy Classici

Appendice B – Regolamento di Costruzione dei Dinghy Moderni

Appendice C – Autorizzazione alla costruzione e certificati di conformità

Appendice D – Regolamento di Stazza: Moduli di misurazione e certificati di stazza

Appendice E – Regolamento di Stazza: Procedure di misurazione e tolleranze

Appendice F – Certificato di stazza provvisorio

1. Principi Generali

1.1 Il Dinghy 12'

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.

1.2 La monotipia

Il Dinghy 12' è una Classe monotipo. Tutto quanto non è permesso da queste regole 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.

1.3 Lingua e definizioni

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

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. 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. Nel caso in cui la misura di una dimensione sul disegno sia diversa da quella scritta nel testo, quest'ultima prevarrà. La funzione delle tolleranze è quella di assorbire le piccole difformità nelle misure che possono dipendere da imprecisioni di costruzione o da deformazioni o usura. Le tolleranze quindi non devono assolutamente essere utilizzate per consentire l'ottimizzazione del progetto originale. Quando una misura è indicata come massima o minima, 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.

1.5 Modifiche ed interpretazioni delle regole

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.

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.

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.

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.

Le nuove regole verranno approvate soltanto se almeno i due terzi dell'Assemblea (contando anche le deleghe) si esprimeranno a favore.

Le nuove regole entreranno in vigore una volta intervenuta l'approvazione della FIV.

1.6 Certificato e procedure di stazza

Una barca è un Dinghy 12' solo se corredata di un certificato di stazza emesso dalla Classe. Il certificato di stazza è emesso in base ad un verbale di misurazione completo compilato da uno stazzatore FIV o in base ad un verbale di misurazione semplificato se sostenuto da un certificato di conformità. 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.

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.

1.7 Responsabilità del timoniere e del proprietario

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. Difficoltà rispetto alle regole dovute al costruttore o all'usura giustificano il proprietario da eventuali accuse di anti sportività, ma non sanano l'irregolarità dell'imbarcazione.

1.8 Autorizzazione alla costruzione cantieristica ed amatoriale

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 come cantiere.

I cantieri che intendono costruire Dinghy, con qualsiasi materiale consentito, devono chiedere l'autorizzazione al Consiglio Direttivo della Classe consegnando i disegni e le specifiche costruttive alle quali dovranno attenersi. (vedi Appendice C)

L'inizio della costruzione di una barca deve essere comunque comunicato al Consiglio Direttivo della Classe che assegnerà un numero di costruzione indipendente dal numero

velico. Da quel momento il costruttore dovrà acconsentire qualsiasi ispezione che la Classe intenda effettuare durante la costruzione stessa.

Un rifiuto all'ispezione, un inizio della costruzione prima della comunicazione, una costruzione difforme dai piani dichiarati comporteranno la revoca della autorizzazione a costruire un Dinghy.

1.9 Targa di costruzione e numero velico

Alla comunicazione di inizio costruzione la Classe risponderà con l'assegnazione di un numero di identificazione composto da:

- 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.

Su ogni barca dovrà essere posta all'interno dello specchio di poppa una targhetta metallica come da facsimile seguente:



Il numero velico deve essere richiesto alla Classe quando la barca è ultimata ed ha già un proprietario. Lo stazzatore, a pratiche di stazza ultimate positivamente, imprimerà il numero velico sulla targhetta. 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.

1.10 Progettazione dei cantieri

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.

2 L'imbarcazione

2.0 Caratteristiche Principali

2.0.1 Dinghy Classici e Dinghy moderni

Il Dinghy è una barca con caratteristiche omogenee, ma costruita secondo due differenti specifiche costruttive: quelle classiche delle barche in legno che seguono fundamentalmente

le regole USVI (Unione Società Veliche Italiane) del 1951 modificate solo per qualche dettaglio, come descritto nell'Appendice A, e quelle moderne 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 e di rigidità, in modo da potersi considerare omogenei rispetto alle potenziali prestazioni.

2.0.2 Peso in completo assetto di regata

Per permettere dei semplici controlli prima di una regata è stabilito il peso minimo del Dinghy in completo assetto da regata, escludendo quindi solo i vestiti del timoniere, i suoi effetti personali e le dotazioni non obbligatorie. Nessuna dotazione obbligatoria potrà avere un peso artatamente anomalo al solo scopo di raggiungere il peso complessivo.

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.

2.0.3 Materiali consentiti

Lo scafo del Dinghy può essere costruito in legno, in compensato marino, in vetroresina o con una combinazione di questi materiali. Come riempimento della sola chiglia può essere usato un espanso di bassa densità. Può essere usata resina epossidica. La pitturazione è libera, ma è vietato l'uso di vernici a rilascio di materiale lubrificante come la graffite.

2.1 Lo scafo

2.1.1 Misure fondamentali

La lunghezza del Dinghy è di 12', cioè di 3660 mm +/-10 mm, la larghezza massima di 1420 +/- 10 mm 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.

2.1.2 Linee d'acqua (misure soggette a ulteriore verifica)

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: per la sezione A, a 864 mm dal punto di stazza, di 844 +/-10 mm, 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.

L'altezza alla sezione B deve essere di 520 +/-10mm, chiglia esclusa, e di 565 +/-10 mm chiglia compresa.

2.1.2.1 Punto e piano fondamentali di stazza e Specchio di poppa

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 poppiero per la stazza. Lo specchio di poppa deve essere conforme ai disegni e deve rispettare i criteri

di planarità di seguito descritti. La sua larghezza alla falchetta (bottazzo escluso) è di 844 +/- 10 mm, l'altezza alla falchetta, rispetto al punto di stazza, è di 370 +/-10 mm ed al centro di 400 +/-10 mm. La verticalità dello specchio di poppa 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. E' ammesso un tappo per lo svuotamento dell'acqua del diametro massimo di 30 mm. Nello specchio di poppa può essere aperto uno scalmò per il remo da bratto; questo è obbligatorio nelle costruzioni classiche.

2.1.2.2 Forma esterna del fasciame e chigliette

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 della lunghezza compresa tra 1200 mm e 1850 mm.

2.1.2.3 Diritto di prua e pernaccia

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.

2.1.2.4 Chiglia (misure soggette a ulteriore verifica)

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. Lo spessore nel lato inferiore della chiglia deve misurare 51 mm alle sezioni A, B, C e 38 mm a poppa. Queste misure di spessore hanno una tolleranza di +/-5 mm.

2.1.2.5 Piattine metalliche di protezione

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. Detti 2 kg non potranno essere concentrati, ma dovranno essere uniformemente e proporzionalmente distribuiti a seconda della loro lunghezza. La presenza di queste piattine deve essere specificato sul certificato di stazza.

2.1.3 Pesì e loro disposizione

2.1.3.1 Peso scafo

Per tutti gli scafi il peso minimo comprensivo del timone con barra e stick e degli eventuali paglioli, con le sole attrezzature bloccate, ma senza deriva, è di 115 kg.

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.

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.

Pesi dello scafo, inferiori di più di 3 kg, determineranno la non stazzabilità della barca in questione.

2.1.3.2 Baricentro scafo (misure soggette a verifica)

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 stazate dalla data di approvazione delle presenti regole.

2.1.3.3 Raggio di inerzia (misure soggette a verifica)

Il raggio di inerzia longitudinale dello scafo non potrà essere inferiore a 980 mm. Il raggio potrà essere corretto con dei pesi posti in parti uguali a poppa ed a prua, come indicato precedentemente, con l'avvertenza che la somma totale dei pesi correttori non potrà 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 tutte le imbarcazioni stazate dalla data di approvazione delle presenti regole, il valore del raggio d'inerzia dovrà essere indicato sul certificato di stazza.

2.1.3.4 Deroche alle misure del baricentro e del raggio d'inerzia

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.

2.1.4 Panche, banchi di voga, ghirlanda e mastra, scalmiere, e madieri.

2.1.4.1 Panche laterali e di poppa

Le panche devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal disegno del Dinghy classico.

2.1.4.2 Banchi di voga

I banchi di voga devono essere conformi alla forma, misura e collocazione prevista dal

disegno del Dinghy classico.

2.1.4.3 Ghirlanda e mastra dell'albero.

La forma della ghirlanda deve riprodurre fedelmente il disegno classica per le barche in legno e comunque deve richiamare tale aspetto nel caso di costruzioni miste o monolitiche in vetroresina.

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).

Ghirlanda e mastra potranno anche non essere congiunte.

2.1.4.4 Scalmiere, Braccioli

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. Nelle costruzioni monolitiche in vetroresina e in quelle vtr/legno, le 2 scalmiere poste lateralmente al banco di voga di poppa possono essere opzionali. In ogni caso, se presenti, le scalmiere dovranno essere realmente utilizzabili allo scopo.

2.1.4.5 Madieri.

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:

- sono vietati sotto i doppifondi totali e parziali, in quanto le 4 paratie indicate suppliscono alla funzione.
- sono vietati anche nelle zone prive di doppifondi dove non esistano casse stagne laterali e/o poppiere
- sono obbligatori nelle imbarcazioni con doppifondi parziali nelle zone non coperte in cui lo scafo è a vista e non esistano casse stagne laterali e/o poppiere

Devono essere dentati per adattarsi al fasciame

2.1.5 Svuotatori, Riserve di galleggiamento, doppi fondi, paglioli, paratie e rinforzi longitudinali.

2.1.5.1.Svuotatori

Possono essere montati sugli scafi sino a due svuotatori automatici o dinamici.

2.1.5.2 Riserve di galleggiamento

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, o di 100 litri (minimo), se la barca è in vetroresina senza doppio fondo.

Nei Dinghy classici e nei Dinghy moderni privi di doppiofondo, è consentito l'uso di pompe manuali od elettriche di svuotamento

2.1.5.3 Doppi fondi

Negli scafi a costruzione moderna è possibile creare uno o più doppi fondi. Le misure

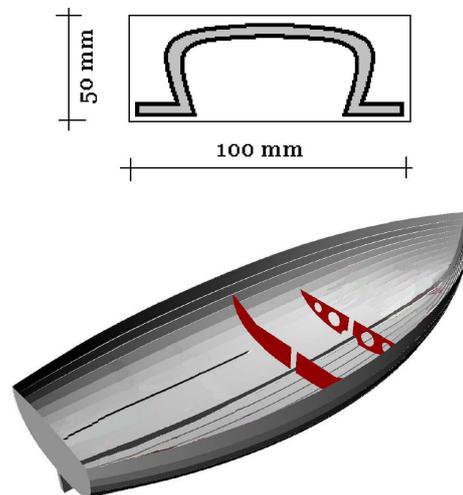
consentite del doppio fondo sono specificate nell'Appendice B. I doppi fondi devono essere completamente ispezionabili con aperture di almeno 150 cm² di area.

2.1.5.4 Paglioli

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 di stazza specificandone il peso complessivo.

2.1.5.5 Paratie e rinforzi longitudinali

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.



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.

2.1.6 Cassa e perno della deriva

Le due pareti della cassa della deriva devono avere uno spessore minimo di 19 mm, il riempimento della testata deve avere uno spessore minimo di 12mm e una tavoletta di copertura.

La cassa dovrà essere collegata con la panchina trasversale centrale e potrà essere collegata con la panchina trasversale di prua con lo stesso materiale della cassa della deriva, solo per le imbarcazioni prive di doppi fondi.

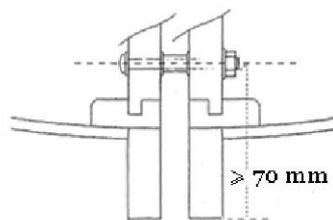
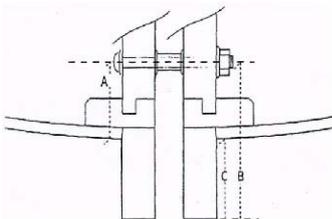
La larghezza della fessura della cassa deve essere di 12 mm +/-0,5 mm. Sotto la chiglia si possono applicare in corrispondenza della fessura, ma non nel suo interno, strisce (palpebre) di gomma o altro materiale flessibile, purché sia sempre possibile manovrare la deriva con

estrema facilità e facendo uso, per l'abbassamento, della sola gravità; sono vietate palpebre in metallo o materiali rigidi.

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.

Il centro del perno deve trovarsi ad una distanza non inferiore a 2243 mm e non superiore a 2283 mm dal piano di riferimento poppiero (1397 mm +/- 20 mm dal diritto di prua) e a 43 mm, con una tolleranza di +/-2mm, dal congiungimento dello scafo con la chiglia e comunque a non meno di 70 mm dal bordo inferiore della stessa. (misure soggette a verifica)

A = mm 43 +/- 2 mm
A = B - C



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.

2.1.7 Scassa dell'albero

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.

2.1.8 Specifiche costruttive per Dinghy classici e per Dinghy moderni

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 doppio fondo. Naturalmente Dinghy così costruiti, seppur in legno, non possono partecipare alle regate riservate ai Dinghy classici come specificato nel paragrafo 3.2

2.2 Le appendici

2.2.1 Il timone

La forma e la misura del timone devono seguire il disegno dei piani di costruzione.

2.2.1.1 Pala

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 22 ± 3 mm, potrà essere rastremata fino a un massimo dai bordi di 60 mm. La testa del timone potrà essere di misure diverse da quelle dei disegni per poter utilizzare scatole in commercio. Per le barche classiche la testa del timone deve essere in legno. La parte immersa in ogni caso dovrà essere come nei disegni dei piani costruttivi, con le tolleranze in essi riportate.

2.2.1.2 Barra e Stick

La barra del timone potrà essere in legno o in metallo e la sua dimensione è libera. E' ammessa una prolunga regolabile in lunghezza e il materiale di costruzione è libero. Per le barche classiche la barra deve essere in legno.

E' obbligatorio un fermo che impedisca la fuoriuscita della barra.

2.2.1.3 Peso

Il peso del timone con barra e stick non può essere inferiore a kg 4 .

2.2.1.4 Agugliotti e Femminelle

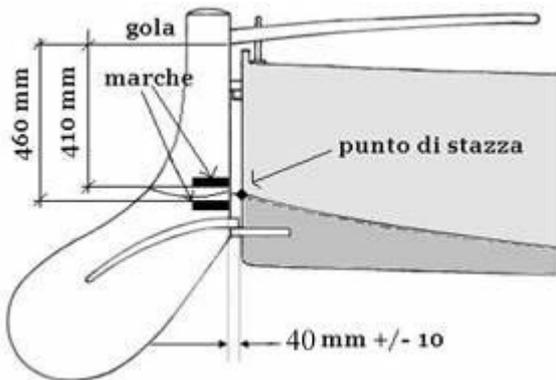
La forma e la posizione degli agugliotti e delle femminelle è libera. La distanza tra il timone e lo specchio di poppa, con la barra al centro, deve essere di 40 ± 10 mm.

E' obbligatorio il montaggio di una lamella (o altro dispositivo) in prossimità dell' agugliotto inferiore, atta ad impedire la perdita del timone in caso di concomitante fuoriuscita della barra.

2.2.1.5 Marca di posizione rispetto allo scafo

Sulla pala del timone devono essere disegnate da entrambi i lati, in colore contrastante, due marche di 10 mm di spessore e di 100 mm di lunghezza, il bordo inferiore della più alta delle quali deve distare 410 mm dalla gola di alloggiamento della barra ed il bordo superiore della più bassa delle quali, deve distare 460 mm. Il punto di stazza poppiero, come definito

all'articolo 2.1.2.1, deve rientrare tra i bordi interni delle due marche.



2.2.2 La deriva

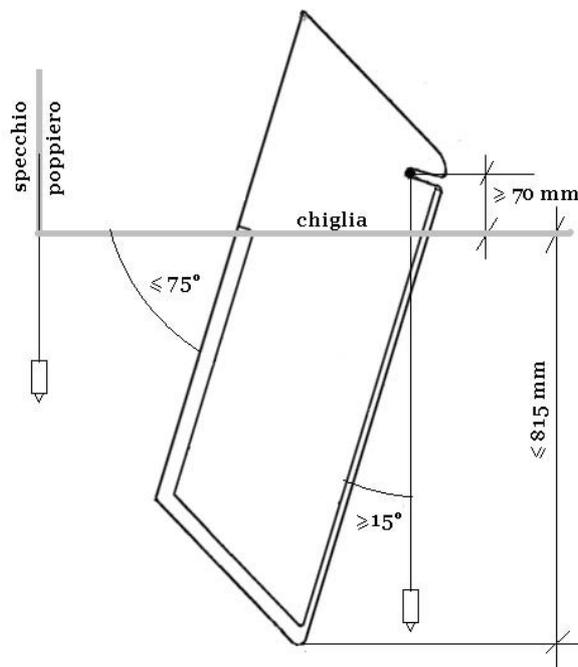
La forma e la misura della deriva devono seguire il disegno dei piani di costruzione.

2.2.2.1 Forme e dimensione

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

2.2.2.2 Peso e materiale

La deriva deve essere in acciaio, dello spessore di 6 +/- 0.5 mm, sono ammesse la cromatura, la verniciatura, e altri trattamenti superficiali per aumentarne la durata a contatto con l'acqua. Il suo peso deve essere kg 15 +/- 3 kg.



2.2.2.3 Massima estendibilità

L' inclinazione massima della deriva deve essere di 15° rispetto al piano di riferimento poppiero (o di 75° rispetto alla tangente orizzontale alla chiglia). 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. 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. In ogni caso il punto più basso della deriva, in massima immersione, non può estendersi oltre 825 mm (misura da verificare su base processo ricognizione in atto) dal punto più vicino della chiglia (questa misura permette una verifica in assenza di verticalità, ma non consente comunque di avere un'inclinazione minore di 15°). E' vietato utilizzare la deriva fuori dal suo alloggiamento. E' obbligatorio l'utilizzo di un dispositivo atto a impedire la fuoriuscita accidentale, in caso di scuffia, della deriva; il dispositivo sarà composto da 1 o 2 piastre di sicurezza come da disegno. Per evitare il gioco della deriva nella cassa è consentito applicare due spessori inamovibili in teflon o simili con uno spessore massimo di 2 mm su ogni lato della deriva, nella parte non immersa di essa. Tali spessori non possono sommarsi a quelli delle piastre di sicurezza.

2.3 Le antenne

Le antenne potranno essere realizzate in legno o in lega di alluminio. Le dimensioni delle antenne sono riportate nei disegni, comprese le relative tolleranze dove permesse. Se realizzate in profilato di leghe di alluminio, tutte le antenne devono avere uno spessore non inferiore a 1,5 mm.

2.3.1 L'albero

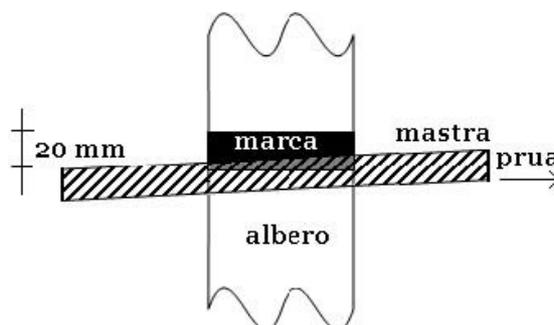
Il piede dell'albero potrà permettere la rotazione dell'albero nella scassa, è permesso uno spostamento longitudinale dell'albero solo su un piano orizzontale. Nessun altro spostamento è permesso.

Ogni movimento dell'albero nella mastra deve essere limitato a +/-20 mm in direzione longitudinale ed a ±10 mm in direzione trasversale.

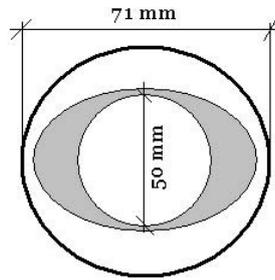
Sono ammesse tre protezioni dell'albero in cuoio, vtr, pvc, nylon o gomma, di lunghezza massima 400 mm. Le protezioni non sono considerate nelle misure delle sezioni.

2.3.1.1 Misure e profilo dell'albero

L'albero deve avere una striscia di stazza di colore contrastante di 20 mm di spessore il cui bordo inferiore deve trovarsi ad una distanza di mm 3307, con una tolleranza di +/-10mm, dal fondo della gola della puleggia di drizza in testa d'albero misurata a prua via dell'albero. Il piano superiore della mastra deve essere contenuto verso prua nello spessore della striscia.



Sono ammesse sezioni circolari ed ellittiche. Si consiglia di rendere galleggiante l' albero. Se in alluminio lo spessore deve essere costante, ma sono ammessi dei rinforzi dello stesso materiale.



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

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

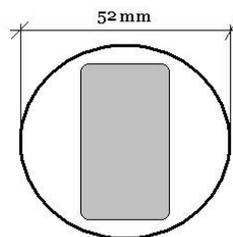
2.3.1.2 Peso dell'albero

Il peso minimo dell'albero, con tutta l' attrezzatura ad esso bloccata, è di 4,3 kg.

2.3.2 Il boma

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, vetroresina, polivinile o gomma di lunghezza massima mm. 200.



2.3.2.1 Misure e profilo del boma

Potrà avere qualunque sezione che rientri in un cerchio di diametro di 52 mm. Eventuali rastremature dovranno avere un perimetro minimo di 119 mm alla trozza e 100 mm in varea. Se in alluminio lo spessore dovrà essere omogeneo; sono però ammessi rinforzi dello stesso materiale.

Il boma dovrà essere fissato all' albero nel punto di mura tramite due guance unite fra di loro tramite uno stropio; la distanza interna fra le stesse non dovrà essere superiore a 110 mm.

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 l'eventuale gratile. In varea dovrà essere verniciata una fascia di stazza di mm. 10 a una distanza dalla fascia del punto di mura, misurata all' interno dei bordi, di mm. 3580; la vela non può essere tesata fuori dai bordi interni delle due fasce. Le ferramenta per la bordatura della vela dovranno avere una altezza massima di 50 mm.

Il peso minimo del boma, con tutta l'attrezzatura ad esso bloccata, è di 2,7 kg.

2.3.3 Il picco (o pennola)

Il picco avrà un sistema di fissaggio per l'angolo di caduta prodiera della vela. L'altezza massima della ferramenta è di 50 mm.

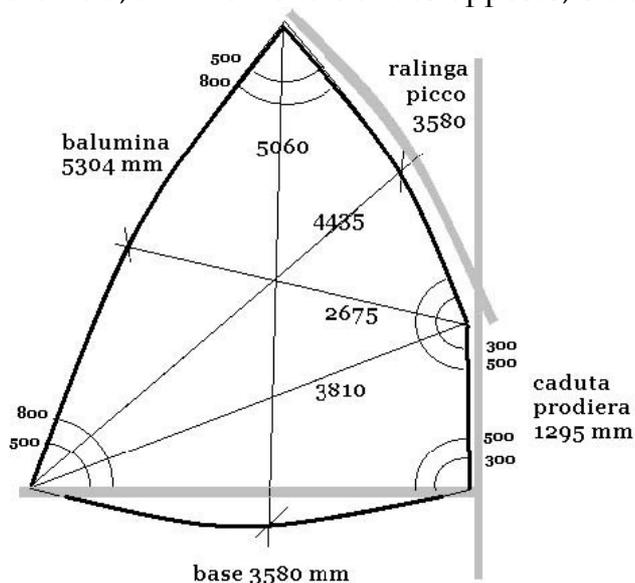
Il picco potrà avere una canaletta per l'inferitura della vela, che potrà debordare dal diametro massimo del profilo.

2.3.3.1 Misure e profilo del picco

Il picco potrà avere sezioni che rientrino in un cerchio con diametro di 52 mm. Eventuali rastremature dovranno avere un perimetro minimo di 119 mm alle estremità. Se in alluminio dovrà avere uno spessore omogeneo; sono però ammessi rinforzi dello stesso materiale. Il peso minimo è di 2,6 kg. Sono ammessi due amantigli fissati all'estremità inferiore del picco atti a far passare il picco da una parte all'altra dell'albero. E' possibile avere uno stroppo che colleghi il picco all'albero per impedire che il picco, in strambata, passi all'esterno delle sartie. Il picco dovrà avere una curvatura, il più possibile uniforme, con freccia al centro di 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 1290 mm e 1510 mm, tali distanze sono misurate dall'interno della striscia di stazza prodiera; le due misure dovranno essere marcate da due strisce di stazza da 10 mm verniciate e di colore contrastante. 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 80 mm. Il picco dovrà portare altre due strisce di stazza verniciate, di colore contrastante e di larghezza minima 10 mm, la cui misura massima presa all'interno dei bordi delle strisce stesse sarà di 3580 mm e la vela non può essere bordata fuori dai bordi interni delle due strisce.

2.4 La vela

Le dimensioni della vela sono quelle definite nel disegno. Le diagonali sono da intendersi misurate da un angolo della vela, alla mezzeria del lato opposto, o tra due angoli.



La vela deve essere inferita o imbisciata lungo la pennola, la base può essere imbisciata,

inferita o lasciata libera. Non sono ammesse né tavoletta, né stecche. Sono ammesse cerniere per la regolazione del grasso e in tal caso la vela deve essere misurata a cerniere aperte. E' consentito un meolo sulla base della vela. Il numero velico, le lettere nazionali, il simbolo di Classe devono essere applicati sulle due facce della vela come da regolamento ISAF. I caratteri devono avere l' altezza di 300 mm, la larghezza di 200 mm (eccetto 1 e I) e lo spessore di 50 mm e la distanza tra di loro di 60 mm. Il simbolo della Classe è il profilo della vela del Dinghy diviso in tre settori verticali : rosso, bianco e blu e deve essere posizionato sopra i numeri velici. Non è ammessa la regolazione della caduta prodiera. Essa deve avere una misura massima di 1295 mm, per impedire una misura maggiore durante l'utilizzo, la caduta prodiera deve avere un cavetto in acciaio del diametro minimo di 1,5 mm oppure in tessile inestensibile (Kevlar o Spectra) minimo 4,0 mm. E' consentito un terminale di non più di 800 mm costituito da fettuccia o cavetto tessile non regolabile durante la regata. La vela può avere una mano di terzaroli che disti dalla base 500 mm. Non è consentito il cunningham, né l'aggiunta di qualsiasi altra bugna o manovra non prevista. Le bugne dei terzaroli non possono essere in alcun modo utilizzate per altri scopi.

2.4.1 Materiale del tessuto e finestra

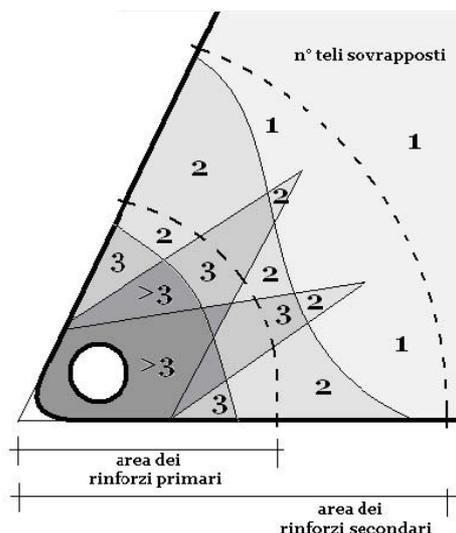
La vela deve essere fatta di tessuti di cotone o di dacron, senza aggiunta di pellicole, di tipo e grammatura uniforme in ogni sua parte, salvo che per la finestra trasparente, non obbligatoria ma raccomandata, della superficie massima di 0,32 mq., la cui forma è libera. Si potranno realizzare anche due finestre purché la superficie totale rientri nella superficie massima prevista.

2.4.2 Rinforzi primari e secondari

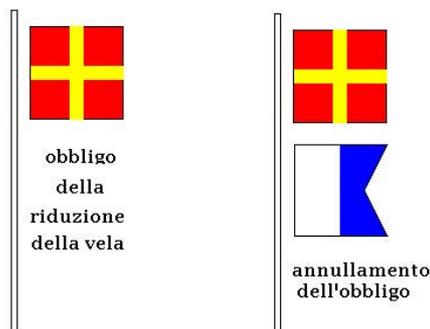
All'angolo di drizza ed all'angolo di scotta sono ammessi rinforzi primari con un raggio massimo di 300 mm e rinforzi secondari con un raggio massimo di 500 mm; agli altri angoli, nei punti di fissaggio dei matafioni e delle brancarelle rinforzi primari con raggio massimo di 300 mm e secondari di 300 mm. Non sono consentiti altri rinforzi.

Secondo la definizione ISAF sono rinforzi primari quelli ricavati dalla sovrapposizione di più di tre teli, e secondari con la sovrapposizione di soli tre teli. La sovrapposizione di due teli (ad esempio nelle giunzioni dei ferzi) non costituisce rinforzo.

Non è ammesso il taglio radiale della vela.



2.4.3 Terzaroli e vela ridotta per vento forte



E' ammesso terzarolare le vela o usare una vela per vento forte con le misure definite dal disegno ed in particolare una distanza della penna dalla base non superiore a 4500 mm. L'uso della vela ridotta o della mano di terzaroli è sempre consentito, ma diventa obbligatorio quando sul pennone dei segnali viene issata la lettera R (riduzione vela) prima di una regata. Tale situazione è a discrezione del Comitato che potrà consentire di regatare con vento mediamente superiore ai 16 nodi, fino a 20 nodi, solo con vela ridotta o terzarolata.

2.5 Le manovre

2.5.1 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 sistema classico dell'incappellaggio, oppure con due martelletti, redance, perni in acciaio. Le sartie non potranno essere fissate a una distanza maggiore di 100 mm 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.

2.5.2 Lande di coperta

Dovranno essere in metallo, saldamente fissate allo scafo, a una distanza di 3070 +/- 20 mm dal piano di riferimento poppiero.

2.5.3. Archetto

L'archetto per lo scorrimento del bozzello di scotta, deve essere in acciaio inox, bronzo, ottone di spessore minimo di mm 8, ed essere fissato ai braccioli di poppa, se esistenti, o allo specchio di poppa. E' permessa la regolazione trasversale del bozzello mediante manovre correnti.

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

L' archetto deve poter fungere anche da sicura contro la fuori uscita del timone, in caso di scuffia della barca.

2.5.4 Drizza

Può essere in cavo d' acciaio, tessile o in combinazione acciaiotessile, senza introduzioni di parti rigide. Dovrà essere rinvata 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.

2.5.5 Manovre correnti

E' libero il modo di realizzarle, salvo quanto espressamente vietato nelle presenti regole. Attrezzature complicate e sofisticate sono da considerare contrarie alle caratteristiche e allo spirito del Dinghy. Sono ammessi, a mero titolo esemplificativo, 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 ralinga della pennola entro bordo. ..

Sono vietati vang rigidi e a leva e kandahar..

E' vietato avvalersi di attrezzature idrauliche, leve comandate a distanza, cammes.

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

La scotta deve partire dal boma, cui può esser fissata anche tramite un bozzello.

3 Regole per le regate

3.1 Documenti

Per partecipare a qualsiasi regata della Classe Dinghy, nonché per ottenere un Certificato di Stazza, è obbligatorio essere associati all'AICD (Associazione Italiana Classe Dinghy 12'). Questa regola non viene applicata agli equipaggi stranieri. All'AICD è possibile iscriversi senza vincoli di età e di nazionalità. I soci sono obbligati al versamento della quota sociale annuale stabilita dall'Assemblea. Per partecipare a qualsiasi regata è obbligatorio avere, e presentare se richiesto, il Certificato di Stazza rilasciato dall' AICD. I proprietari ed i timonieri sono tenuti a mantenere la propria imbarcazione nello stato in cui è stata stazzata, in modo che essa rispetti le presenti regole.

3.2 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.

3.3 Uso delle attrezzature durante la regata

In regata i remi possono essere sostituiti da una pagaia. Nelle andature portanti la pagaia può servire a tenere il boma nella posizione desiderata; non può esserne modificata la forma per servire meglio allo scopo. Sono ammesse le cinghie punta piedi; sono vietati i trapezi.

3.4 Attrezzature per regate di soli "Dinghy classici"

Alle regate per Dinghy classici potranno partecipare solo Dinghy con costruzione classica ed attrezzati con antenne, timone e barra esclusivamente di legno. Il materiale dello stick è libero.

3.5 Attrezzature obbligatorie di sicurezza

In regata ogni imbarcazione dovrà avere una cima galleggiante di almeno 8 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. (Per le barche classiche o in vtr, ma senza doppio fondo, è consigliato un secchio capiente.

3.6 Attrezzature opzionali consentite e vietate.

Sono consentiti la bussola, il cronometro, il binocolo e l'anemometro, nonché un ulteriore strumento manuale di svuotamento a stantuffo. E' consentito portare a bordo vestiti di ricambio, alimenti e bevande, carte con le specifiche della regata, strumenti e ricambi per una manutenzione di fortuna.

Non sono consentiti gli strumenti elettronici di comunicazione o di ausilio alla scelta della rotta e comunque ogni altra attrezzatura esplicitamente non consentita.

E' fatto espressamente salvo quanto previsto all'art. 2.1.6.2.

3.7 Modalità di effettuazione delle regate

La velocità massima del vento per le regate della Classe è stabilita in 8 m/s tenuto conto anche del moto ondoso, fatte salve tutte le facoltà che competono ai Comitati di Regata in forza del regolamento di Regata ISAF. Quando il bando di regata lo prevede, è possibile portare questo limite sino ai 10 metri, introducendo però l'obbligo della vela ridotta o terzarolata. E' opportuno che il Comitato valuti questa possibilità consultandosi con un rappresentante della Classe.

4 I disegni

Alle presenti regole sono allegate le seguenti tavole dei disegni:

4.1 Tavola 1 con i piani delle linee d'acqua dello scafo e con specifiche costruttive classiche

4.2 Tavola 2 con i piani degli interni per barche con specifiche costruttive moderne

4.3 Tavola 3 con le forme e le misure del timone

4.4 Tavola 4 con le forme e le misure della deriva

4.5 Tavola 5 con le misure delle antenne

4.6 Tavola 6 con le misure della vela

4.7 Tavola 7 con le misure della vela ridotta

5 Norme varie e transitorie

5.1 Entrata in vigore delle nuove regole

5.1.1.Le presenti regole entrano in vigore, dopo l'approvazione da parte dell'Assemblea dell'AICD, dal giorno in cui è intervenuta l'autorizzazione della FIV ai sensi dell'art. 57 del relativo Regolamento allo Statuto.

5.1.2 Le imbarcazioni in possesso di un certificato di stazza valido al momento di entrata in

vigore delle presenti regole che siano conformi alle regole di classe in vigore al momento del rilascio di tale certificato di stazza, salvo quanto prescritto sotto sub 5.1.4, possono regatare senza essere modificate.

5.1.3. Le imbarcazioni costruite prima **dell'1/1/08 (?)** in possesso di un certificato di stazza valido che presentino le differenze originali strutturali dello scafo rispetto alle presenti regole e/o a quelle in vigore al momento del rilascio del relativo certificato di stazza, elencate nell'Appendice xxxx, , potranno regatare senza essere modificate, salvo quanto prescritto sotto sub 5.1.4

5.1.4. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore delle presenti regole dovranno invece essere modificate le manovre fisse e correnti e quant'altro non interessi la struttura dello scafo, se non conforme alle presenti regole.

5.1.5. La non conformità alle presenti regole determina il mancato rilascio del certificato di stazza, da parte della Classe ovvero il suo ritiro su segnalazione di uno stazzatore FIV o di un Comitato di Regata, fatto salvo quanto stabilito sopra sub 5.1.3.

5.2 Aggiornamento stazzatori

Entro la data dell'assemblea dell'anno successivo all'entrata in vigore delle presenti regole, verranno organizzate da parte del Comitato Tecnico giornate di aggiornamento sulle modifiche regolamentari relative alle procedure di stazza cui saranno invitati a partecipare gli stazzatori FIV interessati . Prima di tale giornata essi potranno rivolgersi al Comitato Tecnico per avere indicazioni operative per procedere alle operazioni di stazza.

Il Comitato Tecnico curerà la predisposizione (e gli aggiornamenti) di una dispensa relativa ai contenuti dei corsi che saranno tenuti, dispensa che sarà messa a disposizione di coloro che ne faranno richiesta.

5.3 Temporanea Interpretazione delle regole

Nel caso di dubbio sull'interpretazione delle presenti regole, potrà essere richiesto un parere al Segretario che lo fornirà sentiti il Comitato Tecnico e il Consiglio Direttivo della Classe. L'interpretazione delle regole così fornita dal Segretario, sarà vincolante nei confronti degli associati, ma solo fino alla prima Assemblea successiva cui tale interpretazione dovrà essere sottoposta al vaglio dell'Assemblea mediante inserimento all'ordine del giorno.

APPENDICI

Appendice A - Specifiche di costruzione dei Dinghy classici

A.1 Scafo

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 avuto la preventiva approvazione della Classe. Tutte i legni utilizzati devono essere in legno massiccio

A.1.1 - Autorizzazione alla costruzione dell'imbarcazione

Chiunque desideri costruire un Dinghy 12' in legno massiccio, fatta eccezione per le costruzioni amatoriali, dovrà sottoporre domanda preventiva di autorizzazione alla costruzione alla Classe, dichiarando che si atterrà alle presenti regole e ai disegni. La Classe potrà comunque chiedere ulteriore documentazione ai fini di concedere parere favorevole alla costruzione del nuovo modello per l'attività sportiva, come pure potrà chiedere di eseguire controlli nel corso della costruzione.

A.1.2 - Riserve di galleggiamento

All'interno dello scafo dovranno essere saldamente fissate, ma amovibili e non strutturali, almeno due serbatoi gonfiabili della capacità minima complessiva di 50 litri per costituire ulteriore riserva di galleggiamento.

A.1.3 - Particolari dello scafo

A.1.3.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.

La larghezza della chiglia deve essere minimo mm 38 nella sezione 17 e minimo mm 44 nella sezione 1, raccordata linearmente nelle sezioni intermedie. (vedi Tavola 1 dei piani di costruzione).

A.1.3.b) Paramezzale

Rovere, Abete o Teak. Dimensioni 102 x 20 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. La larghezza del paramezzale deve essere minimo mm.76 nella sezione 17 e minimo mm. 89 nella sezione 1, raccordata linearmente nelle sezioni intermedie. (vedi Tavola 1 dei piani di costruzione)

A.1.3.c) Ruota di prua

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

A.1.3.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.

A.1.3.e) Specchio di poppa

Mogano o Teak, spessore minimo mm.20 da avvitare al dritto di poppa.

Nello specchio di poppa vi dovrà essere un incavo per il remo. E' ammesso un tappo per lo

svuotamento dell'acqua diametro massimo di mm. 30

A.1.3.f) Cassa della deriva

Le due pareti della cassa della deriva dovranno essere in 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 larghezza della fessura della cassa deve essere di 12 mm +/-0,5 mm. 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; sono vietate palpebre in metallo o materiali rigidi.

A.1.3.g.) Fasciame

Mogano, Teak, Pino o Cedro. Tavole da mm. 8 di spessore. Fasciame composto da 12 tavole per parte, sovrapposte mm. 16. Ogni tavola sarà fissata con un chiodo di rame a ribattere e dischetto alle ordinate e minimo due chiodi a ribattere e dischetto tra ciascun paio di ordinate; questo collegamento può, in seguito, essere completato con incollaggio con colla marina o epossidica. con chiodi in rame a ribattere alle ordinate e tra di loro.

Le tavole dovranno essere piallate 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.

A1.3.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.

A.1.3.i) Scassa dell'albero

Rovere Mogano Teak, fissata alla ruota di prua e avvitata a quest'ultima.

Potrà essere effettuato un incavo per la base dell'albero o in alternativa avvitato un supporto per l'albero in metallo.

La scassa potrà permettere uno spostamento del piede d'albero verso prua o poppa su un piano orizzontale. Nessun altro spostamento è permesso

A.1.3.j) - Falchetta e scalmiere

Rovere, Frassino, Cedro. Dimensioni mm. 32 di altezza x 25 di larghezza, 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, che sono obbligatorie.

A.1.3.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 avvitati ad ogni ordinata.

A.1.3.l) Banchi di voga

Mogano o Cedro. Dimensioni: larghezza mm. 190, spessore minimo mm. 20, da fissare con due braccioli di Rovere, Frassino o Cedro, spessore minimo mm. 20 ad ogni estremità.

A.1.3.m) Mastra dell'albero

Mogano o Cedro. Dimensioni mm. 200x20 fissata con due braccioli orizzontali di spessore minimo di mm. 20 alla falchetta. I due braccioli verticali (pendenti) non sono obbligatori e se realizzati dovranno essere in rovere o legno utilizzato per il fasciame.

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 Il centro del foro deve essere posizionato a mm 3240 dallo specchio di poppa.(mm 420 dal dritto di prua).

A.1.3.n) Panchina di poppa e panche laterali

Mogano o Cedro, spessore minimo 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.

A1.3.o) Ghirlanda

Rovere Mogano o Cedro. Spessore minimo mm. 20.

A.1.3.p) Braccioli orizzontali di poppa

Rovere, Frassino o Cedro. Spessore minimo mm.20.

A.1.3.q) Paglioli

Mogano, Abete, Frassino, Teak. Spessore minimo 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.

A.1.3.r) Madieri

Rovere o Mogano. Spessore minimo 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.

A.1.3.s) Bottazzo

Rovere, Frassino, Cedro. Dimensione mm. 22x22 (+/3 mm) arrotondato esternamente.

A1.3.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.

A.1.3.u) - Materiali di connessione

Chiodi a ribattere in rame, Bulloni Dadi Viti in acciaio inox, ottone, bronzo, colla marina o epossidica.

Appendice B - Specifiche di costruzione dei Dinghy moderni

Premessa

L' imbarcazione moderna rappresenta l' evoluzione della classica sia per quanto riguarda i materiali, le tecniche costruttive e la sicurezza in navigazione. Il Dinghy moderno deve mantenere le caratteristiche peculiari del progetto di Cockshott per quanto concerne la robustezza, economicità di costruzione e la longevità sportiva. Se usato in regata, deve avere prestazioni paragonabili e simili al modello classico al quale le seguenti regole si ispirano. Per quanto non fosse stato regolamentato bisognerà fare riferimento alla normativa prevista per le barche classiche nonché ai loro disegni.

Le imbarcazioni moderne si dividono in tre tipologie:

1 Vetoresina/Legno

2 Sola Vetoresina

3 Incollate in compensato legno massello

Esse possono essere costruite con doppifondi totali, parziali e senza doppifondi.

E' ammessa la costruzione parziale o totale in vetroresina. Chiunque desideri costruire un Dinghy 12' moderno dovrà presentare domanda di autorizzazione alla costruzione all' AICD, accompagnata da disegni e relazione tecnica.

B.1) Scafo

Gli stampi dovranno essere realizzati utilizzando il modello di Dinghy 12' approvato dall' AICD. In caso di non disponibilità di tale modello potrà essere utilizzato uno scafo di Dinghy 12' regolarmente stazzato e quindi conforme alle dimensioni, tolleranze e linee riportate sui piani di costruzione e alle prescrizioni delle presenti regole. 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 della Classe. Le linee d'acqua dello scafo dovranno essere controllate con l'utilizzo delle Dime e Seste ufficiali della 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 12' costruito dal Cantiere esclusivamente dopo l'approvazione del modello e la

verifica positiva della completa conformità ai piani di costruzione, alle linee d'acqua ed alle presenti regole tecnico da parte del Comitato Tecnico della Classe

B.2) Doppifondi 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 dall' AICD 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 precedentemente stazzate Il progetto e il disegno di modifica devono essere sottoposti al Comitato Tecnico per l'approvazione. Le modifiche comportano una nuova stazza da parte di uno Stazzatore FIV 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 - piano di calpestio. Qualsiasi punto del piano orizzontale (estradosso) del doppiofondo non deve superare il livello individuato dal piano orizzontale passante per la linea congiungente la quota di mm. 340 in corrispondenza della sezione "D" e la quota di mm. 340 in corrispondenza dello specchio di poppa. 5 riserve di galleggiamento 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. E' fatto divieto di modificare il raggio di curvatura delle panche in prossimità del banco di voga al solo scopo di aumentare il volume delle casse sul prolungamento delle stesse. 6superficie di calpestio. La superficie minima di calpestio dei doppiofondi non dovrà comunque essere inferiore a 215 dmq (da verificare)

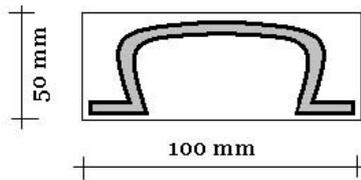
B.3) Materiale

Costruzione dell' imbarcazione: vetroresina, costituita da Matt o tessuto in fibra di vetro biassiale e unidirezionale e resina poliesteri, vinilesteri o epossidici. Sono vietate le costruzioni in composito, kevlar, carbonio, boro. Non è permessa la costruzione con la tecnica del sottovuoto. Lo spessore minimo (comprensivo dello strato di gelcoat) della stratificazione dello scafo dovrà essere di 2,5 mm monolitico e lo spessore dovrà essere il più possibile uniforme; esso potrà essere superiore in corrispondenza (massimo 5mm con una tolleranza di + 1mm) delle sovrapposizioni di matt, 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, nonché nel pozzetto nel quale, nelle barche con doppiofondo, è montato lo svuotatore dinamico: Nei punti dove lo scafo riprende la forma del clinker per una estensione della sovrapposizione massima in altezza di 10 mm. , lo spessore potrà essere pari alla somma degli spessori dei corsi adiacenti "al gradino" del clinker.

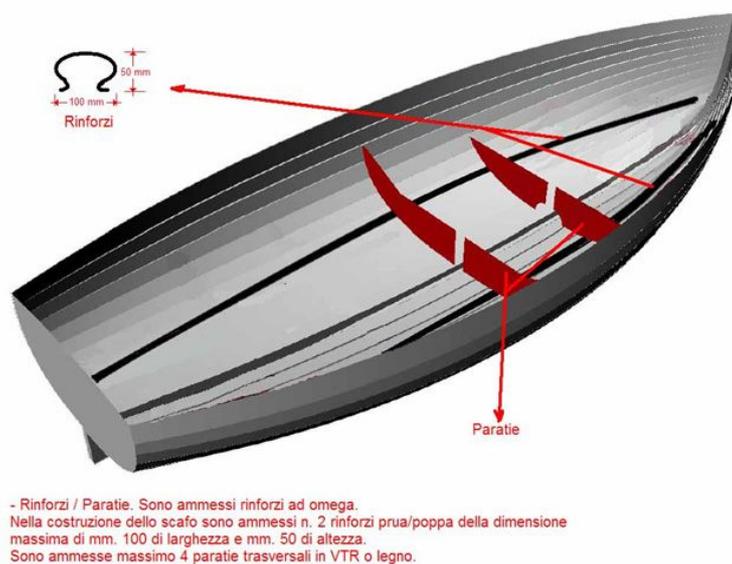
Non è possibile aumentare gli spessori al solo fine di distribuire differenzialmente i pesi dello scafo. Per i doppiofondi è ammessa la costruzione con cadorite o espanso simile, di spessore massimo di 15 mm. In questo caso lo spessore minimo della vetroresina dovrà essere di 1, 5 mm per ciascuno dei due rivestimenti.

B.4) Rinforzi e paratie

Sono ammessi rinforzi a Omega



Nella costruzione dello scafo sono ammessi n. 2 rinforzi a Omega prua/poppa della dimensione massima di 100 mm di larghezza e 50 mm di altezza. Sono ammesse massimo 4 paratie trasversali in vetroresina o legno dello spessore massimo di 16 mm che serviranno anche come divisione dei doppiofondi. Le paratie posizionate a cavallo della scassa di deriva vanno considerate come doppie. Potranno essere realizzate in vtr o legno o anche compensato marino.



B.5) Rinforzi per attrezzatura

Al fine di assicurare la tenuta di viti e perni passanti sono ammessi sotto il doppiofondo rinforzi orizzontali in legno e/o in piattine o rondelle di acciaio resinati o incollati nello spazio nel quale è fissata attrezzatura (quali, ad esempio, bozzelli, strozza scotte, scassa dell'albero....) sottoposta a particolare usura o sollecitazione. Tali rinforzi sono permessi nella zona strettamente necessaria sottostante alla attrezzatura e non devono assolutamente servire quale sostegno del doppiofondo.

B.6) Rinforzo sotto la scassa dell'albero

Un solo rinforzo dei doppiofondi sottostante la scassa dell'albero: è ammesso. Esso può essere trasversale di mm 300, ovvero a croce delle dimensioni massime di 300 mm X 300 mm, ovvero interno allo spazio della chiglia esteso dalla cassa di deriva al dritto di prua.

L'altezza prevista è fino al congiungimento col doppiofondo.

Il materiale previsto è: vtr o legno dello spessore massimo di 16mm.

B.7) Le ordinate, il dritto di poppa, il gomito (prestantino), il paramezzale

Sono vietati per la costruzione in vetroresina in quanto non necessari, mentre i correnti dei paglioli possono essere ammessi, dove non esistono doppifondi, ed essere fissati ai madieri.

B.8) Madieri

Se realizzati devono essere in vtr o legno o compensato/marino resinati

B.9) Chiglia

Dimensioni come da disegni per l'imbarcazione classica. Lo spessore delle pareti (massimo 5mm) non dovrà permettere di avere una chiglia con un peso maggiore della chiglia in legno. Lo spazio interno alla chiglia può essere alternativamente riempito di espanso di densità non superiore a 70 Kg/ M3

B.10) Ruota di prua

Dimensioni come da disegni per l' imbarcazione classica. La parte superiore del dritto di prua può contenere un anima in legno (consigliato rovere) che termina nella pernaccia

B.11) Cassa della deriva

Se in legno dovrà rispettare le specifiche delle imbarcazioni classiche. Se in vetroresina dovrà avere le dimensioni delle pareti uguali all' imbarcazione classica; per ottenere tale spessore é possibile utilizzare cadorite o espanso simile. 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 305 mm. La cassa dovrà essere collegata solo con la panchina trasversale centrale. Solo per imbarcazioni senza doppi fondi potrà essere collegata alla panca prodiera. La larghezza della fessura della cassa di deriva deve essere di 12 mm. 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 gravità.

B.12) 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 classica. Gli angoli del fasciame devono avere un raggio di arrotondamento inferiore ad 1 mm.

B.13) Scassa dell'albero

In metallo, deve essere fissata al doppiofondo o alla chiglia o in essi incavata.

La scassa potrà permettere uno spostamento verso prua o verso poppa massimo di 50 mm
Nessun altro spostamento è permesso.

B.14) Chigliette laterali

Misure e posizionamento come per le barche in legno.

1) IMBARCAZIONI IN VETRORESINA E LEGNO

Specchio di poppa, panche e banchi di voga, mastra, ghirlanda, braccioli, falchetta/bottazzo/scalmiera.

E' vietato alle barche in vetroresina/legno utilizzare bottazzo, falchetta,panche, banchi di voga, mastra e ghirlanda in vetroresina.

B.1.1 Specchio di poppa

Dimensioni come da disegni della imbarcazione classica . Spessore massimo 5 mm. E' consentito rivestire in legno tutto o in parte lo specchio di poppa sul lato interno. Legno prescritto per lo specchio di poppa: Mogano o Teak (come per le Imbarcazioni classiche) così come apporre un rinforzo in compensato all' agugliotto inferiore del timone.

B.1.2 Panche e Banchi di Vog

Come per la imbarcazioni classiche. Dimensioni come da disegni. Mogano o Cedro, anche multistrato.

Sotto la panca di poppa, come per le barche classiche, si potrà fissare una traversa da mm 50X20 .

B.1.3 Mastra

Spessore minimo mm. 20, dimensioni e legni come classica: Mogano o Cedro anche multistrato. 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. Legni prescritti per eventuali pendenti per le imbarcazioni prive di doppiofondo: Rovere. Mogano, Cedro. Il centro del foro deve essere posizionato a mm 3240 dallo specchio di poppa. (mm 420 dal dritto di prua).

B.1.4 Ghirlanda

Spessore minimo mm.20

Legni prescritti: Rovere o Mogano o Cedro anche multistrato.

B.1.5 Braccioli orizzontali e dei banchi di voga

Dovranno avere forma e dimensione uguale ai braccioli delle barche classiche. Legni prescritti: Rovere, Frassino o Cedro.

B.1.6 Falchetta e bottazzo e scalmiere

Dovranno avere la stessa forma e le stesse dimensioni di quelle classiche. Legni prescritti: Rovere, Frassino o Teak.

Le scalmiere poste lateralmente al banco di voga di prua sono obbligatorie.

2) IMBARCAZIONI TOTALMENTE IN VETRORESINA

E' vietato alle barche interamente in vetroresina di utilizzare bottazzo, falchetta,panche, banchi di voga,mastra e ghirlanda in legno.

B.2.1 Specchio di poppa

Dimensioni come da disegni di Dinghy classico. Spessore massimo mm 5. E' consentito apporre un rinforzo in compensato e resinato allo specchio di poppa in prossimità degli agugliotti del timone. Sullo specchio di poppa è previsto il sormonto dei doppiofondi sullo scafo: lo spessore complessivo non dovrà essere superiore a 9mm

B.2.2 Mastra

Spessore mm. 5 minimo se in vtr o 15 mm se viene utilizzato lo stesso materiale usato per i banchi di voga, Eventuali pendenti per le imbarcazioni prive di doppiofondo in vetroresina con spessore come braccioli barche classiche. 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. Il centro del foro deve essere posizionato a mm 3240 dallo specchio di poppa.(mm 420 dal dritto di prua). I braccioli tra mastra e falchetta faranno parte della mastra : devono avere lo stesso spessore e usare lo stesso materiale, rispettando il più possibile le dimensioni riportate sui disegni.

B.2.3 Ghirlanda

Fa parte del doppiofondo nel punto in cui lo stesso si unisce allo scafo e dovrà essere il più possibile simile a quella della imbarcazione classica.

B.2.4 Panche e banchi di voga

Le imbarcazioni in vtr devono mantenere le stesse misure e posizione delle panche e dei banchi di voga delle imbarcazioni classiche. Devono utilizzare cadorite, o materiale espanso simile, dello spessore minimo di mm. 15. Qualora le panche siano incluse nei doppiofondi, lo spessore minimo delle parti orizzontali deve essere di mm.2,5. Viene concessa una tolleranza di mm. 30 in meno sulla distanza del piano dei banchi di voga dalla falchetta.

B.2.5 Braccioli dei banchi di voga.

Dovranno avere una forma uguale ai braccioli delle imbarcazioni classiche mentre quelli di poppa faranno parte del doppiofondo riprendendo il più possibile l'aspetto esteriore dei disegni. L' archetto anziché essere montato sui braccioli potrà essere montato sul punto estremo di congiunzione tra lo scafo e il doppiofondo, comunque non oltre 10 mm oltre lo specchio di poppa.

B.2.6 Falchetta bottazzo scalmiera

Devono avere forma simile e le stesse dimensioni (larghezza e altezza) al bottazzo della imbarcazione in vtr/legno e possono fare parte del doppiofondo nel punto di congiungimento e giuntura dello stesso con lo scafo.

In tale punto lo spessore potrà essere superiore a 9mm .(verificare)

Le scalmiere poste lateralmente al banco di voga di prua sono obbligatorie e saranno posizionate entro il sormonto del doppiofondo con lo scafo.

3) IMBARCAZIONI INCOLLATE IN COMPENSATO MARINO O LEGNO MASSELLO

E' possibile la costruzione di scafi in legno o compensato marino secondo specifiche moderne

che però non permetteranno di considerare questi scafi come "Classici". Esse possono essere costruite con doppifondi totali, parziali e senza doppifondi.

Normativa Comune

E ammessa la costruzione dei corsi dello scafo utilizzando compensato marino ovvero legno massiccio incollati.

E' vietato nella costruzione di tali imbarcazioni utilizzare vetroresina per parti dello scafo e degli eventuali doppifondi.

Chiunque desideri costruire un Dinghy 12' in compensato o legno massello incollati dovrà far domanda di autorizzazione alla costruzione all' AICD, accompagnata da disegni e relazione tecnica.

B.3.1 SCAFO

Lo scafo di Dinghy 12' dovrà risultare conforme alle dimensioni, tolleranze e linee riportate sui piani di costruzione e alle prescrizioni delle presenti regole. Ogni scafo sarà verificato da uno Stazzatore. Le linee d'acqua dello scafo dovranno essere controllate con l'utilizzo delle Dime e Seste ufficiali della Classe e dovrà essere riscontrata la rispondenza alle presenti regole. Il fasciame dovrà avere uno spessore minimo di mm.8. Il fasciame dovrà essere composto da 12 tavole per parte, sovrapposte per 16 mm e fissate con chiodi a ribattere alle eventuali ordinate. Il collegamento fra i corsi dovrà essere realizzato mediante incollaggio con resine epossidiche o con incollaggio marino. Le tavole devono essere piallate lungo lo smussi inferiore, ad eccezione delle estremità, in modo di realizzare l' inclinazione giusta per aderire perfettamente al corso sovrastante (quartabuono).

B.3.2 CHIGLIA: Rovere o Teak dimensioni come per imbarcazione classica, con fissaggio come imbarcazione classica e/o colla epossidica o marina

B.3.3 PARAMIZZALE: Rovere, Abete o Teak e dimensioni come per imbarcazione classica con fissaggio come imbarcazione classica e/o colla epossidica o marina

B.3.4 RUOTA DI PRUA: Rovere e dimensioni come per imbarcazione classica con fissaggio come imbarcazione classica e/o colla epossidica o marina

B.3.5 DRITTO DI POPPA e GOMITO: Rovere e dimensioni come per imbarcazione classica e/o fissaggio come imbarcazione classica e/o colla epossidica o marina.

B.3.6 SPECCHIO DI POPPA: Mogano o Teak e dimensioni come per imbarcazione classica e fissaggio come imbarcazione classica e/o colla epossidica o marina.

B.3.7 CASSA DI DERIVA: Le due pareti della cassa della deriva dovranno essere in 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. come per imbarcazione classica e fissaggio come imbarcazione classica e/o colla epossidica marina. 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 305 mm. La cassa dovrà essere collegata solo con la panchina trasversale centrale.

Solo per imbarcazioni senza doppi fondi potrà essere collegata alla panca prodiera. La larghezza della fessura della cassa di deriva deve essere di 12 mm. 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 gravità.

B.3.8 SCASSA DELL'ALBERO: Rovere, Mogano o Teak con misure come imbarcazione classica

per quelle senza doppiofondo.

Potrà essere effettuato un incavo per la base dell' albero o in alternativa avvitato un supporto per l' albero in metallo.

Avvitata in metallo e/o incassata per le imbarcazioni con doppiifondi.

La scassa potrà permettere uno spostamento verso prua o verso poppa massimo di 50 mm.

Nessun altro spostamento è permesso.

B.3.9 Tutti i particolari seguenti dovranno avere dimensioni e spessori come per le imbarcazioni classiche.

Essi saranno fissati come prescritto per queste imbarcazioni e/o incollati con colla epossidica o marina.

I legni prescritti sono:

Eventuali ordinate: Rovere, Olmo o Frassino.

Eventuali correnti: Rovere o Legno del fasciame.

Banchi di voga: Mogano o Cedro anche multistrato.

Panche laterali e di poppa : Mogano o Cedro anche multistrato o compensato delle essenze indicate.

Mastra dell' albero; Mogano o Cedro anche multistrato.

Eventuali pendenti per imbarcazioni prive di doppiifondi: in legni previsti per imbarcazioni classiche.

Ghirlanda: Rovere, Mogano o Cedro anche multistrato.

Braccioli orizzontali e dei banchi di voga: Rovere, Frassino o Cedro.

Eventuali paglioli: Mogano, Abete o Teak anche multistrato.

Bottazzo e falchetta: Rovere, Frassino o Cedro:

Chigliette laterali: Rovere o Teak

Solo per le imbarcazioni in compensato marino é possibile utilizzare panche, banchi di voga, mastra, ghirlanda ed eventuali paglioli compensati delle essenze previste per le singole voci.

B.3.10 ORDINATE: il costruttore ha la facoltà di omettere l' esecuzione delle ordinate. In tal caso l' omissione dovrà essere totale

B.3.11 CORRENTI: il costruttore ha la facoltà di omettere l' esecuzione dei correnti dei

paglioli E/O dei correnti delle panche che saranno fissati come per le imbarcazioni classiche. In tal caso l'omissione dovrà essere totale.

B.3.12 Riserve di galleggiamento per le imbarcazioni prive di doppifondi e riserve di galleggiamento fisse.

All'interno dello scafo dovranno essere saldamente fissate, ma amovibili e non strutturali, almeno due serbatoi gonfiabili della capacità minima complessiva di 50 litri, per costituire ulteriore riserva di galleggiamento.

B.3.13 Doppifondi e riserve di galleggiamento

Materiale: eventuali doppifondi-casse stagne fisse dovranno essere realizzati in legno, compensato e non, dello spessore minimo di mm 6, ed avere una volumetria minima di 140 litri suddivisi almeno in due compartimenti. Il doppiofondo e le riserve fisse di galleggiamento dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico AICD. Tutte le disposizioni del doppiofondo dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico.

1 - Il costruttore dovrà sottoporre al Comitato Tecnico i disegni preliminari; dopo l'approvazione del Comitato Tecnico il costruttore potrà iniziare la produzione sotto il controllo del Comitato Tecnico che verificherà il rispetto dei disegni approvati.

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.

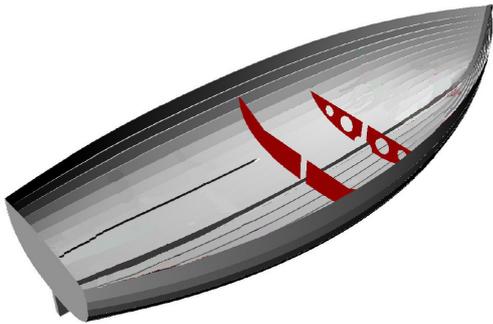
3 - Per imbarcazioni già precedentemente stazzate il progetto e il disegno di modifica devono essere sottoposti al Comitato Tecnico per l'approvazione. Le modifiche comportano una nuova stazza da parte di uno Stazzatore FIV per il rilascio di un nuovo certificato modificato. Nel certificato dovrà essere inserito dove l'imbarcazione è stata modificata rispetto all'imbarcazione già stazzata e come è stata modificata.

4 - Piano di calpestio. Qualsiasi punto del piano orizzontale (estradosso) del doppiofondo non deve superare il livello individuato dal piano orizzontale passante per la linea congiungente la quota di mm. 340 in corrispondenza della sezione "D" e la quota di mm. 340 in corrispondenza dello specchio di poppa.

5 - Riserve di galleggiamento, se fisse e/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. E' fatto divieto di modificare il raggio di curvatura della panche in prossimità del banco di voga al solo scopo di aumentare il volume delle casse sul prolungamento delle stesse.

6 - Superficie di calpestio. La superficie di calpestio minima di calpestio del doppiofondo non dovrà comunque essere inferiore a 215 dmq. (da verificare)

B.3.14 Paratie: saranno realizzate nel numero massimo di 4, dello spessore massimo di mm.16, di Rovere o Mogano al fine di sorreggere i doppifondi, avvitate o incollate con colla epossidica o marina e serviranno anche come divisione dei doppifondi. Le paratie posizionate a cavallo della scassa di deriva vanno considerate come doppie. Potranno essere realizzate in legno o anche compensato marino.



B.3.15 Rinforzi per attrezzatura: al fine di assicurare la tenuta di viti e perni passanti sono ammessi sotto il doppiofondo rinforzi orizzontali in legno e/o in piattina o rondelle di acciaio resinati o incollati nello spazio nelle quali è fissata attrezzatura (quali ad esempio bozzelli, strozza scotte, scassa dell' albero....) sottoposta a particolare usura o sollecitazione. Tali rinforzi sono permessi nella zona strettamente necessaria sottostante alla attrezzatura e non devono assolutamente servire quale sostegno del doppiofondo

B.3.16 Rinforzo sotto la scassa dell'albero

Nel caso di imbarcazione con doppiofondi nella zona sottostante la scassa dell' albero è ammesso un solo rinforzo trasversale di mm 300, ovvero a croce delle dimensioni massime 300 mm X 300 mm, ovvero interno allo spazio della chiglia dalla cassa di deriva al dritto di prua con altezza fino al congiungimento col doppiofondo, avvitato o incollato con colla epossidica o marina. Materiale: Rovere o Mogano.

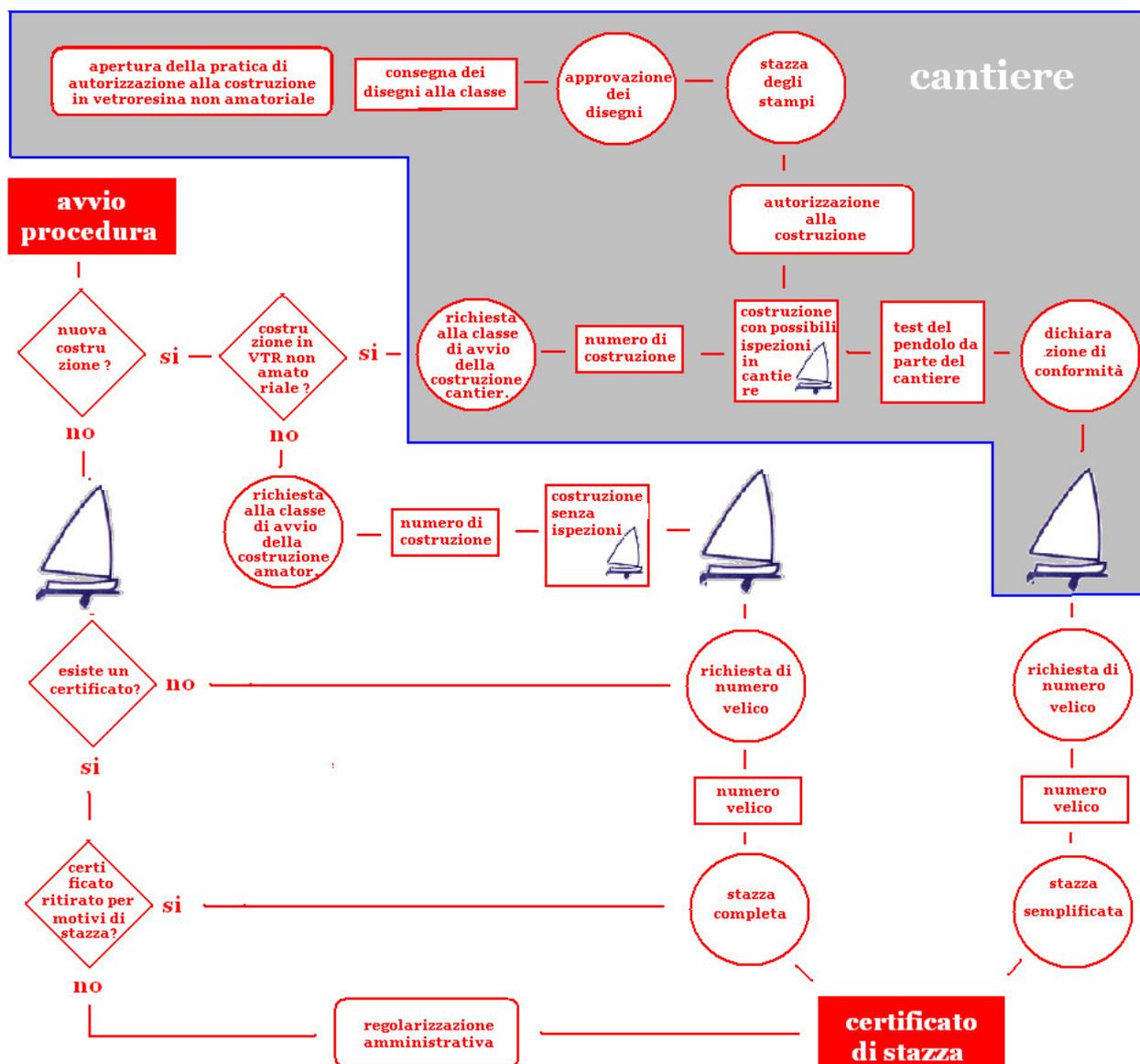
B.3.17 Madieri: secondo quanto disposto nelle caratteristiche principali comuni, devono avere spessore massimo di mm 16, ed essere realizzati in Rovere e Mogano ed essere avvitati secondo quanto stabilito per le imbarcazioni classiche e/o incollati con colla epossidica o marina.

B.3.18 Materiali di connessione:

Chiodi a ribattere in rame. Bulloni, dadi, viti in acciaio inox, ottone, bronzo. Colla marina o epossidica.

Appendice C – Procedure di autorizzazione alla costruzione, di certificazione di conformità e di stazzatura dello scafo, delle appendici, delle antenne e della vela.

Il seguente schema sintetizza le procedure di autorizzazione, certificazione, stazza e regolarizzazione amministrativa per il rilascio di un certificato di stazza di uno scafo.



C.1. Richiesta di numero di costruzione.

Sia per le barche amatoriali che per quelle industriali deve essere notificato alla Classe l'avvio della costruzione prima che questa abbia inizio e la Classe assegnerà un numero di costruzione che sarà poi impresso sulla targhetta di costruzione di cui all'articolo 1.9.

Dal momento della notifica non possono decorrere più di 90 giorni per l'avvio della costruzione.

C.2. Autorizzazione alla costruzione in vetroresina non amatoriale.

I cantieri che desiderino costruire scafi in vetroresina devono chiedere alla Classe l'autorizzazione a costruire. Essi devono consegnare i disegni e le specifiche costruttive del progetto che intendono realizzare che verranno poi esaminati ed eventualmente approvati dal Comitato Tecnico della Classe. Approvati i disegni essi dovranno altresì far stazzare lo stampo dopo aver costruito il primo prototipo. A conclusione con esito positivo di tutta la procedura la Classe rilascerà l'autorizzazione a costruire. In base a questa il cantiere potrà realizzare solo barche identiche al progetto (o ai progetti) approvati dalla Classe ed eseguiti sugli stampi stazzati. Il mancato rispetto di queste norme può comportare anche la revoca dell'autorizzazione a costruire da parte della Classe.

C.3. Certificazione di conformità.

Terminata la costruzione di uno scafo il cantiere emette una certificazione di conformità con la quale dichiara la totale rispondenza dello scafo al progetto depositato presso l'AICD.

La dichiarazione di conformità conterrà anche le misure relative al peso dello scafo, alla posizione del baricentro e al momento di inerzia, elementi che devono essere misurati dal cantiere.

C.4. Costruzione in legno o in vetroresina amatoriale.

Le costruzioni in legno o compensato marino e le costruzioni amatoriali non necessitano di autorizzazione preventiva da parte dell'AICD, ma anch'esse devono avviarsi dopo aver inviato alla Classe la notifica di avvio della costruzione.

C.5. Stazza completa.

Le barche che non dispongono di un certificato di conformità devono essere stazate completamente in ogni loro particolare e deve essere compilato un verbale di misurazione dettagliato. Per quanto riguarda la posizione del baricentro e del momento di inerzia, il certificato potrà essere emesso anche prima della loro determinazione, ma scadrà dopo un anno se nel frattempo non saranno state fatte le procedure necessarie per la loro misurazione.

C.6. Stazza semplificata in presenza di certificato di conformità.

In presenza di un certificato di conformità verrà compilato solo un verbale semplificato di misurazione.

C.7. Ristazza per problemi tecnici.

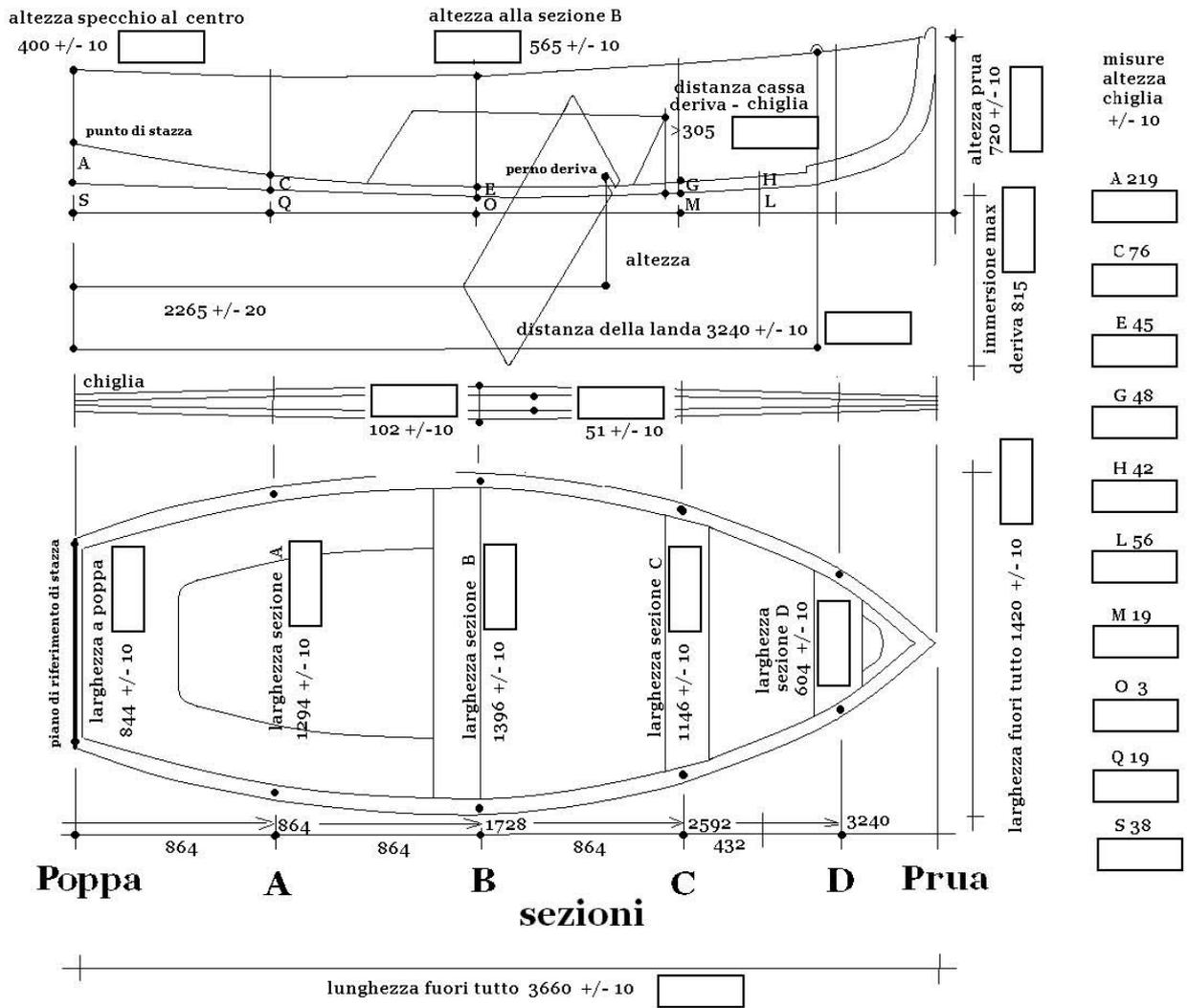
Nel caso di un certificato ritirato per irregolarità riscontrate o per modifiche apportate all'imbarcazione e dichiarate dal proprietario, dovrà essere effettuata una nuova stazza che potrà comunque avvalersi di alcune delle misure precedentemente effettuate, se lo stazzatore ritiene che esse debbano considerarsi ancora valide.

C.8. Regolarizzazioni per problemi amministrativi.

Quando un certificato diviene invalido per ragioni amministrative (ad esempio cambio di proprietà) ne verrà emesso uno nuovo senza necessariamente provvedere ad una nuova stazza dello scafo. Questa comunque può essere richiesta ad insindacabile richiesta della Classe.

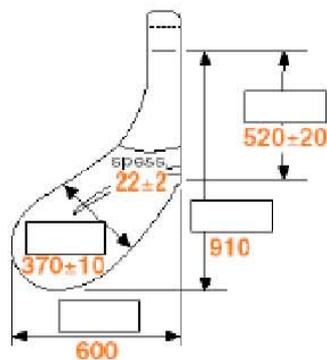
Appendice D - Modulistica: verbali di misurazione e certificati di stazza

Verbale semplificato per barche con dichiarazione di conformità:

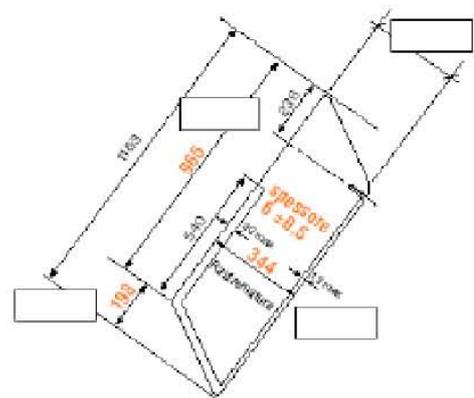


- Peso scafo
 - Peso timone
 - Peso Paglioli
 - Pesi correttivi
 - Totale
- Minimo 115 kg

TIMONE



DERIVA



Verbale completo per barche senza dichiarazione di conformità.

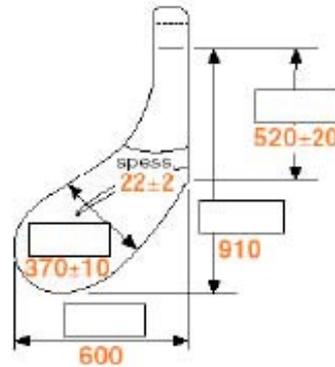
SCAFO: _____ Kg _____
 PAGLIOLI: _____ Kg _____
 TOTALE + BARRA
 (senza prolunga) _____ Kg _____
 TOTALE _____ Kg _____

Misure ± 10 mm

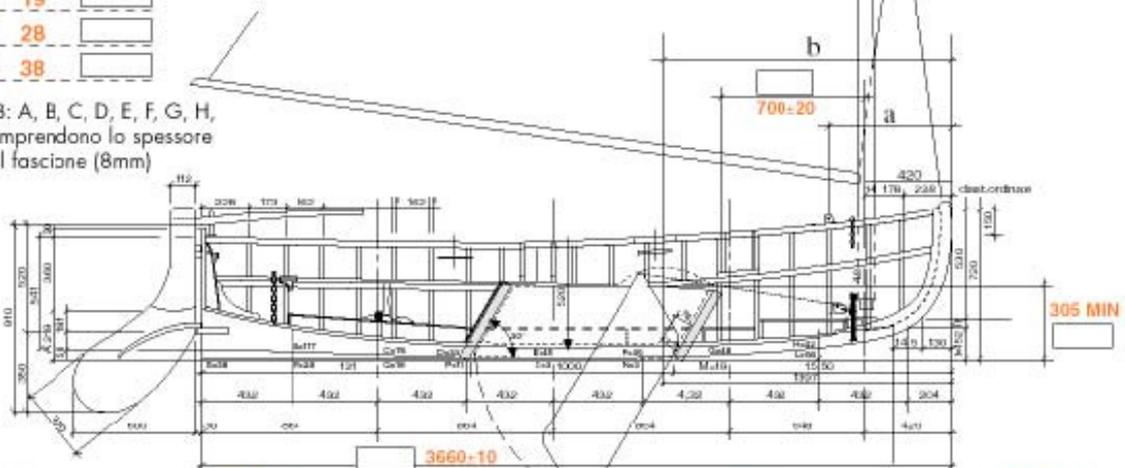
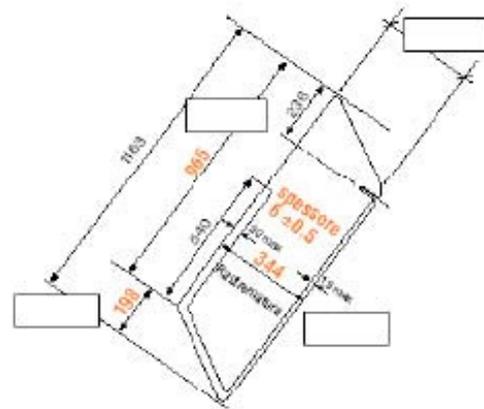
- A 219
- B 117
- C 76
- D 53
- E 45
- F 45
- G 48
- H 42
- I 152
- L 56
- M 19
- N 3
- O 3
- P 11
- Q 19
- R 28
- S 38

NB: A, B, C, D, E, F, G, H, comprendono lo spessore del fascione (8mm)

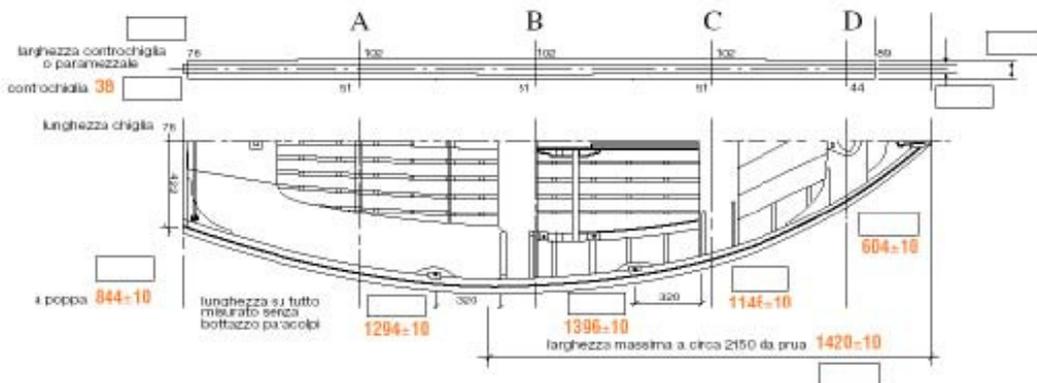
TIMONE



DERIVA



(a) Distanza della lancia dalla ruota di prora 590-20 Punta 520-10
 (b) Cistanza fra il perno deriva e la ruota di prora 1397-20



Appendice E - Procedure di misurazione e tolleranze

E.1. Operazioni di stazza

Le operazioni di stazza devono essere eseguite da uno Stazzatore Federale incaricato dal

proprietario dell'imbarcazione. Il proprietario dell'imbarcazione deve essere iscritto alla FIV, all' AICD ed aver richiesto il numero velico secondo la procedura dell'Appendice C. Lo Stazzatore deve compilare in ogni sua parte il Verbale di Stazza come da Appendice D e dopo averlo sottoscritto lo invia alla Segreteria della Classe che provvede a rilasciare il Certificato di Stazza. Ad operazioni concluse lo Stazzatore, nelle barche in legno e compensato, 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 le barche in vetroresina dove non è possibile incidere il numero velico, questo deve essere inciso solo sulla targhetta metallica di cui all'art. 1.9, fissata in maniera inamovibile all' interno dello specchio di poppa.

E.2. Procedure per la misurazione dello scafo

La lunghezza dello scafo va misurata escludendo ferramenta di poppa ed eventuali protezioni del dritto di prua. Dalla larghezza è da considerarsi escluso il bottazzo.

E.2.1. Peso dello scafo

Lo scafo deve essere pesato con la sola attrezzatura fissata allo scafo e gli eventuali paglioli, e con le scotte per la regolazione delle manovre. Sono quindi esclusi dal peso dello scafo timone con barra e stick, 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. Lo scafo così pesato deve raggiungere i 111 kg. Nel caso di peso inferiore possono essere aggiunti i paglioli (da pesare a parte indicandone il peso sul verbale). Un eventuale peso compreso tra 108 kg e 111 kg 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. Un eventuale peso inferiore ai 108 kg rende l' imbarcazione non stazzabile. Nel caso di scafi di peso minimo e timone inferiore ai 4kg, la differenza potrà essere aggiunta ai pesi correttori in quanto il peso dello scafo, più paglioli, più timone con barra e stick, non deve essere inferiore ai 115 kg.

E.2.2. Baricentro ed inerzia dello scafo

Per la verifica della posizione longitudinale e verticale del baricentro, nonché del raggio d'inerzia, si utilizza un'attrezzatura approvata dalla Classe.

Preparazione della barca

Il Dinghy deve essere preparato per le operazioni di pendolamento avendo cura di:
asciugare tutta l'acqua che potrebbe essere depositata in chiglia o sotto i doppifondi, se presenti;
togliere deriva e timone;
asportare tutte le manovre mobili, (stick , albero, vele, picco, scotta randa, pagaia, sassola);
posizionare le manovre della deriva nella posizione centrale;
posizionare le lande verso prua.

Posizionamento degli strumenti di misura

Gli strumenti di misura sono caratterizzati dall'attrezzatura fissa costituita da un portale

metallico della misura di almeno 2 metri di larghezza per 1,2 di altezza nei punti di fulcro del pendolo.

Può essere utilizzato un portale superiore aggiuntivo, ai fini di una agevole esecuzione della misura del peso dell'imbarcazione.

Un secondo strumento necessario è un cronometro oppure una sonda ad ultrasuoni che attraverso un adeguato software funzionante su un PC collegato, può rilevare con precisione di almeno un decimo di secondo il periodo di oscillazione del Dinghy in moto.

Tale strumento denominato Go Motion (specificare?) deve essere posizionato sotto la parte poppiera della chiglia.

Il Dinghy deve essere posizionato in uno stato di equilibrio con lo specchio di poppa in posizione ortogonale alla linea di base costituita dalla parallela al pavimento in bolla.

Inizio della prova

La prova deve essere effettuata secondo la procedura P001 che prevede la misurazione della distanza della poppa dal fulcro del pendolo (posizione del baricentro longitudinale) e la misurazione dei periodi di oscillazione eseguiti con due diverse distanze dal fulcro.

In questo modo, secondo l'applicazione delle formule indicate nella procedura, si ottiene la posizione del raggio d'inerzia, ovvero la distanza longitudinale dal fulcro ove si concentra la massa della parte poppiera e della parte prodiera del Dinghy, nonché la distanza in senso verticale del baricentro rispetto alla chiglia.

Per la registrazione della prova si deve utilizzare l'allegato alla procedura P001, denominato PendPad.01

In analogia a quanto sopra espresso all'art. 2.1 in tema di peso minimo, imbarcazioni con baricentro e raggio di inerzia inferiori rispettivamente a XX e YY renderanno l'imbarcazione non stazzabile.

E.2.3. Stazza degli scafi di imbarcazioni in legno

Per verificare le linee d'acqua dello scafo lo stesso deve essere posizionato con la chiglia rivolta verso l'alto, e con lo specchio di poppa esattamente verticale. Lo specchio di poppa è verticale quando lo è un righello posto in verticale al centro dello specchio, equidistante dai margini superiore ed inferiore. La linea di base è una linea giacente sul piano longitudinale di simmetria, perpendicolare allo specchio di poppa e capace di soddisfare le tolleranze delle misure della chiglia. Le 17 sezioni in cui deve essere misurata la chiglia sono riportate sui disegni originali, sono posizionate a partire da poppa e sono numerate in modo tale che lo specchio di poppa sia la n. 17. La distanza tra le sezioni è di 216 mm dalla sezione 17 alla sezione 1, la distanza della sezione 1 dalla ruota di prora è di 204 mm. 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 defalcando mm. 8).

In prima approssimazione deve essere utilizzata una linea di base tangente alla chiglia e nel caso in cui tutte le misure non rientrino nelle tolleranze previste è possibile considerare una linea più discosta dalla chiglia, in modo però che tutte le misure risultino rientrare nelle tolleranze prescritte. Lo spessore della chiglia deve essere minimo 38 mm nella sezione 17 e minimo 44 mm nella sezione 1 e al centro di 51 mm; lo spessore deve essere raccordato nelle

sezioni intermedie. Sempre con lo scafo rovesciato si controlleranno con le dime ufficiali AICD le forme dello specchio di poppa, delle sezioni 13(A), 9(B), 5(C), 2(D), e del dritto di prua. Le dime devono verificare la corrispondenza con la curva di involuppo degli angoli esterni del fasciame. La distanza tra le dime (costruite "magre" con la tolleranza di 10 mm) e gli spigoli esterni del fasciame, non può essere maggior di 20 mm. Il modo migliore per verificarlo è quello di utilizzare un cilindretto di metallo con diametro 20 mm. Le dime devono essere poste in modo rigidamente parallelo allo specchio di poppa. Si faccia molta attenzione che corrispondano anche le altezze dalla falchetta all'intersezione tra fasciame e chiglia e si misurerà, semmai anche successivamente, l'altezza nella sezione su cui giace il baricentro dello scafo. Posizionando poi lo scafo con la chiglia rivolta verso il basso, si procederà a misurare le larghezze esterne le sezioni 17, 13(A), 9(B), 5(C), 2(D) dello scafo (escluso il bottazzo) con le tolleranze prescritte. La larghezza del paramezzale deve essere minimo mm 76 nella sezione 17 e minimo mm 89 nella sezione 1, raccordata nelle sezioni intermedie dove può raggiungere i 102 mm. Le lande devono distare 3070 mm +/-20 mm dal piano di riferimento a poppa.

E.2.4 Stazza degli stampi e dei prototipi in vetroresina

Sia per la stazza di uno stampo attraverso la misura del primo prototipo realizzato, che per la stazza di imbarcazioni in vetroresina che non abbiano il certificato di conformità si procede come al punto 2.2. E' essenziale che per i prototipi si esegua il test di pendolamento prima dell'approvazione del prototipo: le barche successive prodotte con lo stesso stampo dovranno essere realizzate mantenendo i valori del test di pendolamento simili.

E.2.5. Stazza degli scafi in vetroresina con dichiarazione di conformità

Per gli scafi con dichiarazione di conformità si può procedere in modo semplificato misurando solo le altezze della chiglia, le larghezze della poppa e delle sezioni 13(A), 9(B), 5(C), 2(D), e l'altezza, dal lato inferiore della chiglia alla falchetta, della sezione nel piano trasversale baricentrico. E' importante però verificare l'omogeneità della realizzazione (dichiarata dal cantiere conforme) rispetto al progetto depositato presso la Classe dal cantiere stesso. L'omogeneità può essere sommariamente verificata confrontando lo scafo con altri esemplari dello stesso progetto costruttivo, o più analiticamente chiedendo al cantiere o alla Classe di prendere in visione i disegni e le specifiche costruttive depositate dal cantiere e siglate anche dal Comitato Tecnico.

E.2.6. Stazza della posizione del perno della deriva

Il perno di deriva si deve trovare a mm. 2263 +/-20 mm. dalla linea del piombo della ruota di prua, con la barca posizionata con lo specchio di poppa in bolla verticale. La modalità migliore per misurare questa distanza è quella di posizionare la barca su un pavimento regolare e piano, applicare un filo a piombo sullo specchio di poppa ed un altro all'interno della cassa di deriva in modo che sia tangente al perno verso prua. La distanza sarà quella misurabile sul pavimento tra i due fili a piombo (ci si ricordi di sottrarre dalla misura gli 8 mm del semidiametro della bussola) Il lato inferiore della bussola del perno di deriva deve avere anche la distanza minima di 60 mm rispetto al lato inferiore della chiglia.

E.3. Stazza delle appendici e delle antenne

Misurare la deriva secondo i disegni, verificarne il materiale, pesarla e segnare il numero velico che deve essere posto in maniera indelebile. Misurare il timone secondo i disegni,

pesarlo e imprimere il numero velico ed il marchio dello stazzatore in maniera indelebile. Verificare che sia corretta la posizione della marca e controllare che sullo scafo essa corrisponda al punto di stazza. Misurare tutte le antenne, verificarne la conformità ed il peso. Controllare l'esattezza della posizione delle marche. Verificare che tutte le manovre corrispondano alle indicazioni delle presenti regole.

E.4. Stazza della Vela

Misurare lati e diagonali della vela in condizioni asciutte e su un pavimento piano.

Controllare la misura della finestra e dei rinforzi primari e secondari, verificare che la caduta prodiera non sia regolabile e che non vi siano bugne aggiuntive oltre a quelle consentite per le mani di terzaroli.

Il timbro dello Stazzatore e la data di stazza devono essere apposti con inchiostro indelebile, come da indicazione ISAF, nell'angolo di mura sul lato di dritta.

E.5. Valori delle tolleranze (misure soggette a verifica)

Laddove sono previsti limiti minimi o massimi alle misure, non sono previste ulteriori tolleranze al di là di questi limiti.

Laddove sono previste esplicitamente delle tolleranze queste non possono essere in alcun modo oltrepassate.

In presenza di misure non lineari, nei casi in cui non siano indicate le tolleranze, deve intendersi come regola generale che la tolleranza è l'1% del valore.

Per le misure lineari la tolleranza minima è invece di 2 mm per misure sino a 20 mm, di 5 mm per misure tra i 20 mm ed i 500 mm, e di 10 mm per valori oltre i 500 mm.

Appendice F - Certificati di stazza provvisori per barche di vecchia costruzione.

Ci sono molti Dinghy di vecchia costruzione abbandonati in capannoni e rimesse. E' interesse della Classe cercare di far rientrare nell'ambiente regatante queste barche, alcune delle quali hanno "nobili" passati.

Molte di queste barche hanno però perso tutti i documenti sportivi ed i proprietari sono inizialmente restii ad avviare le normali pratiche di stazza, prima di aver visto se la barca sia ancora in grado di difendersi.

E' allora possibile prevedere l'emissione di un certificato di stazza semplificato e provvisorio valido per la sola partecipazione ad un massimo di tre regate nel solo anno nel quale è stato emesso.

Questo certificato di stazza basato sulla auto dichiarazione del proprietario, possibilmente assistito da uno stazzatore, è rilasciato esclusivamente a Dinghy 12' classici costruiti almeno 15/20 anni prima della richiesta della emissione del certificato stesso.

Tutti questi certificati provvisori scadono comunque il 31 dicembre dell'anno di emissione e non possono più essere rinnovati per la stessa imbarcazione, ma eventualmente sostituiti da

certificati con stazzatura completa. Questi certificati possono essere utilizzati solo nelle regate per le quali sia stata espressamente prevista la loro ammissibilità; in ogni caso non possono essere utilizzati per campionati nazionali e per regate internazionali.

Il certificato è valido solo se una sua copia è inviata alla segreteria della Classe (vedi indirizzo sul sito Internet www.Dinghy.it)

Obblighi in caso di manutenzioni.

Qualora un'imbarcazione già stazzata, per qualsiasi ragione, debba procedere ad una riparazione che implichi la sostituzione di un qualsiasi elemento dello scafo, il proprietario ed il cantiere si impegnano ad utilizzare materiale che abbia caratteristiche simili in qualità e peso specifico a quelle del materiale sostituito.

Si intende per manutenzione ordinaria:

l'intervento teso a mantenere in efficienza e nello stato in cui è stata stazzata l'imbarcazione, anche con l'eventuale sostituzione di elementi non strutturali.

Si intende per manutenzione straordinaria:

l'intervento teso a riportare in efficienza e nello stato in cui è stata stazzata l'imbarcazione, anche con la sostituzione di elementi strutturali per non più del 20 %.

Si intende per ristrutturazione:

l'intervento teso a ripristinare le caratteristiche iniziali dell'imbarcazione, anche con la sostituzione di elementi strutturali per non più del 50 %.

Si intende ricostruzione:

La sostituzione di più del 50% di elementi strutturali.

Il 100% è rappresentato dalla somma della parti strutturali di cui è formato un Dinghy classico.

Le imbarcazioni che hanno subito un intervento di ristrutturazione o di ricostruzione sono soggette a nuova stazza. In questo caso perdono i diritti derivanti da sanatorie precedenti.

[Viene inserita qui di seguito una tabella delle misure e relative tolleranze di rapida consultazione per i regatanti.](#)

AVVERTENZA IMPORTANTE: Qualora le misure siano prese da poppa è necessario misurare preventivamente la lunghezza del Dinghy; considerato infatti che la stessa può variare tra mm.3650 e mm.3670, la misura da poppa dovrà risultare pari alla differenza tra la misura testè rilevata e la misura da prua riportata sui disegni o sul certificato di stazza.

[Elenco delle misura e tolleranze da poppa da prua](#)

Quelle indicate da poppa sono esatte nell' ipotesi che il Dinghy sia lungo 3660mm.

Distanza del perno di deriva	2263+/-20mm	1397+/-20mm
Distanza del centro del foro dell' albero	3240mm	420mm
massimo gioco longitudinale albero nella mastra		20mm
massimo gioco trasversale albero nella mastra		10mm
distanza lande sartie	3070 +/-20mm	590 +/-20mm
	6+/-0,5 mm	2mm
Spessore deriva		
Spessore massimo teflon da applicare a deriva		
Distanza del timone da specchio di poppa	40 +/-10 mm	
Distanza timone da parte inferiore barra timone	mm410	mm460
Spessore pala timone	22+/-3 mm	
Distanza della puleggia in testa d'albero dalla Faccia anteriore della mastra	3307mm +/-10mm	

DA COMPLETARE



Associazione Italiana Classe Dinghy 12'

CERTIFICATO DI STAZZA SEMPLIFICATO E PROVVISORIO

“ ”

“ ”

Data di emissione _____ regate in cui è stato presentato :

1) Regata _____ Località _____ data _____

2) Regata _____ Località _____ data _____

3) Regata _____ Località _____ data _____

Nome Imbarcazione _____ Cantiere _____ anno costruzione _____

Proprietario: Cognome _____ Nome _____

Indirizzo _____ Tessera FIV _____ Tessera AICD _____

Misure autocertificate dal proprietario:

Lunghezza fuori tutto (ferramenta e timone esclusi) _____

Larghezza al baglio massimo _____

Distanza del perno della deriva dalla prua _____

VELA: Distanza del punto di penna dal punto a metà della base _____

Distanza del punto di mura dal punto a metà della balumina _____

Lunghezza della base _____

Numero velico provvisorio utilizzato _____
