

Regolamento IRC 2017

UNCL - UVAI



Foto: Fabio Taccola

Il Sistema di Stazza IRC (fino al 2000 denominato CHS) è stato distribuito in Italia, a partire dal 1990, dall'associazione degli armatori che all'epoca si chiamava AICI. Il Sistema ha da subito avuto un ottimo riscontro, soprattutto da parte dei proprietari d'imbarcazioni crocieristiche.

Nel 1994 l'UVAI Unione Vela Altura Italiana - di concerto con la FIV - ha adottato il Sistema, insieme a quello IMS, per l'attività agonistica e sportiva ufficiale, con classifiche in tempo compensato.

Erano molti anni che il Regolamento IRC non veniva tradotto in Italiano. Quando gli amici dell'UNCL ci

hanno proposto di collaborare alla realizzazione di questa traduzione, abbiamo accolto l'idea con entusiasmo pensando di fare cosa utile e gradita a tutti quegli armatori che non hanno grande dimestichezza con i termini tecnici in lingua straniera.

A seguire, pertanto, la versione 2017 del Regolamento IRC aggiornata con le novità di quest'anno, che sono state riportate in colore rosso, precedute da una linea verticale a margine. In caso di dubbio o contestazione fa pur sempre fede la versione originale inglese.

La Segreteria Tecnica UVAI

Regolamento IRC 2017

PREMESSA

Questa nuova versione del Regolamento IRC si applica a partire dal 1° febbraio 2017.

L'IRC è un Regolamento di Stazza che permette di far gareggiare imbarcazioni diverse. La parte C autorizza la pubblicità in conformità alla Regola 20 del Codice di Pubblicità dell'ISAF. La parte D non permette pubblicità. Ogni autorità organizzatrice dovrà indicare nel Bando di Regata quale Parte verrà applicata (Parte C o Parte D del presente regolamento). Se non verrà precisata nessuna delle parti, sarà applicata la Parte C come impostazione predefinita.

I testi in rosso preceduti da un tratto verticale a margine indicano le modifiche rispetto alla versione 2016.

TERMINOLOGIA

Un termine è scritto « **in grassetto** » se viene utilizzato con la definizione che gli compete nell'ambito delle ERS dell'ISAF, in *corsivo* se viene utilizzato con l'accezione che possiede nel Regolamento di Regata (RRS) e sottolineato se viene utilizzato con la definizione del Regolamento IRC. Ogni abbreviazione dell'Allegato 1 è utilizzata con il senso della sua definizione, a meno che non sia specificato diversamente.

SOMMARIO

PARTE A - PRINCIPIO DELLA STAZZA

- 1 Introduzione
- 2 Regolamento di base
- 3 Informazioni importanti

PARTE B - INFORMAZIONI GENERALI

- 4 Amministrazione
- 5 Interpretazioni
- 6 Esenzioni
- 7 Lingue e definizioni del Regolamento
- 8 Certificati di stazza
- 9 Revisione di rating
- 10 Contestazioni in merito al rating
- 11 Modifica alle regole di Classe
- 12 Unità di misura e Tempo compensato
- 13 Misurazione e conformità
- 14 Numero delle vele
- 15 Energia manuale

PARTE C - IRC, PUBBLICITÀ AUTORIZZATA

- 16 Pubblicità
- 17 Peso dell'imbarcazione
- 18 Slanci e pescaggio
- 19 Appendici dello scafo
- 20 Motore ed elica
- 21 Attrezzature e vele
- 22 Equipaggiamento e armamento
- 23 Sicurezza e idoneità alla navigazione
- 24 Dayboat

PARTE D - IRC, PUBBLICITÀ NON AUTORIZZATA

- 25 Regole
- 26 Pubblicità

Allegato 1 – Definizione delle misure IRC - Abbreviazioni

PARTE A / PRINCIPIO DELLA STAZZA

1 INTRODUZIONE

1.1 La Normativa si sviluppa in due Parti, C e D. Nello schema della parte C, la pubblicità è autorizzata. Nello schema della Parte D, non lo è. L'IRC è un sistema di rating basato sulle informazioni fornite dai proprietari. La sua formula è segreta. L'attenzione è posta sulla semplicità e la precisione delle regole.

2 REGOLE DI BASE

2.1 L'IRC è un sistema di misurazione che classifica, al fine della competizione, una vasta gamma di imbarcazioni con chiglia da crociera o da regata, attribuendo loro una stazza basandosi su un unico fattore di considerazione del tempo. Con eccezione per i tipi di imbarcazione stazzati prima del 1° gennaio 2016, le imbarcazioni devono avere una lunghezza di scafo minima di 5 metri.

2.2 La politica dell'IRC tutela le flotte IRC esistenti.

2.3 L'IRC sostiene le innovazioni di design che rispettano i fattori di stabilità delle imbarcazioni, la loro idoneità alla navigazione e le loro performance così come le regole di sicurezza.

2.4 L'IRC scoraggia le spese eccessive sotto tutti i punti di vista.

2.5 Lo spirito dell'IRC esige che i proprietari e i progettisti non devono cercare mezzi per ridurre artificialmente il rating dell'imbarcazione, per esempio aumentando la sua velocità, senza una adeguata modifica del rating.

2.6 Il Calcolo del rating IRC non è pubblicato ed è basato solo su misurazioni e dati di input.

2.7 Le stazze IRC possono essere stabilite a partire dagli elementi forniti dai proprietari, ma un'Autorità delegata (vedere definizione al Punto 4.1), nella sua zona di competenza, può esigere che le imbarcazioni siano pesate e misurate da un tecnico autorizzato (vedere Punto 8.5 e 9). Tutte le dimensioni delle imbarcazioni (o parte di esse) possono essere standardizzate.

2.8 Qualsiasi sfruttamento della semplicità del Regolamento IRC è scoraggiato. I Centri di Calcolo del RORC e dell'UNCL si riservano il diritto di apportare, in qualsiasi momento, le modifiche necessarie all'IRC per scoraggiare sviluppi indesiderati o non previsti.

3 INFORMAZIONI IMPORTANTI

3.1 La sicurezza di un'imbarcazione stazzata da IRC e la sua intera gestione, assicurazione compresa, sono sotto la sola responsabilità del proprietario e/o concorrente, che deve garantire che l'imbarcazione sia costruita correttamente, presenti caratteristiche di idoneità alla navigazione sufficienti e sia condotta da un equipaggio competente, di numero suffi-

ciente e in grado di affrontare il cattivo tempo. Il proprietario e/o concorrente deve garantire che:

3.1.1 Lo scafo, le appendici dello scafo, le antenne, gli armamenti, le vele e tutte le attrezzature siano in buono stato.

3.1.2 Tutta l'attrezzatura relativa alla sicurezza deve essere presente a bordo, organizzata in maniera consona, correttamente conservata e aggiornata.

3.1.3 L'equipaggio deve essere a conoscenza del posto in cui viene stivata tutta l'attrezzatura relativa alla sicurezza, e sappia come utilizzarla.

La decisione di partecipare o meno a una regata è esclusivamente responsabilità del proprietario o di un suo rappresentante.

3.2 L'esistenza di queste Regole, il loro utilizzo da parte degli organizzatori, il rilascio di un certificato di stazza o l'ispezione di un'imbarcazione prevista dalle stesse, non costituiscono in alcun caso una garanzia per l'Autorità di rating dell'idoneità di navigazione di un'imbarcazione e della sicurezza dei suoi equipaggiamenti, né possono limitare la responsabilità assoluta del proprietario e/o del competitore introdotta dal Punto 3.1. Questo avviso deve essere presentato a chiunque navighi su un'imbarcazione che disponga di un certificato di stazza emesso secondo queste Regole.

3.3 Rating emessi dall'IRC vengono calcolati in buona fede a partire dai dati forniti. Né l'Autorità di rating né un'Autorità delegata avranno alcuna responsabilità per eventuali errori nell'applicazione del presente Regolamento o delle decisioni di qualsiasi elemento che possa modificarne il rating, o nell'esercizio di qualsiasi interpretazione del presente Regolamento, per il rilascio di certificato o per qualsiasi cambiamento di questo Regolamento.

3.4 L'indicazione del numero dei componenti dell'equipaggio IRC non costituisce alcuna garanzia della sicurezza dell'imbarcazione che naviga con questo numero di componenti o in numero diverso (vedere Punto 3.1.). Se una legge nazionale precisa un limite nel numero dell'equipaggio diverso da quello indicato da IRC. Questo sostituisce l'indicazione dell'IRC.

PARTE B / INFORMAZIONI GENERALI

4 AMMINISTRAZIONE

4.1 L'IRC è amministrato unicamente dalla Seahorse Rating Limited (chiamata RORC Rating Office in questo Regolamento) e dal Centro di Calcolo dell'UNCL (chiamato UNCL in questo Regolamento). L'espressione «Autorità di rating» si definisce come l'azione congiunta del RORC Rating Office e del Centro di Calcolo dell'UNCL. L'espressione «Autorità delegata» indica ogni persona fisica o giuridica autorizzata dall'Autorità di rating ad agire localmente per conto dell'Autorità di rating nell'amministrazione dell'IRC, su una zona geograficamente delimitata.

4.2 Al fine di garantire l'integrità degli elementi segreti della Stazza IRC, ogni dettaglio riguardante questo Regolamento è di proprietà esclusiva del RORC Rating Office e dell'UNCL,

che incaricano un Comitato Tecnico IRC formato unicamente da persone aventi la conoscenza degli elementi segreti del Regolamento. Questo comitato è il solo responsabile delle evoluzioni degli algoritmi del Regolamento.

4.3 I TCC IRC sono pubblicati con copyright congiunto del RORC Rating Office e dell'UNCL e non devono essere modificati da terze parti di qualsiasi tipo. Ogni azione può essere intrapresa contro una terza parte che utilizzerà degli handicap IRC, che siano i dati perfettamente identici o modificati, ma con lo scopo di attribuire ad una regata un rating ad un'imbarcazione che non abbia un certificato IRC valida. La correzione del tempo di una regata per modificare un TCC IRC è considerata essere una modifica di TCC da una terza parte a meno che:

- a) questa sia accettata dall'Autorità di Rating con uno scopo ben definito, o
- b) questa sia applicata in seguito a una violazione di una delle Regole delle Istruzioni di Regata che ha portato a una richiesta di un Comitato di regata, o
- c) questa risulti dall'applicazione di una penalità inflitta da un Comitato di regata.

Gli Stability and Safety Screening Numerals (SSS Numeral) vengono pubblicati con copyright del RORC Rating Office.

4.4 Il Comitato Direttivo IRC è responsabile della direzione dell'IRC ad un livello più alto. Il Comitato Direttivo IRC comprende dei membri nominati dal RORC e dall'UNCL e un membro nominato dall'Associazione Proprietari IRC.

4.5 In ogni Stato i proprietari le cui imbarcazioni dispongono di un valido certificato vengono raggruppati in un'Associazione nazionale dei proprietari IRC. L'associazione dei proprietari IRC ha una rappresentanza internazionale che riflette la ripartizione della flotta. Per i proprietari si tratta di un forum di discussione che può, previo consenso, trasmettere idee e consigli al Comitato Tecnico IRC e al Comitato Direttivo IRC.

5 INTERPRETAZIONI

5.1 Le richieste di interpretazione del Regolamento IRC devono essere presentate per iscritto all'Autorità di rating per il tramite delle Autorità delegate. L'Autorità di rating delibera e comunica la sua decisione alle Autorità delegate.

6 ESENZIONI

6.1 L'Autorità di rating può accordare delle esenzioni alla stazza, a sua totale discrezione, per un'imbarcazione particolare. Queste esenzioni devono apparire sul certificato IRC.

7 LINGUE E DEFINIZIONI DEL REGOLAMENTO

7.1 Le lingue utilizzate per l'IRC sono l'inglese e il francese. Nell'eventualità di una difficoltà nell'interpretazione, si fa riferimento al testo inglese. Il senso di ogni parola prende come riferimento l'Oxford English Dictionary nel contesto in cui si trova. Le parole «shall» e «must» si riferiscono a degli obblighi, mentre le parole «may» e «can» sono dei permessi. La parola «should» ha il significato di raccomandazione.

7.2 Ogni riferimento al Regolamento di Regata (RRS) si riferisce alla versione attuale del Regolamento di Regata a Vela

dell'ISAF (World Sailing). I riferimenti alla Normativa sull'Equipaggiamento delle Barche a Vela (ERS) si rifà alla versione attuale della Normativa sull'Equipaggiamento delle Barche a Vela dell'ISAF. I riferimenti alle Regole Speciali Offshore (OSR) si rifanno alla versione attuale dei regolamenti speciali del Oceanic & Offshore Committee (OSR) dell'ISAF.

7.3 La Normativa sull'Equipaggiamento delle Barche a Vela (ERS) deve applicarsi, tranne se viene annullata o modificata dalle regole IRC o dall'Allegato 1.

7.4 Qualsiasi contestazione riguardante l'amministrazione del Regolamento IRC dall'Autorità di rating o da un'Autorità delegata deve essere presentata al Comitato Direttivo IRC (vedere Punto 4.4). Questo Comitato deve garantire un consono trattamento della richiesta del richiedente e adoperarsi affinché egli riceva una risposta scritta o orale (a discrezione del Comitato). La decisione del Comitato Direttivo è definitiva.

8 CERTIFICATI DI STAZZA

8.1 I TCC IRC vengono calcolati e i certificati IRC emessi dall'Autorità di rating. Le Autorità delegate possono essere autorizzate a emettere e stampare certificati stazza previa licenza.

8.2 Ogni **imbarcazione** che gareggia secondo il Regolamento IRC deve possedere un certificato IRC valido. Un'**imbarcazione** non può possedere allo stesso tempo più di un certificato IRC valido, ad eccezione dei casi previsti al punto 8.2.1.

8.2.1 Un'**imbarcazione** può detenere un secondo certificato per equipaggio ridotto. Questo certificato per equipaggio ridotto è valido unicamente per le regate di classi o divisioni di classi, previsti da un bando di regata, per degli equipaggi composti da due regatanti. Quando questo è specificato nel Bando di Regata, le imbarcazioni che possiedono un certificato per equipaggio ridotto e che gareggiano in una classe o una divisione per equipaggi ridotti, possono anche essere classificate nei risultati di « tutte le classi » della regata. Il certificato per equipaggio ridotto è chiaramente identificato; può differenziarsi dal certificato di base unicamente per la **grandezza della randa**, le dimensioni delle **vele di prua**, considerando l'utilizzo di una vela di prua avvolgibile, l'utilizzo dell'energia immagazzinata, la SPA, il STL, il **tangone/bompresso**, le **zavorre mobili** e le **zavorre variabili**. Un'**imbarcazione** che ha un certificato per equipaggio ridotto non può utilizzare un altro certificato per delle regate in cui l'equipaggio è limitato a uno o due compagni di regata.

8.2.2 L'emissione di un nuovo certificato annulla automaticamente il precedente.

8.2.3 Una copia del certificato in corso di validità deve essere conservata a bordo dell'**imbarcazione**.

8.3 Un certificato IRC è valido per le regate come da Parte C con pubblicità autorizzata, e come da Parte D con pubblicità non autorizzata.

8.4 I certificati vengono emessi con l'intestazione dell'Autorità delegata e con sponsor appropriato.

8.5 Un certificato IRC ENDORSED è un certificato i cui dati sono stati controllati e se necessario verificati da misurazioni o altro metodo in linea con le procedure standard e pubblicate. Un proprietario può richiedere un certificato IRC Endorsed alla sua Autorità delegata, che a sua volta informerà il proprietario in merito a tutte le misure. Compresa la pesatura dell'imbarcazione, o altre verifiche che saranno necessarie prima di rilasciare un certificato che porta la dicitura ENDORSED (qualsiasi sia la lingua in cui viene rilasciato il certificato) sotto il timbro dell'Autorità di rating (vedere anche il punto 13).

8.6 Sul certificato di ogni **imbarcazione**, misurata con uno o più **spinnaker** (vedere Punto 21.6), viene riportato un secondo TCC che non considera il o gli **spinnaker**. Il TCC «senza spinnaker» non può essere utilizzato che per le regate il cui Bando di Regata preveda una classe di imbarcazioni che gareggiano «senza spinnaker». I proprietari devono dichiarare la loro intenzione di iscriversi in tale classe utilizzando il loro TTC «senza spinnaker» almeno sette giorni prima della regata o della prima prova di una serie se si protrae per più giorni. Non sarà poi loro più permesso di utilizzare uno **spinnaker** per tutte le regate della serie, quante esse siano. Questa Norma può essere modificata dal Bando di Regata.

8.7 L'Autorità di rating può a sua discrezione rimettere, o rifiutarsi di emettere, un certificato IRC se secondo lei la Norma 2.5 non è rispettata, o per tutt'altro motivo, e senza fornire la ragione.

8.8 Il cambiamento di proprietà e/o il cambiamento del numero velico annulla automaticamente il certificato.

8.9 Qualsiasi modifica apportata all'**imbarcazione**, che ne possa influenzare le prestazioni, deve essere dichiarata e può comportare l'annullamento del certificato.

8.10 Dimensioni per la stazza

8.10.1 I valori riportati sul certificato per **LH**, larghezza scafo, **il peso del bulbo**, **pescaggio**, x, P, E, J, FL, MUW, MTW, MHW, HLUmax, HSA, PY, EY, LLY, LPY, HLUmax per cutter, SPA e STL sono dei valori massimi.

8.10.2 I valori riportati sul certificato per il **peso dell'imbarcazione**, BO, h, SO, y e il peso delle **zavorre interne** sono dei valori minimi.

8.10.3 Se durante un controllo nell'ambito di una **ispezione** da parte di un tecnico ufficiale o durante una misurazione effettuata secondo le Norme 10.2 o 13.6, qualsiasi misura di stazza, eccede un valore massimo o è inferiore a un valore minimo, allora l'imbarcazione non è conforme al suo certificato.

8.10.4 L'attenzione dei proprietari deve rivolgersi alla Norma IRC 13 e alla RRS 78, «Conformità alle Regole di Classe, Certificati».

8.11 Quando l'Autorità di rating ha delle motivazioni ragionevoli che un'**imbarcazione** non è conforme al suo certificato o che il Regolamento non sia stato rispettato, o che si è verificato un errore nell'ambito della determinazione del rating o

che vi siano evidenti mancanze nei riguardi delle Normative IRC e delle regole di sportività e di buona condotta, il certificato può essere annullato senza indennizzo da parte dell'Autorità di rating (a completa discrezione della stessa Autorità) e il proprietario dovrà essere informato per iscritto.

8.12 I certificati sono validi previo pagamento dei costi relativi all'anno corrente, ma a discrezione dell'Autorità delegata competente e con l'accordo da parte dell'Autorità di rating, l'anno può intendersi dal 1° giugno al 31 maggio dell'anno seguente.

8.13 Qualunque sia il paese di immatricolazione dell'imbarcazione, il proprietario deve richiedere il certificato di stazza IRC all'Autorità delegata del paese nel quale la sua imbarcazione gareggia più spesso. In via eccezionale, previo consenso da parte dell'Autorità di Rating, si può rivolgere ad un'altra Autorità delegata.

8.14 Su richiesta, mediante pagamento delle spese appropriate, e in accordo con tutta la Normativa di gestione pubblicata dall'Autorità di rating, l'Autorità di rating può fornire ad ogni parte legittimamente interessata la copia di un certificato IRC di un'imbarcazione, valido o appena scaduto, incluso il nome del proprietario.

9 REVISIONE DI RATING

Il punto 9 non si applica ad una **ispezione** durante una gara.

9.1 Un proprietario in qualsiasi momento può richiedere la revisione del suo rating utilizzando il formulario di richiesta rating, disponibile presso la sua Autorità delegata indirizzandolo all'Autorità di rating. Possono essere previsti dei costi.

9.2 Ogni persona che ha un interesse fondato riguardante i dati di un certificato può richiedere la revisione di questo rating all'Autorità di Rating presentando una domanda di revisione all'Autorità di Rating tramite l'intermediario della sua Autorità delegata. Possono essere previsti dei costi. Il proprietario dell'**imbarcazione** da revisionare dovrà fornire una risposta appena possibile.

9.3 L'Autorità di rating può anche, di propria iniziativa, revisionare un rating in qualsiasi momento.

9.4 Le revisioni di rating sono basate su elementi di prova disponibili. Le misure saranno riprese da un tecnico abilitato se sarà necessario. La decisione dell'Autorità di rating in merito a qualsiasi revisione è definitiva.

9.5 Per le **imbarcazioni** di serie, le misure non possono essere standardizzate dall'Autorità di rating. Questi dati standard non possono essere soggetti a revisioni o messi in discussione da terze parti. Tuttavia, una revisione del rating può essere richiesta da un costruttore o da un'associazione di classe di un'**imbarcazione** di serie. Le modifiche apportate ai dati devono essere dichiarate dal proprietario.

9.6 Qualora il TTC ricalcolato dall'Autorità di rating risulti superiore a quello emesso precedentemente di meno di 0.005, il rating messo in discussione viene considerato valido fino alla data in cui la richiesta di revisione sarà stata depositata presso l'Autorità di rating. Nel caso di una

protesta, il certificato è considerato valido fino alla regata precedente quella per la quale la protesta è stata depositata presso il Comitato di Regata. Se si applica il punto 8.9, il rating contestato è considerato non valido dalla data della modifica dell'imbarcazione. Questa norma può essere modificata dal Bando di Regata, purché il limite fissato non sia superiore a 0,005.

9.7 Qualora il TCC ricalcolato, in seguito al risultato di una revisione di rating o di una protesta, sia trovato superiore a quello emesso in precedenza di più di 0.005, il certificato in discussione viene considerato non valido dalla data dell'emissione.

9.8 In ogni caso di revisione del rating, il certificato diventa non valido quando una nuova misura aumenta il rating dell'**imbarcazione** ed è diverso da quella che appare sul certificato, - di più dell'1% per le misure: LH, LWP, **BMax**, **Pescaggio**, P, E, J, FL, STL, HLUmax, MUW, MTW, MHW (Vedere Allegato 1, Definizioni delle Misure e Abbreviazioni).

- di più del 2% per SPA o HSA;

- di più del 5% di y, x e h;

- del 5% del peso.

O se un dettaglio specifico è chiaramente errato.

9.9 In seguito alla revisione e alla nuova misura, può essere rilasciato un nuovo certificato e datato alla data in cui era stata fornita la misura sbagliata.

9.10 La totalità dei costi relativi alle misure e al calcolo del rating è a carico del proprietario che richiede la revisione del rating della sua **imbarcazione**. In tutti gli altri casi, a meno che il certificato non risulti non valido secondo i punti 9.7 o 9.8, le spese di misurazione e di calcolo del rating sono a carico del richiedente la revisione, a meno che l'Autorità di rating non decida diversamente.

10 CONTESTAZIONI IN MERITO AL RATING

10.1 Come permesso dalle RRS, una protesta in merito ad un rating può essere depositata presso un Comitato di Protesta. Il Comitato di Protesta potrà riferire all'Autorità di rating accompagnando la richiesta con le spese del caso.

10.2 In caso di protesta, le misure dell'**imbarcazione** possono essere riprese da un tecnico abilitato.

10.3 Un'imbarcazione il cui certificato è annullato in seguito a un errore o una dimenticanza di un'Autorità delegata o dall'Autorità di Rating, e il cui proprietario era ragionevolmente nella impossibilità di essere informato, può essere penalizzata a discrezione del Comitato di Protesta. In più, il Comitato di Protesta può chiedere che i risultati delle regate cui ha partecipato con il certificato non valido vengano ricalcolati utilizzando il TCC corretto.

10.4 Un'imbarcazione in cui certificato sia non valido in seguito all'applicazione del Punto 9.6 può essere penalizzata dal Comitato di Protesta. In più, il Comitato di Protesta può decidere che le classifiche delle regate sotto la sua autorità, redatte con il certificato non valido, siano ricalcolate utilizzando il TCC corretto.

10.5 In accordo con le RRS, quando il Comitato di Protesta penalizza un'imbarcazione dichiarando non valido il suo certificato secondo il Punto 9.7 o 9.8, i costi relativi alle misurazioni e al calcolo del rating sono a carico del proprietario, a meno che il Comitato di Protesta non stabilisca diversamente. In tutti gli altri casi, i costi relativi alle misurazioni e al calcolo del rating sono a carico di chi effettua la protesta.

10.6 Se, dopo una protesta in una regata o una serie di regate, o in seguito all'annullamento di un certificato da parte dell'Autorità di rating, il rating ricalcolato di un'imbarcazione cambia, l'Autorità di Rating può chiedere all'autorità nazionale dell'imbarcazione di cercare le circostanze che hanno portato a questa situazione e riportando il risultato dei suoi controlli all'Autorità di rating.

11 MODIFICA DELLE NORMATIVE DI CLASSE

11.1 Una prescrizione di un'Autorità delegata o di un Bando di Regata, può modificare i vincoli dei Punti IRC 8.6, 9.6, 14.1, 15.1, 21.1.5 (d) (e) e (f), 21.8.4, 22.4. Una tale prescrizione dell'Autorità delegata deve essere stata approvata dall'Associazione Nazionale dei Proprietari IRC se questa esiste. Nessun'altra Regola IRC potrà essere cambiata.

11.2 Un'Autorità delegata può chiedere che, per le regate effettuate nella sua giurisdizione e che devono essere conformi all'OSR Categoria 3 o superiore, il Punto 21.6.1 sia modificato così che un'imbarcazione che ha uno spinnaker in più rispetto a quanto indicato sul certificato, ma di superficie inferiore o uguale alla SPA della stazza, non subisca un aumento del rating.

11.3 Quando un'Autorità delegata ha emesso una prescrizione su una regola, un Bando di Regata non deve modificare questa regola o questa prescrizione senza l'autorizzazione dell'Autorità delegata. Le prescrizioni dell'Autorità delegata devono essere indicate nel Bando di Regata.

12 UNITÀ DI MISURA E TEMPO COMPENSATO

12.1 Le misure sono prese con le unità del sistema metrico. Le misure delle vele devono essere prese in metri con due decimali. Tutte e altre misure lineari devono essere prese in metri con tre decimali e arrotondate a due decimali al momento della presa dei dati. Un «peso» viene preso al chilogrammo più vicino possibile, ad eccezione del «peso dell'imbarcazione» che viene preso ai 10 chilogrammi più vicini. Le convenzioni matematiche normali si applicano con l'arrotondamento alla mezza unità più prossima (0.5 arrotondato all'unità superiore); nei calcoli successivi, i risultati intermedi vengono utilizzati con la massima definizione. I rating vengono arrotondati al terzo decimale.

12.2 Il Rating IRC è un fattore di compensazione del tempo (TCC) arrotondato al terzo decimale. Il tempo compensato di ogni imbarcazione viene calcolato moltiplicando il suo tempo reale di regata per il suo TCC. I tempi compensati devono essere arrotondati al livello di secondi (0.5 arrotondato all'unità superiore).

13 MISURE E CONFORMITÀ

13.1 I dati utilizzati devono risultare da una misurazione diretta o essere derivati da un'altra certificazione di stazza, se ciò è possibile. Se un altro certificato viene utilizzato come riferimento per i dati utilizzati, ogni cambiamento che interviene in questo certificato dovrà essere segnalato all'Autorità di Rating.

13.2 Le misurazioni devono essere effettuate rispettando la Normativa sull'Equipaggiamento (ERS), Capitolo 3, che disciplina il controllo e l'ispezione dell'equipaggiamento.

13.3 La precisione delle misurazioni fornite è sotto la responsabilità del proprietario. Un servizio di misurazione è disponibile presso l'Autorità delegata dell'imbarcazione.

13.4 Il fatto di fornire intenzionalmente delle false informazioni costituisce una violazione del Regolamento IRC. L'attenzione è posta sulle Normative IRC 8.7 e RRS 69: «Imputazione di Comportamento Gravemente Sconveniente».

13.5 L'Autorità di rating utilizza i dati forniti da un'Autorità delegata come base di calcolo, ma si riserva il diritto di modificare alcuni dati o di standardizzare le dimensioni dell'imbarcazione di una stessa serie.

13.6 L'Autorità di rating, o l'Autorità delegata di un'imbarcazione, può chiedere al proprietario di sottoporre la sua imbarcazione a un controllo di misurazione senza specificare alcuna ragione. Le misurazioni verranno prese da un tecnico dell'Autorità di Rating. Verrà quindi emesso un nuovo certificato dall'Autorità di Rating sulla base delle nuove misure.

13.7 Nel caso particolare di un'imbarcazione monotipo che ha un certificato che porta questa specifica, il rating presuppone la conformità della barca alle normative di classe. In caso di conflitto, le Normative IRC prevalgono. Vedere anche il Punto 22.4.1.

14 NUMERO VELICO

14.1 Ogni imbarcazione deve avere un numero velico, attribuito dalla sua autorità nazionale. Questo numero deve essere ben visibile sulle vele in conformità ai Regolamenti di Regata (RRS 77 – Identificazione sulle Vele). Questa regola può essere modificata dal Bando di Regata.

15 ENERGIA MANUALE

15.1 La RRS 52 – Energia Manuale e la Normativa sull'Equipaggiamento delle Barche a Vela B.5 non deve applicarsi. Questo punto 15.1 può essere modificato dal Bando di Regata.

15.2

(a) L'utilizzo dell'energia immagazzinata per issare la randa, prendere un terzarolo o avvolgere una vela non deve essere dichiarato.

(b) Le imbarcazioni che utilizzano l'energia immagazzinata unicamente per la regolazione del paterazzo devono dichiararlo.

(c) Le imbarcazioni che utilizzano l'energia immagazzinata per la regolazione o il controllo delle manovre correnti oltre a quelle menzionate al 15.2(a) e (b) devono dichiararlo all'Autorità di rating.

PARTE C / IRC – PUBBLICITÀ AUTORIZZATA

16 PUBBLICITÀ

16.1 La pubblicità può essere esposta dalle imbarcazioni a condizione che rispetti il Regolamento ISAF 20, Codice della Pubblicità.

17 PESO DELL'IMBARCAZIONE

17.1 Il Peso della barca è rilevato secondo le seguenti Condizioni per la Rilevazione del Peso e del Galleggiamento:

La barca dovrà:

essere asciutta

essere conforme alle Regole di Classe (Regolamento IRC)

A meno che non sia specificato altrove nel Regolamento,

quanto di seguito riportato deve essere incluso:

manovre, incluso tangonelli, e/o buttafuori vari

scotta di randa e di mezzana,

vang,

motore entro bordo o fuori bordo nella posizione di stivaggio,

materassini delle cuccette a bordo, nella loro posizione

normale,

tutti gli arredi permanenti, i componenti degli allestimenti

interni.

A meno che non sia specificato altrove nel Regolamento,

quanto di seguito riportato deve essere escluso:

vele

carburante, acqua, zavorra variabile o il contenuto di ogni

altro serbatoio,

bombole del gas

equipaggiamento di sicurezza portatile

e ogni altro equipaggiamento non fisso o mobile.

17.2 Cancellato per il 2017.

17.3 Se per delle ragioni pratiche, non è possibile rimuovere tutti gli elementi sopra citati (per esempio il carburante), è possibile dedurre il peso a partire dal peso lordo dell'imbarcazione. L'Autorità di Rating si riserva il diritto di rifiutare questi dati se si rivelano inadeguati.

17.4 L'Autorità di Rating può calcolare il peso di un'imbarcazione non pesata basandosi sulle informazioni contenute in altri certificati, informazioni da parte di progettisti o da altre fonti.

17.5 In assenza di altre informazioni, il peso dell'imbarcazione può essere calcolato per deduzione degli elementi descritti al Punto 17.2 dal dislocamento o dal peso della barca.

18 SLANCI E PESCAGGIO

18.1 Le Misurazioni saranno rilevate con la barca in assetto normale di galleggiamento. I punti di misurazione per le varie configurazioni delle barche sono indicati negli schemi delle varie forme di scafo e sono definiti nell'Appendice 1.

19 APPENDICI DELLO SCAFO

19.1 Ogni informazione e i dettagli riguardanti le appendici dello scafo dell'imbarcazione devono essere forniti all'Autorità di rating al momento della richiesta del certificato.

19.2 Ogni carenatura di chiglia che ha una densità propria, comprese le cavità e i sovrappessori situati al di sotto della struttura principale della lama, devono essere dichiarati. Nell'applicazione di questa regola, un carenatura di lama di chiglia non comprende una stuccatura di superficie, né i materiali, rivestimenti o vernici di spessore totale inferiore a 10 mm. Questo spessore viene misurato localmente, in modo normale alla superficie della lama.

19.3 Le chiglie mobili, derive, canard e tutte le altre appendici mobili di scafo devono essere dichiarati. Se le chiglie mobili non sono fissate in posizione bassa durante le gare, saranno misurate come appendici mobili di scafo.

19.4 Nessun materiale con densità superiore a 11.3 deve essere utilizzato per la costruzione delle appendici di scafo.

19.5 Il Punto 19.4 non si applica alle imbarcazioni le cui appendici di scafo sono state progettate con un materiale di densità superiore a 11.3, per le quali l'anno di varo sia stato al massimo il 2005 e che avevano un certificato IRC valido alla data del 31 dicembre 2005. Oltre al lavoro di normale manutenzione, un'imbarcazione che appartiene a questa categoria e la cui quantità di materiale di densità superiore a 11.3 viene modificata, dovrà essere conforme al Punto 19.4 e non sarà più esente dall'applicazione di questa Regola.

19.6 Ogni materiale utilizzato nella lama di chiglia tipo 10, 11 o 12 con un peso specifico superiore a 9.0 (es. piombo) deve essere dichiarato nella compilazione.

20 MOTORE ED ELICA

20.1 Le imbarcazioni possono essere misurate, sia,

20.1.1 Senza motore.

20.1.2 Con un motore fuori bordo (motore la cui elica può essere rimossa dall'acqua durante la regata).

20.1.3 Con un motore entro bordo, con le configurazioni di trasmissione in S o in Z. Il tipo di elica deve essere dichiarato al momento della richiesta del rating.

20.2 I motori entro bordo devono poter spingere l'imbarcazione ad una velocità minima di $1,8 \times LWP \wedge 0,5$ nodi. I motori fuori bordo devono essere sistemati in modo sicuro nella loro posizione che occupano in gara.

21 ATTREZZATURA E VELE

21.1 Generalità

21.1.1 Solamente le imbarcazioni con uno o due alberi possono essere misurate con il sistema IRC.

21.1.2 L'armamento «cat boat» è un armamento dove nessuna vela viene issata davanti all'albero quando l'imbarcazione naviga ad andatura del contro vento.

21.1.3 Le «vecchie attrezzature» sono quelle che comprendono le vele quadre, le vele a picco e altre simili attrezzature.

21.1.4 Le vele di mezzana devono essere dichiarate.

21.1.5 Non ci sono limiti sul numero o il tipo di vele imbarcati durante le regate IRC ad eccezione:

a) il limite sul numero degli spinnakers (vedere Punto 21.6.1).

b) il limite delle vele che contengono dei materiali esotici (vedere Punto 21.4).

c) il limite del numero di vele di prua riguardante unicamente le **imbarcazioni** misurate con solo una vela di prua sull'avvolgifiocco. Ad eccezione dei casi in cui una vela sia seriamente danneggiata o di vele da tempo duro e da tempesta, le **imbarcazioni** che hanno il vantaggio di un bonus di rating per l'utilizzo di una sola vela di prua sull'avvolgifiocco, devono sempre utilizzare la stessa vela di prua durante tutta la regata o un evento che comprenda più regate (si veda Punto 21.8.1).

d) nell'ambito di un evento di più giorni consecutivi, compreso il giorno di riposo, le vele imbarcate devono rimanere le stesse ed essere a bordo per tutte le regate. Questa regola può essere modificata dal Bando di Regata.

e) Una randa di riserva può essere imbarcata ma non può essere utilizzata come vela di ricambio per una regata o un evento che si protrae per più giorni consecutivi, compreso il giorno di riposo. Questa regola può essere modificata dal Bando di Regata.

f) In via eccezionale, in caso di perdite o danni importanti, le **vele** possono essere rimpiazzate da **vele** simili. Il Bando di Regata può esigere che le imbarcazioni ottengano l'autorizzazione del Comitato di Regata prima di sostituire una **vela**. Questa regola può essere modificata dal Bando di Regata.

g) Le **vele** devono essere murate in prossimità dell'imbarcazione.

h) Le **vele** con delle parti staccabili non sono autorizzate.

21.1.6

a) La regolazione o il distacco dello strallo e/o delle **sartie** (comprese le sartie diagonali e i pennaccini) o lo spostamento dell'albero al livello del piede o del ponte, in regata, non sono autorizzate, ad eccezione di:

i) nel caso di un'imbarcazione sprovvista di **volanti alte, di volanti basse o di paterazzo** regolabile. In questo ultimo caso, la regolazione dello strallo è possibile, ma non il suo distacco.

ii) Nel caso di Dayboat le cui Regole di Classe autorizzano espressamente la regolazione dell'albero a livello del piede o del ponte, l'aggiustamento o il distacco dello strallo e delle sartie in regata.

iii) Quando il Punto 21.1.6 (b) lo permette.

b) Un'imbarcazione equipaggiata, o che ha a bordo uno o dei sistemi che permettono di aggiustare, in regata, lo strallo o il piede dell'albero, deve dichiararlo all'Autorità di Rating. I tornichetti convenzionali non devono essere dichiarati. A meno che l'imbarcazione non dichiarerà che questi sistemi non vengono utilizzati in gara, l'imbarcazione può allora aggiustare in gara lo strallo e il piede dell'albero (verticalmente o longitudinalmente) ma non deve staccare lo strallo. I tornichetti convenzionali non devono essere dichiarati.

21.2 Fattore attrezzatura

21.2.1 Il fattore attrezzatura (RF) rappresenta una valutazione da parte dell'Autorità di rating delle proprietà dell'at-

trezzatura e delle vele in funzione delle loro caratteristiche e della loro efficienza rispetto ad una configurazione classica da crociera.

21.2.2 Dei RF al di sopra dell'unità possono essere applicati per attrezzature frazionate da regata e alleggerite, vele alari doppia inferitura, vele steccate, grandi tavolette di testa, alberi preflexi altamente controllabili, attrezzature in materiale high-tech o esotico, winches assistiti, attrezzature di coperta particolarmente efficace, coperte flush-deck, o qualsiasi altra caratteristica che possa aumentare l'efficienza delle vele e che non sia stata già presa in considerazione tra i dati utili al calcolo della stazza.

21.2.3 RF inferiori all'unità possono essere applicati per: **attrezzature e piani velici** meno performanti, **vele da crociera su avvolgifiocco**, barche con sovrastrutture alte, imbarcazioni da crociera pesanti o ad alto dislocamento e resistenza aerodinamica, imbarcazioni che dispongono di un'attrezzatura di base o altre caratteristiche che ne riducano l'efficienza e che non siano già state prese in considerazione tra i dati utili al calcolo della stazza.

21.2.4 Tutte le caratteristiche dell'**attrezzatura** devono essere fornite al momento della richiesta del certificato. L'Autorità di rating si riserva il diritto di applicare un fattore attrezzatura elevato fino all'ottenimento di informazioni complete.

21.3 Scotte delle **vele**, definizioni delle **vele, bompresi, tangoni degli spinnaker**.

21.3.1 Le vele di prua e gli spinnaker non possono essere regolati con più di un punto di scotta.

21.3.2 Tutte le vele devono essere murate e regolate secondo il Regolamento RRS 50 "Norme per issare e regolare le vele" e suoi allegati.

21.3.3 La RRS 50.3(a) è modificata e emendata così che uno spinnaker o una vela di prua possano essere murate su un bompreso.

21.3.4 Eliminato per il 2016.

21.3.5 Le **imbarcazioni** verranno stazate a seconda che utilizzino un **tangone dello spinnaker** e/o un **bompreso**, secondo le configurazioni seguenti:

a) Nessun **tangone dello spinnaker** (spinnaker a murato sul ponte) o un **bompreso**, solamente nella linea centrale.

b) Solamente un **bompreso** articolato.

c) Un **tangone dello spinnaker** o dei tangoni con o senza **bompreso**.

21.4 Materiali delle vele

21.4.1 Le **vele** che contengono dei materiali esotici (attualmente nessuno) subiranno una tassazione supplementare.

21.4.2 Le **vele** che contengono materiali esotici dovranno essere dichiarate nel formulario di richiesta del certificato, del suo rinnovo o della modifica dell'inventario delle **vele dell'imbarcazione**.

21.4.3 Solo le **vele** che contengono dei materiali esotici che sono stati dichiarati e notificati sul certificato potranno essere utilizzate durante una regata IRC.

21.5 Rande

21.5.1 A meno che non siano dichiarate superiori secondo il Punto 21.5.2 o inferiori secondo il Punto 21.5.3, le larghezze della randa a sette ottavi dell'altezza della balumina (MUW), ai tre quarti dell'altezza della balumina (MTW) e a metà dell'altezza della balumina (MHW) si suppone che siano rispettivamente di 0.22 x E, 0.38 x E e 0.65 x E.

21.5.2 Le misure di MUW che eccedono 0.22 x E, le misure MTW che eccedono 0.38 x E e le misure MHW che eccedono 0.65 x E devono essere dichiarate.

21.5.3 Le misure MUW inferiori a 0.22 x E, le misure MTW inferiori a 0.38 x E e le misure MHW inferiori a 0.65 x E, possono essere dichiarate. MUW, MTW e MHW vengono riportati sul certificato dell'imbarcazione come i valori massimi consentiti.

21.6 Spinnaker

21.6.1

Le imbarcazioni che imbarcano più di tre spinnaker a bordo in gara, vedono il loro TCC aumentare.

21.6.2 La superficie dello spinnaker (SPA) viene calcolata dalla formula seguente:

$$SPA = (SLU+SLE)/2 \times (SFL+(4 \times SHW))/5 \times 0.83$$

Le lunghezze dell'inferitura (SLU), della balumina (SLE), della base (SFL) e la larghezza a metà altezza (SHW) dello spinnaker che ha la più grande superficie devono essere dichiarate. La superficie calcolata di questo spinnaker deve essere presente sul certificato dell'imbarcazione come superficie massima autorizzata dello spinnaker (SPA).

21.7 Vele di prua

21.7.1 La superficie di stazza di una vela di prua (HSA) viene calcolata dalla formula seguente:

$$HSA = 0.0625 \times HLU \times (4 \times HLP + 6 \times HHW + 3 \times HTW + 2 \times HUW + 0.09)$$

Se la freccia dell'allunamento della base è superiore al 7.5% di HLP, allora la freccia dell'allunamento della base deve essere dichiarata e sarà aggiunta all'HLU nel calcolo dell'HSA.

21.7.2 Le misure di HLU, HLP, HHW, HTW, HUW e HLU_{max} devono essere dichiarate.

21.7.3 I valori HSA, HLU, HLP, HHW, HTW, HUW della vela di prua che ha la più grande superficie e HLU_{max} vengono iscritte sul certificato. HSA e HLU_{max} sono i valori massimi permessi.

21.7.4 Più vele di prua possono essere issate simultaneamente in una regata che si effettua secondo il Regolamento IRC a condizione che le vele siano misurate e dichiarate in conformità all'Allegato 1 – Definizione dei termini e misure IRC – Abbreviazioni.

21.8 Vele di prua su avvolgifiocco.

21.8.1 Le **imbarcazioni** possono vedersi attribuire un bonus di rating per l'utilizzo di una vela di prua su avvolgifiocco, a condizione che:

a) L'**imbarcazione** sia equipaggiata con una vela di prua su avvolgifiocco completo di almeno un tamburo, un tornichetto di testa e strallo cavo profilato sul quale si avvolge la vela.

b) La lunghezza misurata HLP deve essere superiore a 1.3 x J. In via eccezionale, questa regola non si applica alle imbarcazioni che hanno una LH superiore a 30,5 m e un DLR superiore a 60.

c) Una sola vela di prua, il cui HSA non può essere inferiore al 95% del HSA della stazza, deve essere utilizzata in regata ad eccezione della sua sostituzione con una tormentina (Si veda Allegato 1 – Definizioni dei termini e delle misurazioni IRC – Abbreviazioni).

21.8.2 Un'imbarcazione può dichiarare l'utilizzo alternativo di un fiocco da vento duro (vedere Allegato 1, Definizioni dei termini e delle misure IRC e Abbreviazioni). Se l'imbarcazione rimane conforme al Punto 21.8.1 (a) e (b), il bonus verrà accettato ma a un tasso ridotto.

21.8.3 Ad eccezione del caso di un'avaria significativa, o dell'utilizzo del fiocco da vento duro o di una tormentina, la stessa vela di prua deve essere utilizzata per tutte le regate della stessa competizione.

21.8.4 Qualsiasi altra vela di prua può essere imbarcata. Questa regola può essere modificata dal Bando di Regata.

22 EQUIPAGGIAMENTO E ARMAMENTO

22.1 Gli equipaggiamenti che possono essere rimossi dall'imbarcazione

22.1.1 Gli equipaggiamenti non solidali all'imbarcazione (come i cuscini delle cuccette – ma non limitatamente a questi cuscini) che il Punto 17 permette di avere a bordo durante le misurazioni devono essere conservati nella loro posizione normale durante la regata. Per le prove che devono essere conformi all'OSR Categoria 4 solamente (o altri regolamenti locali equivalenti), il Bando di Regata può riportare che le imbarcazioni misurate con i cuscini delle cuccette a bordo possono rimuoverli per la regata. Non è necessario imbarcare alcun peso compensatore.

22.2 Fattore scafo

22.2.1 Il fattore scafo (HF) è una valutazione effettuata dall'Autorità di rating delle caratteristiche generali dell'imbarcazione, della loro specificità e della loro efficienza.

22.2.2 Gli interni alleggeriti, l'utilizzo di strutture e/o di materiali high-tech, la rimozione di elementi funzionali o di equipaggiamenti rimovibili possono condurre all'applicazione di un fattore scafo più elevato per compensare l'aumento delle performance. Questi equipaggiamenti devono essere dichiarati all'Autorità di rating.

22.2.3 Il fattore scafo stimato suppone che le metodologie di costruzione e il livello di equipaggiamento dell'imbarcazione corrispondano almeno alle specifiche di produzione e/o alle condizioni nelle quali si trovava al momento dell'ultima misu-

razione o ispezione. Questo non annulla la responsabilità del proprietario prevista dai Punti 8.9, 22.2.2 e RRS 78.1.

22.3 Zavorra mobile e zavorra variabile

22.3.1 Un'imbarcazione può richiedere l'autorizzazione dell'Autorità di rating a utilizzare delle **zavorre mobili** e/o delle **zavorre variabili** con lo scopo di aumentare la stabilità. L'Autorità di rating non darà generalmente questa autorizzazione che alle imbarcazioni specificatamente e originariamente concepite con tali equipaggiamenti e potrà negare l'autorizzazione senza fornire spiegazioni. Le regole RRS 51 "Zavorra mobile" e RRS 52 "Energia Manuale" vengono modificate per rispettare le specifiche richieste da questa Normativa di Classe.

22.3.2 Ogni sistema di questo tipo deve essere dichiarato all'Autorità di rating.

22.3.3 Non c'è un limite all'angolo di sbandamento con i serbatoi del ballast completamente pieni in un solo lato della barca o con ballast mobile trasferito completamente da un lato. Per barche con ballast variabile, il peso massimo, che può essere trasferito per ciascun lato della barca, deve essere dichiarato. Per barche con ballast mobile, il massimo angolo di sbandamento in condizione di peso barca (vedi regola 17), con il ballast completamente trasferito in un lato, deve essere dichiarato. Un arresto fisico, meccanico deve essere previsto per le zavorre mobili atto a prevenire spostamenti oltre il limite di angolo di sbandamento dichiarato. Questo sistema non deve basarsi su sensori o misurazioni per prevenire il superamento involontario dell'angolo di sbandamento dichiarato.

22.4 Numero dell'equipaggio / Peso dell'equipaggio

22.4.1 Le imbarcazioni staziate come monotipi, e che portano questa indicazione sul loro certificato, devono conformarsi alle loro regole di classe per ciò che riguarda i limiti di peso e di numero equipaggio, a meno che siano esentati da questo obbligo dal Bando di Regata. Vedere anche il Punto 13.7.

22.4.2 Il peso massimo dell'equipaggio non deve eccedere 85 kg moltiplicato per il numero dell'equipaggio riportato sul certificato. Questa regola non si applica ai certificati per equipaggio ridotto emesso secondo il Punto 8.2.1.

22.4.3 Il punto 22.4 può essere modificato dal Bando di Regata.

22.5 Qualifica dell'equipaggio

22.5.1 Non ci sono regole che riguardano la qualifica dell'equipaggio nell'IRC a meno che il Bando di Regata non lo indichi.

23 SICUREZZA E IDONEITÀ ALLA NAVIGAZIONE

23.1 IL rilascio di un certificato non implica una valutazione qualitativa dei piani, della sicurezza e dell'idoneità alla navigazione dell'imbarcazione. Vedere Punto 3.

23.2 Un Comitato di Regata può, a sua discrezione, imporre limiti specifici al momento dell'iscrizione delle imbarcazioni a una regata, per ragioni di sicurezza. Un numero SSS numerale, proprio dell'imbarcazione, accompagnato dai valori IRC/

ISO STIX, AVS e IRC ISO Design Category qualora questi fossero disponibili, viene stampato su ogni certificato per informare i proprietari e gli organizzatori.

24 DAYBOAT

24.1 Un Dayboat viene identificato dalla dizione "Dayboat" stampata sul certificato.

24.2 Un Dayboat deve essere auto-raddrizzante a 60° di inclinazione.

24.3 Gli equipaggiamenti seguenti devono trovarsi a bordo di un Dayboat durante una regata IRC:

24.3.1 Una pompa di sentina e un secchio,

24.3.2 Un motore o due pagaie o un paio di remi,

24.3.3 Un'ancora e idonee cime di ancoraggio,

24.3.4 Una bussola,

24.3.5 Un salvagente e un fischietto per ogni membro dell'equipaggio,

24.3.6 Due fuochi rossi a mano.

PARTE D / IRC – PUBBLICITÀ NON AUTORIZZATA

25 REGOLE

25.1 Ad eccezione della regola 16, "Pubblicità", le Regole dell'IRC della Parte C si applicano.

26 PUBBLICITÀ

26.1 La pubblicità sugli scafi, le attrezzature e le vele sono limitate alle pubblicità autorizzate solo dal Regolamento ISAF N°20, Codice Pubblicità, paragrafo 20.7.

Allegato 1 DEFINIZIONI DEI TERMINI E DELLE MISURE IRC - ABBREVIAZIONI

Nota: Le definizioni sono quelle utilizzate nei Regolamenti ISAF sull'Equipaggiamento delle Barche a vela (RRS) - Parte II - Definizioni, eccetto per le misure definite dal Regolamento IRC e in questo allegato. Le misurazioni devono essere effettuate in conformità alle Regole ISAF sull'Equipaggiamento delle Barche a vela (ERS) - Part III - Regole per le misurazioni - Sezione H.

Terminologia: Un termine viene stampato in «grassetto» se è utilizzato con la definizione che ha nella Normativa sull'Equipaggiamento dell'ISAF (ERS). Ogni abbreviazione dell'Allegato 1 è utilizzata con il senso della sua definizione, a meno che non sia specificato altrimenti.

Data della Serie : La data nella quale la prima barca di quel progetto o di quella serie è stata per la prima volta varata, quale delle due è precedente. La Data della serie non cambia se la barca viene modificata.

Data di Varo : La data nella quale la barca è stata varata per la prima volta, o la data nella quale è stata varata successivamente a seguito di modifiche allo scafo, escluso lo specchio di poppa, quale delle due date è successiva.

DEFINIZIONI DIVERSE

Guscio dello scafo : Lo scafo senza le parti seguenti: ogni specchio di poppa, il ponte, le sovrastrutture, le strutture

interne compreso il pozzetto, le attrezzature ad esse connesse e i correttori di peso.

Anno di varo: Anno di varo dell'imbarcazione o anno del nuovo varo a seguito di modifiche allo scafo, prendendo in considerazione la data più recente.

Anno della serie: Anno in cui la prima imbarcazione di un progetto o della produzione in serie è stata varata, prendendo in considerazione la prima data. L'anno della serie non cambia se l'imbarcazione viene modificata.

Dayboat: Un Dayboat è definito come un'imbarcazione la cui LH è inferiore o uguale a 10 m e che non rientra tra le categorie da 0 a 4 delle OSR. L'Autorità di Rating si riserva la possibilità di riclassificare un'imbarcazione senza fornire giustificazioni.

Condizioni di misurazione: Definite dai Punti 17.1 e 17.2.

Energia immagazzinata: Ogni energia tranne quella fornita dall'equipaggio.

Autorità di rating: Il RORC o l'UNCL (vedere Punto 4.1).

Autorità delegata: Ogni organizzazione abilitata dall'UNCL o dal RORC a rilasciare certificati IRC (vedere Punto 4.1).

RORC: Royal Ocean Racing Club

UNCL: Union Nationale pour la Course au Large

SCAFO E APPENDICI

LH: lunghezza dello scafo

BO: La distanza longitudinale tra il punto più a prua dello scafo e il punto più a prua della linea di galleggiamento, nelle condizioni della pesata a vuoto.

x: La distanza orizzontale lungo l'asse longitudinale tra il punto a prua della linea di galleggiamento e il punto di tangenza a 45° sull'eventuale gomito di prua.

h: La distanza verticale tra il piano di galleggiamento e il punto di tangenza a 45° sull'eventuale gomito di prua.

SO: La distanza longitudinale tra il punto più a poppa dello scafo e il punto più a poppa della linea di galleggiamento.

y: La distanza misurata verticalmente tra il punto più a poppa dello scafo e il piano di galleggiamento. Nel caso di uno specchio di poppa inverso, la misura viene presa tra il punto di intersezione tra la verticale del punto più a poppa dello scafo con la proiezione della volta poppiera e il piano di galleggiamento.

LWP: Lunghezza della linea di galleggiamento (LH-BO-SO).

Apertura delle Alette: La larghezza massima di una sezione trasversale di una o più alette fissate, ad un'appendice dello scafo.

Peso del Bulbo: Il peso del Bulbo

ATTREZZATURA

P: La distanza tra il punto limite superiore della randa (nel caso di un ketch o un yawl, la randa dell'albero di prua) e il più basso dei due punti seguenti:

- la parte superiore della boma quando questa è perpendicolare all'albero,

- la mura della randa sull'albero principale (nel caso di un ketch o un yawl, la randa dell'albero di prua).

Il punto limite superiore deve essere indicato in modo permanente da una striscia di colore a contrasto, dello spessore di 25 mm. Se non esiste una striscia, la misura sarà presa fino alla parte superiore del bozello di drizza della randa.

Nel caso di un'attrezzatura aurica, il punto superiore della misura è il picco della randa o il punto superiore della vela di straglio se ce n'è una a bordo.

PV: La distanza tra il punto limite superiore della vela mezzana e il più basso dei punti seguenti:

- la parte superiore della boma quando questa è perpendicolare all'albero,

- la mura della randa sull'albero di mezzana.

Il punto limite superiore deve essere indicato in modo permanente da una striscia di colore a contrasto, dello spessore di 25 mm. Se non esiste una striscia, la misura sarà presa fino alla parte superiore del bozello di drizza della vela mezzana.

E: La distanza tra il punto esterno della randa e la faccia poppiera dell'albero, con il boma tenuto perpendicolare e nell'asse dell'albero. Il punto limite esterno deve essere indicato in modo permanente da una striscia di colore a contrasto, dello spessore di 25 mm. Se non esiste una striscia, la misura sarà presa fino alla estremità poppiera del boma. Per la misura della distanza tra il punto esterno della randa e la faccia poppiera dell'albero, la Regola ERS H.4.2 non si applica. Ogni attrezzatura, la curvatura locale, un restringimento locale, e ogni eccesso di spessore nel senso longitudinale del binario della vela o di un suo supporto non sarà considerato.

EY: La distanza tra il punto esterno della vela montata sulla boma mezzana e la faccia poppiera dell'albero di mezzana, con il boma tenuta perpendicolare e nell'asse dell'albero. Il limite esterno sarà indicato in modo permanente con una striscia di colore a contrasto, di 25 mm di spessore. Se la striscia non esiste, la misura verrà presa fino all'estremità del boma di mezzana.

Strallo: La definizione di strallo delle ERS non si applica. Lo strallo è definito come: attrezzatura fissata in modo permanente e di sostegno all'albero.

FL: La lunghezza dello strallo misurata tra l'estremità anteriore della J e il punto di intersezione dello strallo con l'albero.

J: La distanza longitudinale tra l'intersezione della faccia prodiera dell'albero (prolungata se necessario) con il ponte (includendo tutta la sovrastruttura) e il punto di intersezione del centro dello strallo (prolungato se necessario) con il ponte o con il bompreso.

STL La maggiore distanza orizzontale dalla faccia anteriore dell'albero, misurata sulla o in prossimità della linea centrale della barca, ad uno dei seguenti:

- l'estremità del tangone, o di un buttafuori o di un bompreso;

- il punto di mura dello spinnaker sulla coperta, proiettato verticalmente se necessario;

- se una vela di prua può essere murata a proravia dello strallo, il punto di mura della vela di prua sul ponte se necessario proiettato verticalmente o l'estremità del **bompreso**.

Rigging di poppa: Il numero totale di stralli e/o coppie di stralli connessi all'albero al di sopra della faccia superiore del boma per il supporto e/o il controllo posteriore dell'albero. (a) Ogni paio di **stralli** fissati alla stessa altezza sinistra e destra sull'albero dovranno essere considerati come un paio di **stralli**. Es. se c'è un singolo strallo o una coppia di stralli queste sono considerate come un paio di stralli.

(b) Ogni deflettore o strallo di regolazione fissato tra lo strallo più alto e l'albero sarà anch'esso considerato. Ogni deflettore o strallo di regolazione fissato tra ogni altro strallo e l'albero, ad una distanza dal punto di attacco dello strallo primario del 10% di P o maggiore, deve essere considerato come uno strallo separato per le opportune valutazioni.

VELE – GENERALITÀ

Spinnaker: La RRS 50.4 non si applica. Uno spinnaker è definito come una vela montata sull'albero di prua la cui **larghezza a metà altezza** (misurata per uno **spinnaker**) è superiore o uguale al 75% della sua **base** e senza stecche. In regata IRC, uno spinnaker può essere montato ridotto con qualsiasi mezzo, purché, misurato nelle condizioni ridotte, sia conforme alla definizione IRC di uno spinnaker.

Vela di prua: La RRS 50.4 non si applica. Una vela di prua è una vela murata anteriormente all'albero e che non risponde alla definizione di spinnaker: Una vela di prua può essere issata al di sopra del punto di intersezione dello **strallo** con l'albero.

Stecca: Tutto il materiale aggiunto a una vela come componente permanente o che può essere rimosso, o qualsiasi altro dispositivo che contribuisca a rinforzare o irrigidire la vela.

HWJ: Fiocco per tempo duro. Vedere OSR, paragrafo 4.26.

Tormentina: Vedere OSR, paragrafo 4.26.

VELE – VELE DI PRUA

HSA: Superficie massima autorizzata di tutta la vela di prua.

Vela di prua – Punto di drizza: La Regola RRS G.4.2 (b) non si applica. Il punto di drizza si definisce come: L'intersezione dell'inferitura, prolungata se necessario, e della linea perpendicolare all'inferitura che passa per il punto più alto della vela, escludendo le **parti aggiunte** e il prolungamento della ralinga.

HLU: La **lunghezza dell'inferitura** della vela di prua imbarcata che ha la più grande superficie e che può essere utilizzata in regata.

HLUmax: La **più grande lunghezza di inferitura** tra tutte le vele di prua imbarcate che possono essere utilizzate in regata.

LLV: La più lunga **inferitura** di tutte le vele di strallo dell'albero di mezzana.

HLP: La **perpendicolare all'inferitura** della vela di prua imbarcata che ha la più grande superficie e che può essere utilizzata in regata.

LPV: La più grande HLP delle vele di mezzana.

HHW: La **larghezza a metà** della balumina della vela di prua che ha la più grande superficie.

HTW: La **larghezza a tre quarti** della balumina della vela di prua che ha la più grande superficie.

HUV: La **larghezza a sette-ottavi** della vela di area maggiore tra le vele di prua.

Freccia della Base: Distanza massima tra la linea retta che unisce il **punto di mura** al **punto di scotta** e il bordo più esterno della base della vela. Questo segmento è perpendicolare alla retta che collega i punti di scotta e di mura.

Attrezzatura a cutter: Un cutter è un'imbarcazione che può portare più di una vela di prua di bolina in regata. Le misurazioni effettuate su una tale attrezzatura saranno utilizzate per IRC.

HLU cutter: **Lunghezza dell'inferitura** della vela di prua misurata parallelamente allo strallo come la distanza tra il più basso **punto di mura** e il più alto **punto di drizza** di tutte le vele di prua presenti simultaneamente, a bordo, durante la regata.

HLUmax cutter: Misurata come HLU cutter.

HLP cutter: La più breve distanza tra il **punto di scotta** più a poppa di ogni vela di prua fissata nell'asse dell'imbarcazione e l'**inferitura** della vela di prua più avanti, che possono essere montate simultaneamente, a bordo, durante la regata.

HHW cutter: Larghezza a metà altezza della vela di prua. Il più grande dei due valori tra il 50% di HLP cutter o HHW della vela di prua che ha maggior superficie.

HTW cutter: Larghezza a tre quarti di altezza della vela di prua. Il più grande dei due valori tra il 25% di HLP cutter o HTW della vela di prua che ha maggior superficie.

HUV cutter: Larghezza più alta della vela di prua. Il più grande dei due valori tra il 12,5% del HLP cutter o HUV della vela di prua che ha maggior superficie.

VELE – RANDA

MHW: **Larghezza a metà altezza** della balumina della randa.

MTW: **Larghezza a tre quarti dell'altezza** della balumina della randa.

MUV: **La larghezza a sette-ottavi** della randa.

VELE - SPINNAKER

SPA: La superficie massima autorizzata dello spinnaker.

SLE: La **balumina** dello spinnaker imbarcata che ha maggior superficie.

SLU: La **lunghezza dell'inferitura** dello spinnaker imbarcato che ha maggior superficie.

SFL: La **lunghezza della base** dello spinnaker imbarcato che ha maggior superficie.

SHW: La **larghezza a metà altezza** dello spinnaker imbarcato che ha maggior superficie.

Tutti i diritti sono riservati. Questo Regolamento non può essere riprodotto, ri-trasmesso o copiato da nessun mezzo senza l'autorizzazione rilasciata dall'Union Nationale pour la Course au Large e dal Royal Ocean Racing Club.