

AIPRO SURPRISE ITALIA

2010

VARIANTI PER L'ITALIA AL

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE DELLA CLASSE

SURPRISE

A) OBBLIGO MOTORE A BORDO

Nelle regate in acque nazionali non valide per il Circuito Europeo, o per quelle definite sul Bando di Regata come "OPEN", E' OBBLIGATORIO A BORDO UN MOTORE DEL PESO NINIMO DI KG. 14 CON ALMENO DUE LITRI DI CARBURANTE posizionato in cabina sul pagliolo in corrispondenza del bulbo. E' altresì obbligatorio a bordo il SUPPORTO MOTORE.

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO NAZIONALE

Vedi capitoli I.5.2 e I.5.3 del Regolamento di stazza.

Introduzione.

Il presente regolamento è un'evoluzione del precedente che ha lo scopo di metterlo in concordanza con le regole internazionali dell'ISAF.

Lo scopo è assicurare coerenza tra l'organizzazione e la monotipia dell'imbarcazione.

Non porta nessun sconvolgimento alle regole precedentemente stabilite.

Le procedure per le misurazioni di stazza, conformi agli ERS, sono state tolte dal presente Regolamento e possono essere richieste alle ASN.

Tabella delle abbreviazioni

ISAF International Sailing Federation

MNA ISAF Member National Authority

ASI Associazione proprietari Surprise Internazionale

ASN Associazione proprietari Surprise Nazionale

ERS The Equipement Rules of Sailing

OSR Off Shore Special Regulation

RRS The Racing Rules of Sailing

Nota:

sono in carattere "*italico*" le regole specifiche per una associazione nazionale.

Sono in "grassetto" le regole che hanno subito una modifica dopo il 2008.

REGOLAMENTO DI STAZZA NAZIONALE E INTERNAZIONALE

CAPITOLO I - GENERALITA' - AMMINISTRAZIONE

I.1 Finalità del regolamento

Permettere di controllare la monotipia degli scafi, antenne, manovre fisse e correnti, del piano velico, dell'attrezzatura esterna e dell'arredamento, al fine di evitare modifiche o dispositivi troppo complessi e costosi, per mantenere il Surprise semplice ed economico con la possibilità di regalare ad armi pari.

Al fine di salvaguardare lo spirito del regolamento, in caso di controversie, gli articoli I.3 e I.8 sono preponderanti e fanno fede.

I.2. Revisione del regolamento

Dopo ogni stagione, la Commissione Tecnica si riunirà per studiare le modifiche o le restrizioni da apportare al Regolamento. Queste modifiche saranno presentate per iscritto al momento della convocazione dell'Assemblea Generale Nazionale. In caso di divergenze fra le diverse ASN, faranno testo le decisioni dell'ASI.

I.3. Rispetto del Regolamento

Per partecipare a delle regate di classe riservate ai Surprise, i concorrenti dovranno accertarsi che le proprie imbarcazioni siano strettamente conformate alle Regole di stazza in vigore. Il mancato rispetto di queste Regole comporterà la squalifica della barca per l'intera regata. Ogni modifica all'imbarcazione che presenti una certa ambiguità in rapporto allo spirito del presente Regolamento, sarà sottomessa all'approvazione preliminare della Commissione Tecnica Internazionale

I.4. Partecipazione alle regate

Nessuna barca potrà partecipare alle regate di classe se non è conforme al presente Regolamento e se il suo proprietario o timoniere non sono membri dell'ASN o non abbiano pagato la quota annua d'iscrizione.

I.5. ORGANIZZAZIONE DEI CAMPIONATI DI CLASSE

I.5.1. Definizione

E' considerato Campionato di classe ogni Campionato Nazionale e/o Internazionale segnato sotto la rubrica "Championat International" **del calendario del ASI**, in accordo con le diverse ASN. Sarà corso secondo RRS dell'ISAF, fatta eccezione per le OSR. (quest'ultima regola si applicherà solo per le regate d'altura oltre le 6 miglia), delle Autorità Nazionali, del presente Regolamento e di quelle del Club Organizzatore.

I.5.2. Validità di un campionato

Un Campionato di classe è valido quando vengono corse almeno 4 prove di cui un eventuale percorso costiero, sotto riserva di modifiche da parte dell'ASN del paese organizzatore. Gli altri percorsi saranno di tipo a bastone.

SVIZZERA

In Svizzera il percorso costiero potrà essere effettuato solo dopo 4 prove a bastone valide.

Per il percorso costiero, l'arrivo del primo concorrente dovrà avvenire possibilmente entro le 22 ore dalla partenza.

I.5.3. Classifica

Il punteggio si calcola secondo il “ sistema punti MINIMA “ dell’ISAF (A4.1). A partire dalla quarta prova valida la peggiore sarà scartata

I.5.4. Velocità minima

La velocità media della prima barca arrivata deve essere di 2 (due) nodi minimi su tutto il percorso, **tracciando una linea dritta tra ogni boa.**

I.5.5. Equipaggio

Durante un campionato, il numero dei componenti dell’equipaggio sono fissi e costanti dalla prima all’ultima prova e può essere da 2 (due) a 6 (sei) membri. Il peso dell’equipaggio NON dovrà superare i 400 Kg. in camicia, pantaloncini e biancheria personale.

Delle restrizioni supplementari possono essere imposte dalle singole Autorità Nazionali.

I cambiamenti d’equipaggio devono essere comunicati per iscritto alla Giuria prima della partenza della prima prova, salvo cause di forza maggiore, nel qual caso dovrà essere fatta richiesta scritta alla Giuria.

I.5.6. Pubblicità

I campionati di monotipia si corrono sotto la categoria “C” delle regole di pubblicità dell’ISAF

I.6. ORGANIZZAZIONE DEI CRITERIUM

I.6.1. Definizione

Sono considerate come CRITERIUM le regate che riuniscono i monotipi Surprise e che non corrispondono né ai regolamenti dei Campionati di classe né a quelli delle regate costiere. : SVIZZERA e ITALIA Per i Criterium sono applicate le seguenti modifiche

a) Validità e classifica

Perché un Criterium sia valido devono essere corse almeno 2 prove.

Per la classifica, dalla quarta prova valida si potrà eliminare la peggiore.

b) Velocità minima.

La velocità media minima del primo arrivato deve essere almeno di 1,5 nodi, **tracciando una linea dritta tra ogni boa.**

c) Equipaggio.

Non è obbligatorio che il numero dei membri dell’equipaggio sia fisso e costante dalla prima all’ultima prova. Il numero può variare da 2 a 6, ma il peso totale dell’equipaggio non dovrà superare i 400 Kg.

d) Pubblicità.

I Criterium si corrono sotto la categoria “C” delle regole di pubblicità dell’ISAF.

I.7. Organizzazione delle regate crociere

I.7.1. Definizione

Sono considerate come Regate crociere tutte le regate ove sono ammessi altri monotipi oltre ai Surprise, anche se viene stilata una classifica separata per classi.

Sono egualmente considerate Regate crociere quelle regate con classifica unica stilata con la formula metrica e/o tempo compensato

I.7.2. Varianti

IN DIFFORMITA' AL REGOLAMENTO INTERNAZIONALE, per le Regate crociere IN ITALIA NON sono ammesse varianti alla monotipia come descritta nel capitolo II , per cui non verranno applicate le varianti descritte nel I.7.2 del testo francese

I.8. REGOLE GENERALI DI MONOTIPIA.

Lo scafo, il ponte, le antenne, l'attrezzatura corrente e dormiente, gli allestimenti interni e le vele devono essere conformi alle regole di classe in vigore al momento della stazza iniziale del vostro Surprise, fatta eccezione alle modifiche e/o restrizioni successive presenti in questo Regolamento.

Le barche devono possedere un Certificato di Stazza fornito dalla Associazione. Questo certificato è rilasciato a nome del proprietario dalla ASN (Aspro Surprise Nazionale riconosciuta. Per gli altri paesi, dalla ASN a cui sono affiliati)

Il certificato di stazza perde la sua validità al cambio di proprietario o dopo una modifica allo scafo o all'attrezzatura non autorizzata e deve essere rifatto.

Una copia di tutti i certificati deve essere inviata a ASI (Aspro Surprise Internazionale jauge@asprosurprise.ch) dopo essere stata convalidata da ASN al fine di essere messa a repertorio sul sito www.asprosurprise.com .

I.9. NUMERO VELICO

Il numero velico sarà quello rilasciato dall'ASN, eventualmente in vincolo con l'importatore o la federazione concernente. In regata, questo numero è obbligatorio sulla randa in conformità alle ERS

I.10. MODALITA' MISURAZIONE

Le modalità di misurazione, salvo indicazione contraria prevista dal presente Regolamento, dovranno essere in accordo con le prescrizioni dell'ISAF contenute nei ERS.

(Procedure e fiches di riferimento sono disponibili presso le ASN)

CAPITOLO II - REGOLE SPECIFICHE

II.1. Lo scafo

II.1.1. Lo scafo e la coperta della barca dovranno essere costruiti secondo i modelli depositati presso il Cantiere ufficiale ed il Progettista che ne garantiscono la conformità.

II.1.2. Le dimensioni, le forme e le strutture devono essere conformi al piano del Costruttore ufficiale e dell'Architetto che ne garantiscono la conformità. **NON** è accettata nessuna modifica ai pezzi usciti dagli stampi originali del Cantiere. La Commissione Tecnica Internazionale si riserva il diritto di controllare queste conformità presso il costruttore.

II.1.3. Nello scafo e sulla coperta nessun buco è autorizzato per il passaggio di oggetti mobili tra l'interno e l'esterno quali: drizze, cavi, pulegge, ecc. Sono autorizzati solo i fori per il passaggio e/o rinvio delle volanti e del paterazzo.

II.1.4. Sono proibite tutte le modifiche di forma e della struttura dello scafo, che non siano conformi a quelle del Costruttore durante la loro realizzazione, salvo caso per caso previa autorizzazione scritta della Commissione Tecnica.

II.1.5 Lande

Le lande delle sartie devono essere al loro posto d'origine conformemente al piano originale (ref. 82 D) , la posizione delle lande del paterazzo e delle volanti sono libere

Rinforzi

E' permesso solo un eventuale rinforzo in corrispondenza delle lande delle sartie che deve essere realizzato come da piano e descrizione seguente:

Il rinforzo sarà realizzato con una contro piastra in compensato marino o in sandwich composito. In questo caso l'anima sarà composta di compensato marino e rivestito o in fibra di vetro o in alluminio in acciaio Inox. In entrambi i casi, lo spessore del rinforzo non potrà eccedere i 16 mm su tutta la superficie di detto rinforzo. Il rinforzo potrà essere stratificato allo scafo e al ponte.

Le lande potranno essere modificate o forate al fine di potersi attaccare e scaricare le forze sul rinforzo stesso. Al tempo stesso non devono essere modificate le geometrie e le dimensioni esterne (quelle che si vedono sul ponte) rispetto a quelle originali.

II.1.6. Bulbo

Il bulbo in ghisa, conforme al piano di stazza ref. 82 A, deve rispettare le dimensioni di stazza ed avere un peso di Kg. 500 + - Kg. 25.

II.1.7. Timone

Le dimensioni e forme del timone devono essere conformi a uno dei piani di stazza II.1.7 (a) o II.1.7. (b) così come alla loro sagoma. Durante lo stesso campionato potrà essere utilizzato solo uno dei due tipi di timone. In caso di incidente sarà possibile cambiarlo, previo autorizzazione scritta della Giuria.

Il peso minimo del timone deve essere di Kg. 14 compresa la bussola di fissaggio e perno di fermo.

II.1.8. Peso della barca

Il peso della barca non deve essere inferiore a Kg. 1250. Questo peso sarà verificato con scafo ed attrezzatura asciutti e secondo la procedura annessa ai differenti dinamometri ufficiali.

Durante l'operazione di pesatura, la barca dovrà essere provvista esclusivamente della seguente attrezzatura:

- 1 Albero, 1 boma con il suo vang, 1 tangone in stazza, 1 attrezzatura dormiente standard (drizze, carica alto e carica basso del tangone inclusi)
- l'attrezzatura corrente standard
- Porte e paglioli
- Gradino, tavolette e 4 materassini laterali, sedile di poppa (versione 2002)

In FRANCIA: per le regate in mare è permesso togliere i materassini. Il peso minimo dovrà comunque essere di Kg 1250

II.1.9. Peso mancante

Se necessario, il peso della barca dovrà essere portato a Kg. 1250 con:

- i pesi correttori dovranno essere in numero di 4
- dovranno essere resinati allo scafo e stampigliati dallo stazzatore
- saranno fissati in modo simmetrico rispetto all'asse longitudinale della barca
- il 60% del peso sarà fissato davanti al piantone dell'albero, sulla cuccetta di prua da ogni lato contro lo scafo

- il 40% del peso sarà fissato allo scafo all'altezza della linea di galleggiamento nei gavoni posteriori di dritta e di sinistra, accessibili dal pozzetto.
- Se necessario, è disponibile un piano dettagliato per il posizionamento dei pesi presso il Comitato tecnico o la ASN. In caso di controversie, farà fede in piano di riferimento. (schema II.1.9)

II.1.10. In caso di avarie, le riparazioni miranti a rinforzare l'attacco del bulbo, non dovranno oltrepassare in nessun caso il livello dell'asse del pavimento posto nella sua posizione originale, salvo autorizzazione scritta Direzione Tecnica Internazionale o di un suo rappresentante presso l'ASN.

II.1.11. Ogni barca versione export, o con attrezzatura più completa potrà essere modificata al minimo della versione standard.

II.2. Le antenne

II.2.1 Albero

L'albero deve essere realizzato in profilato estruso d'alluminio corrispondente alle seguenti caratteristiche:

- Peso al metro superiore a Kg. 1.9
- Sezione: lunghezza 115 +/- 10 mm., larghezza 80 mm +/- 5 mm.
- circonferenza: 282 mm minimi. Possibilità di rastremarlo dai 7850mm misurati dal punto 000, con un minimo di circonferenza di 210 mm.
- Il punto 000, a partire dal quale si prendono le misure dell'albero, è situato all'altezza del segno di stazza inferiore segnato sull'albero
- Il punto 000 è a 700 mm +/- 20 dal vertice del supporto d'origine stampato nel ponte.

II.2.2. L'albero deve essere conforme al piano di stazza **II.2.2.**

Dal 1993, sono riconosciuti solo gli alberi consegnati dal cantiere Archambault. Tutti gli alberi anteriori a questa data, di altra provenienza, o che siano stati modificati, dovranno essere presentati alla Commissione tecnica.

II.2.3. La base dell'albero non dovrà oltrepassare il supporto d'origine stampato nel ponte

II.2.4. Crocette

Le crocette devono essere in alluminio.

La lunghezza delle crocette deve essere di 850 mm +/- 10mm.

La distanza tra la corda congiungente il passaggio delle sartie e la faccia posteriore dell'albero deve essere di 333 mm +/-20 mm. (piano II.2.2.)

II.2.5. Boma

Il boma è realizzato in profilato estruso d'alluminio il cui peso deve essere obbligatoriamente superiore a Kg. 1.5.

II.2.6. Strisce di stazza

Le strisce di stazza sull'albero e sul boma devono essere dipinte di un colore nettamente visibile ed avere una larghezza minima di 30 mm che fasci l'intera circonferenza del profilo.

La parte superiore del boma, messo perpendicolarmente all'albero, non può essere a più di 00 mm +/- 20 mm dal punto 000 (bordo superiore della striscia inferiore segnato sull'albero)

Il bordo inferiore della striscia superiore che limita la tesatura della randa, non deve essere a più di 900 mm dalla parte superiore del boma.

Il bordo verso prua della striscia di stazza sul boma deve essere a non più di 3300 mm dalla faccia posteriore dell'albero, all'altezza dell'attacco del boma.

II.2.7. Tangone

Il tangone ha una lunghezza di massima di 3250 mm. fuori tutto, incluse le teste d'aggancio, e deve essere in alluminio.

II.2.8. Il tangone si fissa all'albero sia con anelli fissi sia con l'ausilio d'anelli scorrevoli su rotaia. In nessun caso questi anelli d'attacco devono sporgere oltre i 90 mm dalla faccia anteriore dell'albero. L'altezza massima dal punto 000 è di 1100 mm. preso sulla faccia superiore dell'anello.

II.2.9. Durante la navigazione il tangone non deve mai oltrepassare la prua quando è alloggiato sotto al barcone di prua.

II.3. L'attrezzatura

II.3.1. Attrezzatura dormiente

L'attrezzatura fissa è composta dai seguenti elementi:

- 1 strallo in cavo d'acciaio intrecciato di 5 mm di diametro minimo, regolabile a mezzo di lande o arridatoio
- 2 sartie alte in cavo d'acciaio intrecciato di 5 mm di diametro minimo, regolabile a mezzo di arridatoio.
- 2 sartie basse in cavo d'acciaio intrecciato di 4 mm di diametro minimo, regolabile a mezzo di arridatoio.
- 1 patarazzo in cavo d'acciaio intrecciato del 3mm di diametro minimo, regolabile con 1 o 2 paranchi. E' permessa una stecca del patarazzo in testa albero al fine di facilitare il passaggio della Randa.
- 2 sartie volanti facoltative in acciaio o in tessile, regolabili con 1 o 2 paranchi ad esclusione di qualsiasi altro sistema.

II.3.2. Attrezzatura corrente

L'attrezzatura corrente utilizzata in monotipia deve essere realizzata in treccia sintetica di un diametro minimo di 6 mm ed è composta da:

- 1 sola drizza della Randa
- 1 sola drizza del Genoa/Fiocco/Solent.
- 1 sola drizza dello Spi che non deve discostare più di 70 mm dalla parte anteriore dell'albero all'altezza dell'attacco dello strallo e la cui uscita non deve essere superiore ai 210 mm dall'attacco dello strallo.
- 1 carica basso ed 1 carica alto del tangone

(L'amantiglio del boma facoltativo)

(vedere piano ref II.2.2)

II.3.3. Drizze

Sulle barche dotate di 2 drizze del Genoa e/o di 2 drizze di Spi, è consentito l'utilizzo di una sola di loro durante il cambio della vela.

II.4. LE VELE

II.4.1. la scelta della veleria è libera.

II.4.2. Le vele devono essere conformi al presente Regolamento
Le definizioni e le procedure di misurazione sono conformi alle prescrizioni ERS.
La dimensione dei rinforzi è libera.

II.4.3. Materiali

Tutti i nuovi tessuti introdotti nella classe dovranno essere preventivamente approvati per iscritto dalla Commissione Tecnica Internazionale.

II.4.4. Per tutte le prove della Classe, uno ed un solo gioco di vele è autorizzato a bordo dalla prima all'ultima prova. Questo gioco di vele comprende:

- 1 Randa
- 1 Genoa
- 1 Fiocco Solent
- 1 Fiocco tormentina
- 1 Spinnaker.

(Per le classifiche che si stilano su un numero di regate separate in più periodi, potranno essere effettuati dei cambiamenti di vele entro ciascuna di queste sessioni di regata).

II.4.5. Randa

tessuto poliestere di grammatura compresa tra 230 e 275 gr/mq,
(ossia tra 5.5 e 6.5 Oz US)

a) sono autorizzati:

- due finestre in film PVC o poliestere con o senza trama di rinforzo.

Una finestra bassa posta sotto il terzo inferiore della vela e una finestra alta posta nel secondo terzo superiore.

- Meolo di regolazione base e balumina
- Un Cunningham di regolazione della tensione della inferitura
- Base libera. Il grembiale non dovrà eccedere in nessun punto più di 15 cm. rispetto alla linea congiungente il punto di mura ed il punto di scotta

b) La dimensione dei rinforzi è libera.

c) La Randa deve avere almeno una mano di terzaroli (vera con relativi rinforzi) ad un'altezza compresa tra i 100 cm e 400 cm dal punto di mura.

d) 4 stecche che dividono la balumina in parti pressochè uguali (Tolleranza di +- 100 mm.)

La loro larghezza deve essere inferiore ai 50 mm

Solo quella superiore potrà essere "forzata", le altre tre stecche non potranno essere più lunghe di 1200 mm.

e) La sigla, il numero velico e le lettere simbolo della nazionalità dovranno essere presenti sulla vela e posizionati conformemente alle ERS.

f) Durante la navigazione, la tesatura dell'inferitura e della base di Randa non devono oltrepassare i limiti definiti dalle marche di stazza dipinti su albero e boma. (vedi II.2.6.)

Le misure massime sono:

- Lunghezza balumina = 9700 mm
- Testa della Randa(tavoletta) = 160 mm
- la misura ai $\frac{3}{4}$ della balumina = 1300 mm

- la misura a 1/2 della balumina = 2250 mm
- finestra bassa (superficie) = 0.7 mq
- finestra alta (superficie) = 0.3 mq

II.4.6. Genoa

Struttura in:

- a) Tessuto Poliestere di un peso compreso tra 230 e 275 gr/mq.
(ossia tra 4.0 e 6.0 Oz US)
- b) o materiale Poliestere composito laminato peso minimo 150 gr/mq.

Per ogni ferzo o pannello laminato:

- Il peso al mq. deve essere uniforme.
- Le fibre devono essere rettilinee e uniformemente parallele.

Ancora:

- a) Sono autorizzati:
 - 2 finestre
 - meolo e balumina
 - un Cunnigham di regolazione dell'inferitura
- b) Le stecche sono vietate
- c) Le dimensioni dei rinforzi sono libere.

Le misure massime sono:

IG (Inferitura)	8050 mm	Minimo	7850 mm
Sommet H (testa/tavoletta pt di drizza)	40 mm		
LP (distanza pt di scotta/inferitura)	4020 mm	Minimo	4000 mm

II.4.7. Fiocco Solent

Struttura in tessuto Poliestere (grammatura compresa tra 230 e 275 gr/mq)

- a) Sono autorizzati:
 - 2 finestre
 - meolo e balumina
 - un Cunnigham di regolazione dell'inferitura
 - una mano di terzaroli
- b) Le stecche sono vietate
- c) Le dimensioni dei rinforzi sono libere

Le misure massime sono:

IG (Inferitura)	7950 mm	Minimo	7750 mm
Sommet H (testa/tavoletta pt di drizza)	40 mm		
LP (distanza pt di scotta/inferitura)	3000 mm	Minimo	2800 mm

II.4.9. Fiocco Tormentina

Struttura in tessuto Poliestere (grammatura compresa tra 230 e 275 gr/mq)

- a) Sono autorizzati: meolo e balumina
- b) Sono vietate: le stecche
- c) Le dimensioni dei rinforzi sono libere.

Le misure massime sono:

IG (Inferitura)	5500 mm
Sommet H (testa/tavoletta pt di drizza)	40 mm
LP (distanza pt di scotta/inferitura)	2300 mm

II.4.9. Spinnaker

Struttura in tessuto Poliammidico (Nylon) o Poliestere, di un peso compreso tra 36 e 55 gr/mq.

Le misure massime sono:

Balumine laterali – SL1 e SL2	8850 mm	Minimo	8450 mm
Larghezza a meta altezza – SMG	5550 mm		
Base – SF	5700 mm	Minimo	5300 mm

Sugli Spinnaker non sono obbligatori ne la sigla e logo della classe ne il numero velico

II.5. Attrezzatura di coperta

II.5.1. L'attrezzatura è libera, salvo le restrizioni del presente Regolamento.

II.5.2. Sono obbligatori:

- a) I balconi di prua e di poppa (per i balconi di poppa salvo la prima versione)
- b) Le draglie devono essere conformi ai Regolamenti Marittimi in vigore in ogni Paese.
Sono permesse le cinghie tra il balcone di poppa e l'ultimo candeliere.
- c) In funzione del tipo di navigazione, 2 o 4 candelieri

In mare, oltre le 6 miglia, sono obbligatori 4 candelieri e la distanza tra la testa del primo candeliere ed il punto d'attacco della draglia al pulpito di prua deve essere compresa tra 1700 mm e 2000 mm, draglia e cinghia devono essere tese.

Entro le 6 miglia e per nei piani di acque interne, è autorizzato di sopprimere il candeliere di prua e discendere la draglia sino al livello del ponte nel punto del candeliere tolto, lasciando tuttavia la draglia continua e fissata al punto d'origine sul pulpito di prua. Dalla poppa del candeliere restante, la distanza della draglia o della cinghia rispetto al ponte, non deve essere inferiore ai 150 mm nel suo punto mediano, sotto una pressione di Kg 1,5 .

II.5.3. I seguenti componenti dell'attrezzatura di coperta possono essere modificati o aggiunti:

- Marca e grandezza dei bozzelli
- Marca e grandezza degli stopper e strozza-scotte
- Marca e grandezza dei winch – L'attrezzatura del pozzetto deve comprendere al minimo 2 e al massimo 4 winch che devono trovarsi nella posizione d'origine
- I paranchi o scatole paranchi per cazzare le drizze
- Marca e grandezza del carrello Randa (Sotto riserva che il suo posizionamento longitudinale resti quello di origine e non superi il livello della panchetta all'angolo superiore di questa)
- Marca e grandezza dei carrelli del Genoa (Il loro posizionamento è libero a condizione che resti sul passavanti)
- Consolle sul tambuccio per la posa di strozza-scotte
- Vang rigido del boma (sotto riserva che venga fissato al piede d'albero)
- Supporto del boma
- Marca, materiale e diametro dei "bouts de réglage" (ad eccezione delle drizze e del bilancino del tangone II.3.2)
- Stick
- Punta piedi
- Bussola (classica o elettronica)
- Log, profondimetro e GPS portatile
- Segnavento (non elettronico)
- Luce ponte sull'albero ed in cabina (nelle misure conformi alla navigazione)
- Batteria

- Avvolgifiocco utilizzato come avvolgitore o avvolgitore
- Strallo a doppia canalina (sotto riserva che venga utilizzata una sola drizza del Genoa/Fiocco-II.3.2) La larghezza della canalina di prua deve essere sommata alla dimensione LP delle vele (II.5.10 c)

II.5.4. Sono vietati in regate di monotipia:

- Gli arridatoi idraulici e/o vang idraulici.
- Modificare durante la navigazione la tensione delle sartie, se non con il paparazzo e le volanti
- Tutti i sistemi analitici di navigazione elettronica
- I sistemi di “Fiocchi autoviranti”
- I tangoni automatici e/o telescopici.

II.6. Arredamento obbligatorio

II.6.1. In regata, le barche devono avere a bordo l’arredamento minimo corrispondente a quello della versione standard, le loro dimensioni e pesi devono essere conformi a quelli dichiarati dal costruttore:

- a) le porte di entrata
- b) il pagliolo, le tavolette dei materassini laterali, i ripiani dei gavoni, la tavoletta di chiusura del gavone di prua, lo sportello del gavone ancora, il gradino di discesa e tutto ciò che è rigido e fissato della versione standard.
- c) I porta oggetti delle versione standard
- d) I 4 cuscini laterali

In FRANCIA è permesso togliere i cuscini laterali durante le regate in mare. Tuttavia, il peso della barca deve restare conforme alla regola II.1.8.

Se l'imbarcazione non dovesse rispettare questa regola, si dovranno aggiungere dei pesi correttori

II.6.2. il coperchio del tambuccio, il coperchio del gavone ancora, i coperchi originali dei gavoni di poppa, nonché l’osteriggio di prua e quelli eventuali di poppa e la panchetta di poppa, devono essere al loro posto. (vedere regola II.1.8)

II.6.3. Nelle regate di monotipia è vietato lasciare il motore e il suo supporto fissato sullo specchio di poppa.

II.7 Dotazioni di bordo obbligatorie

II.7.1. Per le regate, l’armamento delle dotazioni minime obbligatorie, comuni alle varie ASN è il seguente:

- Le luci di navigazione, bianco, verde e rosso, fisse ed inamovibili
- 1 secchio o sassola
- 1 segnale sonoro
- 1 anulare con cima di 20 mt
- 1 salvagente per ogni persona imbarcata
- 1 ancora (o di Kg. 8 o di Kg 6 + 3 m. di catena di 6 mm minimo)
- 1 cima ancora di 30 Mt., diametro 10mm
- 1 mezzo marinaio
- 2 pagaie o un bratto
- 4 para bordi di un diametro minimo di 14 cm
- 1 bussola di rotta

- 1 torcia elettrica

Le imbarcazioni possono avere altre dotazioni in più, per il rispetto delle norme marittime nazionali.

II.8. Equipaggio

II.8.1 Durante un campionato, il numero ed i membri dell'equipaggi sono costanti dall'inizio alla fine del campionato. Delle restrizioni supplementari potranno essere richieste dall'Autorità nazionale. I cambi d'equipaggio dovranno essere annunciati prima dell'inizio della prima prova, salvo casi di forza maggiore.

II.8.2. La composizione dell'equipaggio dovrà rispettare la regola I.5.5. .

II.8.3. Le cinghie e tutti i sistemi che permettano di agganciare i piedi sono vietati.

II.8.4. Il raddrizzamento è autorizzato a patto che sia effettuato da seduti o sdraiati, unicamente a forza di braccia. N nessun caso il busto si deve trovare fuori dalla draglia.

CAPITOLO III - CONDIZIONI DI APPLICAZIONE

III.1. Condizioni generali

Il presente Regolamento è applicabile a partire dal **25 Gennaio 2010** .

III.2. Eccezioni

Le imbarcazioni aventi le vele stazzate e timbrate prima della pubblicazione del presente Regolamento saranno ammesse alle regate di classe e a tutte le altre regate valide per i diversi campionati. Esse saranno tuttavia suscettibili di verifiche.

III.3. Casi particolari

III.3.1. *ITALIA: per le barche italiane diverse modifiche potranno essere accertate nella cabina e nel pozzetto, modifiche rese obbligatorie dalle legge Italiana, fatte dal cantiere Archambault (sotto riserva di approvazione dell'ASI). Si fa riferimento alle modifiche del cantiere.*

III.3.2. Casi particolari non previsti da questo Regolamento che potranno presentarsi ad un controllo di stazza, saranno esaminati dai responsabili della Commissione Tecnica.

III.3.3. In caso di divergenze per le interpretazioni linguistiche del presente Regolamento, solo il testo francese farà fede, fino al riconoscimento da parte dell'ISAF.

24 Gennaio 2010