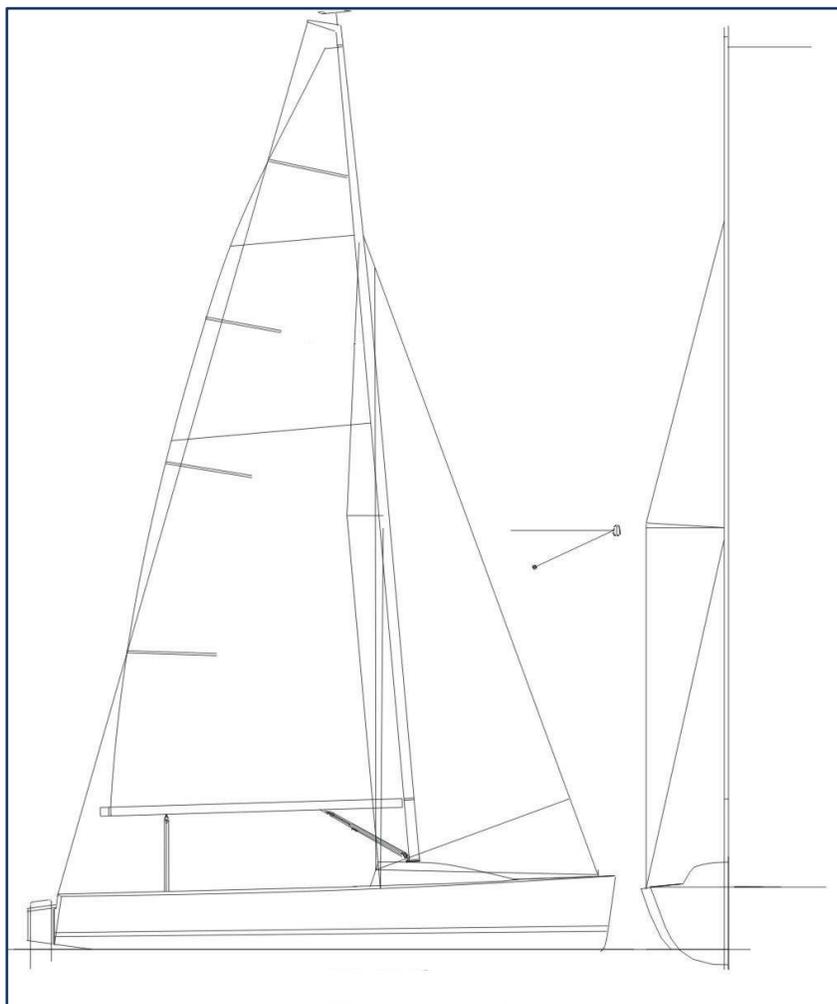




# REGOLAMENTO INTERNAZIONALE H22 ONE DESIGN 2019

---

*(versione 1<sup>a</sup>: effettivo da gennaio 2019)*





# INTRODUZIONE

---

*Questa introduzione rappresenta solo una premessa di fondo informale mentre le vere regole internazionali della Classe H22 One Design iniziano a partire dalle pagine successive.*

*La Classe H22 One Design è stata creata come una rigorosa classe one-design, dove la vera sfida mentre si regata è tra gli equipaggi e non tra le barche e le attrezzature. L'obiettivo fondamentale di queste regole di classe è quello di garantire che questo concetto sia mantenuto e che le barche siano le più identiche possibile nella costruzione, nella forma dello scafo e delle appendici, nel peso, nella distribuzione di pesi, nelle attrezzature, nel rig, nel sartame e nel piano velico. Pertanto, il carotaggio, la foratura, la ricostruzione, la sostituzione di materiale, la rettifica o il riposizionamento di attrezzature standard, il fairing (carenatura) di parti interne o esterne dello scafo, delle appendici dello scafo o del rig che migliorino i momenti di inerzia, o che cambino le forme standard o i contorni di quanto sopra indicato, sono vietati.*

*Gli scafi, le coperte, le appendici dello scafo, le antenne (albero, boma e bompresso), i candelieri ed ogni parte dell'imbarcazione H22 One Design realizzata con appositi disegni (coperti da proprietà intellettuale) devono essere prodotti esclusivamente da H22 One Design s.r.l., cantiere detentore dei diritti di produzione dell'imbarcazione H22 One Design, o da un costruttore dalla stessa autorizzata. L'equipaggiamento viene costruito secondo le specifiche di costruzione dell'H22 One Design e secondo quanto indicato nel manuale del proprietario. Queste parti possono essere modificate solo nella misura consentita nella sezione C del regolamento di classe in vigore.*

*Le vele dell'H22 One Design sono controllate per verificare tutte le dimensioni primarie e possono essere realizzate da qualsiasi produttore. Al fine di confermare la conformità con le regole di classe, le vele devono essere certificate da uno stazzatore ufficiale o da un produttore autorizzato sotto la certificazione mondiale Sailing in House. Le vele, dopo aver effettuato i controlli sopra indicati, possono essere modificate solo nella misura consentita nell'apposita sezione del regolamento di classe in vigore.*

*Le norme che regolano l'uso delle attrezzature durante una regata, sono contenute nella sezione C di queste regole di classe, nella parte I delle ERS (Equipment Rules of Sailing) e nelle regole di regata in vigore (RRS= Racing Rules of Sailing).*

*L'equipaggiamento e/o i componenti che non sono specificamente permessi dalle regole di classe in vigore, non sono ammessi; questa restrizione riguarda non solo l'uso, ma anche la presenza a bordo di tali equipaggiamenti e/o componenti.*

**Queste regole sono regole di classe chiuse:  
se non affermano specificamente che "si può" significa che "non si può".**

# INDICE

<b>PARTE 1 – AMMINISTRAZIONE</b>		C.7 Obblighi e divieti durante le regate di classe	14
Monotipia - Obbiettivi del regolamento di classe	4	C.8 Imbarcazione	15
Regola fondamentale	4	C.9 Scafo	16
<b>Sezione A – Generale</b>		C.10 Appendici	19
A.1 Lingua	4	C.11 Rig	20
A.2 Abbreviazioni	4	C.12 Vele	24
A.3 Autorità	5	C.13 Regole di gestione della barca	25
A.4 Amministrazione della Classe	5	C.14 Numeri sulla prua	26
A.5 Associazione di classe	5	<b>Sezione D – Scafo</b>	
A.6 Modifiche al Regolamento di Classe	5	D.1 Parti	27
A.7 Interpretazione delle Regole di Classe	6	D.2 Generale	28
A.8 Interpretazione delle Regole di Classe durante un evento	6	<b>Sezione E – Appendici</b>	
A.9 Numero velico	6	E.1 Parti	28
A.10 Certificato di conformità e invalidità	6	E.2 Generale	29
A.11 Armatore (definizione)	6	<b>Sezione F – Rig</b>	
A.12 Stazza	7	F.1 Parti	29
A.13 Certificato di stazza	7	F.2 Generale	30
A.14 Invalidità del certificato di stazza	8	<b>Sezione G – Vele</b>	
A.15 Costruttore (definizione)	8	G.1 Parti	30
<b>Sezione B – Idoneità dell'imbarcazione e ispezioni</b>		G.2 Generale	31
B.1 Regole di classe e certificati	9	G.3 Randa	31
B.2 Ispezioni	9	G.4 Fiocco	33
B.3 Modifiche, manutenzioni, sostituzioni e riparazioni	9	G.5 Gennaker	35
B.4 Adesivi e sigilli applicati durante un evento	10		
		<b>ALLEGATI</b>	
<b>PARTE 2 – REQUISITI E LIMITAZIONI</b>		"A" – Piano Velico	36
<b>Sezione C – Condizioni per regatare</b>		"B" – Antenne	37
C.1 Generale	11	"C" – Simbolo di Classe	38
C.2 Pubblicità	11	"D" – Chiglia	39
C.3 Equipaggio	12	"E" – Timone	40
C.4 Equipaggiamento personale	13	"F" – Assetto organizzativo H22 OD	41
C.5 Equipaggiamento portatile	13	Allegato "G" – Aggiornamento attrezzatura H22: Specifiche	42
C.6 Ulteriori specifiche al regolamento di classe	14		

# **PARTE 1 - AMMINISTRAZIONE**

---

## **MONOTIPIA - OBIETTIVI DEL REGOLAMENTO DI CLASSE**

- L'H22 One design prodotto in sandwich di vetroresina, d'ora in avanti semplicemente detto H22, è un'imbarcazione monotipo;
- Scopo di questo regolamento è quello di garantire e controllare l'effettiva monotipia delle imbarcazioni per quanto concerne la costruzione, la forma, il peso, la distribuzione dei pesi e l'equipaggiamento di scafo, coperta, timone, pinna, antenne, attrezzatura, piano velico e quant'altro presente sull'imbarcazione;

## **REGOLA FONDAMENTALE**

- Tutto quanto non espressamente consentito da questo regolamento è vietato. Qualsiasi chiarimento al presente regolamento deve essere chiesto alla Commissione Tecnica di ogni singola Associazione Nazionale di Classe H22 la quale, in caso di controversia, dovrà interpellare la Associazione Internazionale di Classe H22 tramite la relativa Commissione Tecnica Internazionale.

## **SEZIONE A - GENERALE**

### **A.1 LINGUA**

- A.1.1 La lingua ufficiale della classe è l'italiano; in caso di controversie sulla traduzione e/o sull'interpretazione del regolamento di stazza, prevarrà il testo in italiano.
- A.1.2 La parola “deve” rappresenta l’obbligatorietà di una regola, la parola “può” permette l’applicazione di quanto descritto.

### **A.2 ABBREVIAZIONI**

- A.2.1 ISAF International Sailing Federation  
MNA ISAF Member National Authority  
NSF National Sailing Federation  
ERS Equipment Rules of Sailing  
RRS Racing Rules of Sailing  
ICHA International Class H22 Association  
NCHA National Class H22 Association  
NTC National Technical Commission  
ITC International Technical Commission  
FIV Italian Sailing Federation  
H22 Imbarcazione H22 One Design

### A.3 **AUTORITA'**

- A.3.1 L'autorità internazionale della classe è l'ICHA che coopererà con le singole NCHA per tutti i motivi riguardanti tale regolamento.
- A.3.2 La ICHA o la NCHA, a seguito della documentazione tecnica fornita dalle relative Commissioni Tecniche, hanno l'autorità di revocare il certificato di stazza di un'imbarcazione.
- A.3.3 Il cantiere detentore dei diritti di produzione dell'imbarcazione H22 è la H22 One Design s.r.l..

### A.4 **AMMINISTRAZIONE DELLA CLASSE**

- A.4.1 L'amministrazione della classe farà capo ad ogni singola NCHA la quale farà riferimento alla ICHA.
- A.4.2 In paesi dove non esiste una NCHA, le funzioni, come definite nelle regole di classe, dovranno essere svolte dalla ICHA che può delegare l'amministrazione della classe alla NCHA territorialmente più vicina possibile.
- A.4.3 L'ISAF, un MNA, la ICHA, una NCHA, il detentore dei diritti di produzione o uno stazzatore ufficiale non potranno avere nessuna responsabilità legale nel rispetto di queste regole di classe.

### A.5 **ASSOCIAZIONE DI CLASSE**

- A.5.1 La NCHA organizzata come associazione di armatori, nelle persone del Presidente, del Segretario, e degli altri membri del Consiglio Direttivo eletti come da statuto, convocano le assemblee annuali.
- A.5.2 In tali assemblee saranno proposte dagli armatori eventuali modifiche al presente regolamento, le quali, se approvate con la maggioranza assoluta dei partecipanti, saranno proposte alla NCHA che si riserva il diritto esclusivo di accettarle o di rigettarle a seguito di consultazione con la Commissione Tecnica Nazionale (NTC). Le stesse verranno in seguito proposte alla ICHA che si riserva il diritto esclusivo di accettarle o di rigettarle a seguito di consultazione con la Commissione Tecnica Internazionale (ITC).
- A.5.3 Il cantiere detentore dei diritti di produzione dovrà necessariamente fare parte della ICHA e della ITC.
- A.5.4 La ICHA è costituita dai singoli membri di ciascuna NCHA.

### A.6 **MODIFICHE AL REGOLAMENTO DI CLASSE**

- A.6.1 Come da A.5.2, a tutela dell'assoluta monopia dell'H22, il presente regolamento dovrà essere modificato solo dalla ICHA, dopo approvazione per maggioranza di ogni singola NCHA. La ICHA, in sede di approvazione delle modifiche al regolamento di classe, dovrà inoltre prendere in considerazione le esigenze del cantiere detentore dei diritti di produzione.
  - A.6.2 Il cantiere detentore dei diritti di produzione potrà inoltre, a suo insindacabile giudizio, cambiare fornitori o particolari, anche relativi alla costruzione, dell'H22 a patto che non snaturino la monopia della classe e le prestazioni delle singole imbarcazioni.
  - A.6.3 La ICHA si riserva di apportare modifiche al piano di coperta allo scopo di facilitare la conduzione dell'H22 a persone portatrici di handicap. Dette modifiche non devono riguardare
-

comunque aspetti determinanti ai fini delle prestazioni e saranno comunque concordate, previa consultazioni, con le singole NCHA.

#### **A.7 INTERPRETAZIONE DELLE REGOLE DI CLASSE**

- A.7.1 Ogni interpretazione delle regole di classe, eccetto per quanto previsto in A8., sarà a carico dell'ICHA che consulterà le singole NCHA, la ITC e il cantiere detentore dei diritti di produzione.
- A.7.2 In caso di discrepanza nell'interpretazione di ogni singola regola, piani, specifiche, termini o metodi di misurazione, faranno da riferimento le regole ISAF, WORLD SAILING, ERS e RRS.
- A.7.3 Ogni termine menzionato in questo regolamento, se non altrimenti definito nel regolamento stesso, è da interpretare secondo il Regolamento ISAF WORLD SAILING.

#### **A.8 INTERPRETAZIONE DELLE REGOLE DI CLASSE DURANTE UN EVENTO**

- A.8.1 Ogni interpretazione delle regole di classe durante un evento può essere a carico di una giuria nazionale e/o internazionale costituita in accordo con le RRS 87. Tale interpretazione sarà valida solo durante l'evento e l'autorità organizzatrice dovrà informare, appena possibile subito dopo l'evento, la NCHA dove si svolge l'evento la quale, a sua volta, informerà l'ICHA di tale interpretazione.

#### **A.9 NUMERO VELICO**

- A.9.1 Il numero velico dovrà essere attribuito dalla NCHA al momento dell'iscrizione e del versamento della prima quota di iscrizione alla stessa e corrisponderà comunque al numero progressivo di produzione indicato sulla targhetta applicata sull'imbarcazione direttamente dal cantiere detentore dei diritti di produzione.
- A.9.2 Inoltre, l'imbarcazione dovrà applicare sulle vele le lettere della propria nazionalità come indicato alla regola 77 e dell'Appendice G del RRS e secondo le regole di classe in vigore.

#### **A.10 CERTIFICATO DI CONFORMITA' E INVALIDITA'**

- A.10.1 L'H22 è consegnato nelle mani dell'armatore dal cantiere detentore dei diritti di produzione o da un suo delegato munito di:
- Copia del certificato di conformità in accordo alla direttiva 2013/53/EU;
  - Manuale del proprietario;
  - Placca apposta sull'H22 attestante il numero di serie dell'imbarcazione;
  - Copia del presente regolamento.
- A.10.2 INVALIDITA' DEL CERTIFICATO DI CONFORMITA'
- In caso di modifiche sostanziali che mettano in discussione la conformità dell'H22 secondo le norme vigenti al momento della consegna, il certificato di conformità potrà essere revocato.

#### **A.11 ARMATORE (DEFINIZIONE)**

- A.11.1 Sono considerati armatori coloro i quali risultino possedere o anche solo disporre di

un'imbarcazione o di una quota della medesima o della società armatrice, anche se non maggioritaria e che abbiano ottemperato al pagamento della quota associativa della propria NCHA per l'anno in corso.

## **A.12 STAZZA**

- A.12.1 L'imbarcazione per poter partecipare alle regate di classe, dovrà essere stazzata da uno stazzatore riconosciuto dalla NSF (Federazione Nazionale a cui è iscritto l'armatore). Qualsiasi stazzatore riconosciuto dalla NSF potrà essere abilitato dalla relativa NCHA, a proprio insindacabile giudizio, a stazzare le imbarcazioni e le vele sia prima della consegna dell'imbarcazione che durante un Campionato ufficiale.
- A.12.2 Le vele dovranno essere certificate da uno stazzatore riconosciuto dalla NSF come da A.12.1 che dovrà apporre sulla vela il proprio timbro e firma a validare la conformità delle stesse.
- A.12.3 Un MNA può nominare una o più persone responsabili di una veleria per misurare e certificare le vele prodotte da tale costruttore secondo le direttive della ISAF In-House Certification (IHC). Eventuali sistemi di marcatura approvati dall' ISAF per la IHC dovranno essere applicati alle vele in oggetto.
- A.12.4 Uno stazzatore non potrà misurare alcunché di una barca che lo veda coinvolto come proprietario o membro dell'equipaggio.
- A.12.5 Per quanto non contemplato in questo regolamento, faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF WORLD SAILING.

## **A.13 CERTIFICATO DI STAZZA**

- A.13.1 Il certificato di Stazza verrà emesso e rinnovato dalla NCHA al momento dell'iscrizione alla stessa e del versamento della quota di iscrizione per l'anno in corso.
- A.13.2 Sullo stesso saranno riportati i seguenti dati:
- Numero velico.
  - Data di emissione del certificato.
  - Dati relativi all'armatore.
  - Cantiere di costruzione.
  - Data di costruzione e numero di serie dell'imbarcazione.
  - Peso scafo in assetto di stazza come specificato in C.8.1.
  - Pesi correttori come specificato in C.8.2.
  - Peso dell'intera pinna come specificato in C.10.2a)
  - Peso del timone come specificato in C.10.3a)
  - Peso dell'albero. come specificato in C.11.3.9).
  - Peso boma. come specificato in C.11.4.1).
  - Lunghezza del bompresso completamente estratto come specificato in C.11.5.2).
  - Dati relativi allo stazzatore ed eventuali sue dichiarazioni per quanto rilevato durante le misurazioni.
-

#### **A.14 INVALIDITA' DEL CERTIFICATO DI STAZZA**

- A.14.1 Il cambio di proprietà invaliderà il certificato di stazza ma non sarà resa obbligatoria una remisurazione. Il nuovo armatore dovrà richiedere alla NCHA un nuovo certificato di stazza dopo avere restituito quello vecchio. In seguito verrà emesso un nuovo certificato di stazza per il nuovo armatore che sarà da quel momento responsabile del rispetto delle regole contenute nel regolamento di classe in vigore.
- A.14.2 Ogni alterazione, sostituzione o riparazione che renda differente qualsiasi particolare menzionato dal regolamento invaliderà il certificato fino a nuova verifica. È responsabilità dell'armatore verificare che la propria imbarcazione sia nel pieno rispetto del regolamento di classe in vigore.
- A.14.3 Sono a disposizione delle singole NCHA le dime ufficiali del bulbo e del timone costruite e fornite direttamente dal cantiere costruttore. Le tolleranze sono indicate in questo regolamento di classe al punto C.10.1 e).

#### **A.1 COSTRUTTORE (DEFINIZIONE)**

- A.15.1 L'imbarcazione H22 è stata progettata da ROB HUMPHREYS nel 1997; la produzione di serie in sandwich di vetroresina è curata dal 2015 da H22 One Design s.r.l. - Via Fratelli Recchi 2, 22100 Como -Italia- [info@h22onedesign.com](mailto:info@h22onedesign.com) con la collaborazione di NEW WIND SAS DI ROBERTO SPATA & C - Via V. Veneto, 2 - 22079 Villa Guardia (CO) – Italia - [info@nwind.it](mailto:info@nwind.it) .
- A.15.2 L'H22 (scafo, coperta, pozzetto, appendici, antenne, candelieri ed ogni parte dell'imbarcazione realizzata con appositi disegni, coperti da proprietà intellettuale) può essere realizzato solo da H22 One Design s.r.l. o da fornitori dalla stessa indicati nell'osservanza del regolamento in vigore, delle modifiche al regolamento proposte dalla ICHA e delle specifiche di costruzione dettagliate e definite dal progettista o dai fornitori indicati da H22 One Design s.r.l..
- A.15.3 L'assetto organizzativo adottato dalla H22 One Design s.r.l. per la produzione delle nuove imbarcazioni e per l'assistenza è indicato nell'allegato "F". La H22 One Design s.r.l. ha facoltà di modifica di tale assetto organizzativo a proprio insindacabile giudizio.

## **SEZIONE B – IDONEITA' DELL'IMBARCAZIONE E ISPEZIONI**

Affinché una barca sia idonea alle regate, deve rispettare le regole contenute in questa sezione.

### **B.1 REGOLE DI CLASSE E CERTIFICATI**

B.1.1 L'imbarcazione deve:

- a) Essere conforme con le regole di classe;
- b) Essere in possesso di una copia del certificato di conformità dell'imbarcazione;
- c) Essere in possesso di un certificato di stazza valido per l'anno in corso e compilato in ogni sua sezione;
- d) Avere a bordo vele corrispondenti alle specifiche della Sezione G di questo regolamento e certificate come da art. A.12.2 – A.12.3 – A.12.4 di questo regolamento;
- e) Avere versato la quota d'iscrizione alla NCHA.

B.1.2 È responsabilità dell'armatore assicurarsi che la propria imbarcazione sia conforme alle regole di classe del regolamento in vigore e alle specifiche indicate nei regolamenti ISAF, ERS e RRS per l'evento a cui partecipa.

### **B.2 ISPEZIONI**

B.2.1 In tutte le regate ove vige questo regolamento e in tutte le regate di circuito, compreso il Campionato Nazionale, sarà possibile effettuare dei controlli di stazza sulle imbarcazioni da parte della Commissione Tecnica nazionale o Internazionale (NCHA O ICHA) e/o da parte di stazzatori o persone delegate dalla NCHA o dalla Commissione Tecnica stessa che ospitano l'evento.

B.2.2 In caso di controversia durante un evento relativo al mancato rispetto delle regole di classe in vigore e/o di quanto indicato nel manuale del proprietario, qualora non siano indicate misure specifiche, la Commissione Tecnica della NCHA adotta la seguente procedura:

- a) Prende nota della misura o dell'item contestati (compresa l'attrezzatura e qualsiasi parte dell'imbarcazione) ed effettua la stessa identica misurazione su un gruppo di imbarcazioni (gruppo di controllo) selezionato a caso;
- b) La misurazione o item della barca contestata, eseguita con la stessa tecnica di cui sopra, deve essere confrontata con il gruppo di controllo;
- c) Se la misurazione o item della barca contestata si trova al di fuori della corrispondente gamma di misure rilevate nel gruppo di controllo, la Commissione Tecnica riferisce il tutto, unitamente ai dettagli dei metodi di misurazione e a qualsiasi altra informazione pertinente, al Comitato di Regata (CdR).
- d) In caso di interpretazione di una regola, si deve fare riferimento a quanto indicato al punto A.8.1 di questo regolamento di classe.

### **B.3 MODIFICHE, MANUTENZIONI, SOSTITUZIONI E RIPARAZIONI**

B.3.1 È obbligatorio che un armatore, o un suo delegato, segnali formalmente e preventivamente alla NCHA e alla Commissione Tecnica qualsiasi intervento che si voglia effettuare su qualsiasi parte dell'imbarcazione;

---

- B.3.2 Vigé quanto indicato in A.15.2;
- B.3.3 A garanzia del massimo rispetto della monotipia, tutte le modifiche, manutenzioni, sostituzioni e riparazioni relative all'imbarcazione H22, non esplicitamente consentite nel presente regolamento, devono essere realizzate dal cantiere detentore dei diritti di produzione o da uno o piú cantieri indicati da quest'ultimo. In tal senso fa riferimento quanto riportato al punto A.15.3;
- B.3.4 Il cantiere che esegue le modifiche, manutenzioni, sostituzioni e riparazioni dovr  emettere un verbale inerente l'intervento effettuato sull'imbarcazione; sulla base del verbale la NCHA e la Commissione Tecnica esprimeranno il proprio giudizio in merito alla necessit  di una nuova misurazione dell'imbarcazione e dell'emissione di un nuovo certificato di stazza con le relative spese a carico dell'armatore;
- B.3.5 Nel caso le modifiche, manutenzioni, sostituzioni e riparazioni siano effettuate da un cantiere differente da cantiere detentore dei diritti di produzione, o da un cantiere indicato da quest'ultimo, il certificato di stazza sar  temporaneamente sospeso e il cantiere scelto dovr  emettere un verbale inerente l'intervento effettuato sull'imbarcazione. In ogni caso l'imbarcazione sar  obbligatoriamente soggetta ad una nuova misurazione e all'emissione di un nuovo certificato di stazza con le relative spese a carico dell'armatore;
- B.3.6 Nel caso di cui al punto B.3.5, l'armatore pu  richiedere preventivamente alla NCHA e alla Commissione Tecnica se l'intervento o gli interventi che desidera effettuare sulla propria imbarcazione, richiedano e meno la procedura di una nuova misurazione e dell'emissione di un nuovo certificato di stazza.

#### **B.4 ADESIVI E/O SIGILLI APPLICATI DURANTE UN EVENTO**

- B.4.1 Se durante un evento venissero applicati degli adesivi o sigilli in sede di controlli preventivi, questi contrassegni non devono essere rimossi durante l'evento. Se tali contrassegni vengono danneggiati o persi, il fatto deve essere riferito al Comitato di regata o alla Commissione Tecnica non appena possibile.

## ***PARTE 2 – REQUISITI E LIMITAZIONI***

---

L'equipaggio e la barca devono rispettare le regole della Parte 2 durante le regate. In caso di conflitto prevarrà quanto indicato nella sezione C.

Le regole della Parte 2, come quelle di tutto il presente regolamento, sono regole di classe chiuse. I controlli delle misure del certificato e l'ispezione dell'attrezzatura devono essere effettuati in accordo con le regole di ERS, salvo quanto modificato nella Parte 2.

### **SEZIONE C – CONDIZIONI PER REGATARE**

#### **C.1 GENERALE**

C.1.1 Durante manifestazioni ufficiali appartenenti ai Circuiti Nazionali e/o Internazionali non potrà essere data la partenza con una intensità di vento costantemente superiore ai 25 nodi di vento reale; il rilevamento di tale intensità sarà affidato esclusivamente al Comitato di Regata della manifestazione in corso.

C.1.2 Le imbarcazioni possono partecipare liberamente a regate non previste dal calendario ufficiale di Classe, ma hanno comunque l'obbligo della piena osservanza a questo regolamento.

#### C.1.3 REGOLE:

- a) Deve essere applicata la parte 1 di ERS - Uso dell'attrezzatura;
- b) La regola 42.3 (c) delle RRS è modificata per consentire la regolazione della scotta del gennaker senza alcuna restrizione;
- c) La regola 49.2 delle RRS viene modificata in quanto le draglie sono utilizzate per sporgersi per il raddrizzamento e la tensione può quindi essere modificata. Rimane comunque salva la massima flessione consentita come al punto C.9.2 a)1).

#### **C.2 PUBBLICITA'**

C.2.1 Per quanto riguarda la pubblicità che le singole imbarcazione potranno esporre, si fa espresso riferimento alla Regulation 20 - Appendice 1 del World Sailing advertising code dell'anno in corso.

C.2.2 Per l'autorità organizzatrice la pubblicità è libera come da regole di Classe. Ai concorrenti potrà essere richiesto di esporre pubblicità scelta o fornita dall'autorità organizzatrice nei limiti previsti dalla Regulation 20 - Appendice 1 del World Sailing advertising code.

C.2.3 Il numero dei marchi pubblicitari non è limitato.

C.2.4 Riguardo la pubblicità devono essere applicate le seguenti restrizioni:

#### SCAFO:

- Un'area sulla fiancata di lunghezza pari al 20% della lunghezza di mt. 6.70 dell'H22, con l'esclusione di eventuali numeri da applicare sulla prua, a partire dall'estrema prua deve essere lasciata libera per la pubblicità di ogni singola regata;
- Un'area sulla fiancata di lunghezza pari a mt. 2.0 a partire dall'estrema poppa deve essere lasciata libera per la pubblicità scelta da ogni singola NCHA.

- Nell'area rimanente può essere esposta pubblicità, scelta da ogni singola imbarcazione;
- Sulla tuga può essere esposta pubblicità, scelta da ogni singola imbarcazione, per una lunghezza totale massima pari a 1.0 mt.;
- Sulla coperta può essere esposta pubblicità, scelta da ogni singola imbarcazione, in un'area non limitata. Quest'ultimo può essere collegato con il marchio pubblicitario esposto sullo scafo.

**APPENDICI:**

Può essere esposta pubblicità, scelta dall'imbarcazione, sulla lama della chiglia, sul bulbo, sul timone, sulla barra del timone e sul bompresso. Tali aree non sono limitate e ciascuna appendice può esporre un marchio pubblicitario differente.

**ALBERO:**

Può essere esposta sull'albero pubblicità scelta dall'imbarcazione. La lunghezza massima dei marchi pubblicitari deve essere pari a 2.0 mt..

**BOMA:** Sul boma può essere esposta pubblicità scelta da ogni singola NCHA. La lunghezza massima dei marchi pubblicitari deve essere pari a 1.5 mt.

**VELE:**

- GENNAKER: Nessuna restrizione è prevista.
- FIOCCO: Nessuna restrizione è prevista.
- RANDA: In ogni caso i marchi pubblicitari esposti devono essere sempre sottostanti e chiaramente separati dalle lettere identificative della nazionalità e dal numero velico dell'imbarcazione. In ogni caso, l'area tra le terza e la quarta stecca, deve essere lasciata libera per l'esposizione di un marchio pubblicitario scelto dalla NCHA.

### **C.3 EQUIPAGGIO**

#### **C.3.1 LIMITAZIONI**

- a) In regate di classe il numero complessivo dei membri dell'equipaggio dovrà essere compreso tra un minimo di 2 (due) e un massimo di 5 (cinque) persone e non verrà applicata nessuna restrizione inerente il peso complessivo dell'equipaggio se non la limitazione indicata sulla targhetta CE applicata sull'imbarcazione;
- b) Nell'ambito dello stesso evento non è permesso cambiare il numero complessivo dei membri dell'equipaggio;
- c) Gli equipaggi non dovranno indossare o portare vestiti o equipaggiamenti con lo scopo di aumentare il proprio peso (come da 43.1 (a) RRS); sono espressamente vietati i giubbotti di appesantimento;
- d) Verrà applicata la regola 43.2 RRS.

#### **C.3.2 LIMITAZIONI PER IL TIMONIERE**

- a) In tutte le regate ove vige questo regolamento e in tutte le regate di circuito, compreso il Campionato Nazionale, verrà applicata la regola 22 del Codice ISAF per la classificazione dei velisti (ISAF Sailor Classification Code).

- b) Solo i timonieri devono iscriversi e attenersi a quanto prescritto sul sito di World Sailing [https://members.sailing.org/classification/?view=req\\_new\\_classification](https://members.sailing.org/classification/?view=req_new_classification) . I timonieri senza una classificazione valida in corso, o le cui circostanze di occupazione sono cambiate, possono richiedere un nuovo certificato elettronicamente dal sito di World Sailing [www.sailing.org/classification](https://members.sailing.org/classification/?view=req_new_classification) - [https://members.sailing.org/classification/?view=req\\_new\\_classification](https://members.sailing.org/classification/?view=req_new_classification) ;
- c) I timonieri appartenenti al gruppo 3 non avranno la possibilità di timonare l'imbarcazione;
- d) I timonieri non classificati regolarmente per ogni singolo evento, verranno ritenuti appartenenti al gruppo 3.
- e) Sempre per quanto concerne i soli timonieri, in tutte le regate ove vige questo regolamento e in tutte le regate di circuito, compreso il Campionato Nazionale, verrà presa in considerazione la classificazione atleti presente nella Normativa della vela d'altura per l'anno in corso. Nessuno degli atleti presenti nella suddetta classificazione avrà la possibilità di timonare l'imbarcazione;
- f) In tutte le regate ove vige questo regolamento e in tutte le regate di circuito, compreso il Campionato Nazionale, i timonieri potranno timonare l'imbarcazione solo nel rispetto di tutte le regole sopra indicate ai paragrafi a), b), c), d), e);
- g) In caso di una sostituzione, per causa di forza maggiore, di un timoniere nel corso di ciascuna regata di circuito, compreso il Campionato Nazionale, il timoniere sostitutivo dovrà essere accettato all'unanimità dai partecipanti al relativo evento.

#### C.3.3 POSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

- a) RRS 49.2 viene modificata in quanto in regata è consentito superare le draglie solo con gambe, spalle, braccia e testa;
- b) In virata è vietato attaccarsi alle sartie;
- c) Durante la navigazione con il gennaker, l'equipaggio può stare davanti all'albero solo durante una virata o un'abbattuta, o al fine di eseguire delle riparazioni;
- d) Per raddrizzare la barca, gli equipaggi devono essere seduti rivolti verso l'esterno della barca in modo tale che almeno una parte del dorso della coscia e dei glutei siano in contatto con la coperta. L'equipaggio può stare in ginocchio sull'angolo di poppa laterale della coperta o, stare in piedi ma con almeno un piede sul pavimento del pozzetto;

### C.4 EQUIPAGGIAMENTO PERSONALE

#### C.4.1 OBBLIGATORIO

- a) Ogni imbarcazione deve essere dotata a bordo di un aiuto al galleggiamento per ogni persona di equipaggio imbarcata; tale aiuto al galleggiamento deve aderire al minimo standard EN 393, ISO 124020-5 (Level 50), or USCG Type III..

### C.5 EQUIPAGGIAMENTO PORTATILE

#### C.5.1 IN REGATA

- a) OBBLIGATORIO A BORDO
  1. Motore: è obbligatorio avere a bordo un motore fuoribordo di una potenza nominale

minima di 2 hp per i motori 4 tempi e 3 hp per i motori 2 tempi e comunque del peso minimo di 13 kg (senza carburante), funzionante e con almeno lt. 3.0 di carburante. Quando non in uso dovrà essere alloggiato nell'apposito vano posto nella parte anteriore del gavone più a prua del pozzetto con la testa posizionata verso prua.

2. Il serbatoio ausiliario, ove esistente, dovrà anch'esso trovarsi a bordo durante la regata, alloggiato nella medesima posizione del motore.
3. Un'ancora del peso minimo di Kg. 5.0 con catena. L'ancora non può pesare meno di 3,5 kg.;
4. Una cima dell'ancora non galleggiante della lunghezza minima di 30 mt. e del diametro minimo di mm. 8.0.
5. Un secchio della capacità minima di lt. 9.0.
6. Una pagaia;
7. Un aiuto al galleggiamento per ogni persona di equipaggio imbarcata come indicato in C.4.1 a)
8. Un anulare dotato di cima galleggiante della lunghezza minima di mt. 30.
9. I portelli scorrevoli, utili per la chiusura del tambuccio, dovranno essere sempre a bordo.
10. Una sassola;
11. Un golfare per l'ormeggio sul dritto di prua, sotto la landa utile per l'attacco dello strallo, di dimensioni simili a quello fornito in origine dal cantiere;

b) OPZIONALE

1. Sono ammessi VHF, log, bussola elettronica, GPS ed ecoscandaglio;
2. È consentito installare un windex non elettronico, in testa d'albero.
3. Lo stick del timone è libero.
4. È consentito applicare sulla testa dell'albero una stecca per il paterazzo; tale stecca dovrà avere una lunghezza massima di mm. 1080 dall'estremità posteriore della testa dell'albero.
5. È consentito l'uso di vernici antivegetative sull'opera viva;
6. È consentita una copertura, anche parziale, al golfare per l'ormeggio sul dritto di prua indicato al punto a) 11 precedentemente indicato;

**C.6 ULTERIORI SPECIFICHE AL REGOLAMENTO DI CLASSE**

C.6.1 È consentito eseguire operazioni di regolazione relative alla tensione delle sartie anche durante la regata.

**C.7 OBBLIGHI E DIVIETI DURANTE LE REGATE DI CLASSE**

C.7.1 Durante la regata dovranno trovarsi a bordo solo quattro vele stazzate: 1 randa, 1 fiocco e 2 gennaker (di cui il secondo gennaker è opzionale), pena la squalifica della regata in corso.

C.7.2 È vietato eseguire operazioni di regolazione relative alla lunghezza delle draglie dopo l'issata della bandiera di classe della procedura di partenza fino alla fine della regata.

- C.7.3 È vietato eseguire operazioni di regolazione relative alla lunghezza dello strallo di prua dal momento in cui l'imbarcazione lascia l'ormeggio fino alla fine della regata di ogni giornata, fermo restando l'obbligo di rispettare la lunghezza dello strallo di prua consentita al punto C.11.6 2);
- C.7.4 Il bompresso deve essere estratto solo simultaneamente all'issata del gennaker e deve essere retratto simultaneamente all'ammainata del gennaker stesso.
- C.7.5 Durante la navigazione nelle regate di classe è vietato mollare la drizza e la mura del gennaker più di 20 cm. rispetto alla massima tensione possibile ovvero rispetto a quando le 2 manovre sono cazzate al massimo.

## **C.8 IMBARCAZIONE**

C.8.1 Il peso dell'imbarcazione, asciutta e comprensiva solo di quanto indicato in C.8.4, non deve essere inferiore a 770 Kg.

C.8.2 Sono consentiti pesi correttori non superiori a 20 Kg.. Essi devono essere posizionati 50%, equamente divisi a dritta e a sinistra, nella parte più verso prua dei due gavoni interni dove sono applicate le sospendite, e 50% negli angoli anteriori del gavone più a poppa, equamente divisi a dritta e a sinistra come mostrato nella foto.



C.8.3 I pesi correttori saranno costituiti da panetti di piombo fissati, resinati allo scafo, timbrati e/o firmati dal cantiere e/o dal distributore nazionale e/o dallo stazzatore e registrati sul certificato di stazza dallo stazzatore stesso.

C.8.4 Nel calcolo del peso dell'imbarcazione è compreso solo quanto segue:

1. Scafo
2. Timone, completo di perni di fissaggio, e barra timone montati (esclusa prolunga).
3. Chiglia completa (incluso pinna, bulbo, piastra superiore di fissaggio e golfare utile per sollevare la chiglia).
4. Antenne (albero, boma e bompresso) complete di manovre fisse e drizze e del sistema avvolgibile correttamente e interamente montato.
5. Attrezzatura di coperta fissa e completa.
6. Manovre complete ad esclusione di: scotta randa, fiocco, gennaker, cime di rispetto e di ormeggio.
7. Portelli scorrevoli, utili per la chiusura del tambuccio.
8. Sospendite.

C.8.5 Si intende escluso tutto quanto non citato in C.8.4

## C.9 SCAFO

### C.9.1 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE

Quanto segue è consentito senza l'approvazione della Commissione Tecnica della NCHA e della ICHA:

- a) Sotto la linea di galleggiamento, il gelcoat può essere leggermente abrasivato ma solo per consentire l'applicazione di vernici o pellicole antivegetative. L'abrasione del gelcoat deve essere il minimo necessario per garantire l'adesione di tali prodotti. Se viene applicato un fondo di prodotto epossidico, deve essere applicata anche la vernice o la pellicola antivegetativa;
- b) La manutenzione ordinaria dello scafo, come la lucidatura, è consentita. In ogni caso le normali procedure di pulizia dello scafo devono essere conformi alla regola 53 del RRS che afferma quanto segue: "RESISTENZA D'ATTRITO: Una barca non deve emettere o lasciare uscire una sostanza, quale un polimero, né deve avere uno scafo con una superficie appositamente tramata che possa migliorare le caratteristiche di scorrimento dell'acqua all'interno dello strato limite.";
- c) Lo strato di gelcoat dello scafo non deve essere rimosso o ridotto se non per effettuare una leggera carteggiatura prima dell'applicazione di vernici, pellicole antivegetative o di una successiva verniciatura. Se lo scafo richiede di essere verniciato per riparare un gelcoat danneggiato, prima che venga iniziato il lavoro, è obbligatorio richiedere un parere alla Commissione Tecnica della NCHA o ICHA che può esprimersi anche in direzione di una nuova misurazione dell'imbarcazione a lavori finiti.
- d) Possono essere realizzati rinforzi locali nello scafo solo per il montaggio di sistemi di navigazione elettronica. Se esiste qualsiasi dubbio sull'interpretazione relativa ai rinforzi locali, prima che venga iniziato il lavoro di riparazione, è obbligatorio richiedere un parere alla Commissione Tecnica della NCHA o ICHA che può esprimersi anche in direzione di una nuova misurazione dell'imbarcazione a lavori finiti.
- e) Graffi sul gelcoat, aree minimamente danneggiate, e minori imperfezioni di stampaggio possono essere levigati e riparati, purché la forma originale dello scafo non venga alterata;
- f) La carteggiatura è vietata su tutto lo scafo, la coperta e le strutture interne a meno che non sia reso necessario per la riparazione di danni superficiali. Se esiste qualsiasi dubbio sull'interpretazione di "danno superficiale", prima che venga iniziato il lavoro di riparazione, è obbligatorio richiedere un parere alla Commissione Tecnica della NCHA o ICHA che può esprimersi anche in direzione di una rimisurazione dell'imbarcazione a lavori finiti.
- g) Su imbarcazioni che necessitino di riparazione nella zona di poppa, è permessa l'applicazione di una piastra metallica, posizionata all'interno dell'imbarcazione, che non deve però superare i 4 mm di spessore.
- h) Conformemente a quanto indicato nelle specifiche della regola A.15.2, gli agugliotti, le femminelle, il perno di fissaggio del timone e i candelieri possono essere sostituiti reperendoli solo dal cantiere detentore dei diritti di produzione dell'H22.

LIMITAZIONI:

- a) Effettuare del fairing (carenatura) nella zona della scassa della chiglia è proibito.
-

## C.9.2 FITTINGS

### a) OBBLIGHI E DIVIETI:

- 1) **Le draglie** potranno essere in acciaio di diametro minimo 3 mm. e/o in tessile del diametro minimo di 6 mm. e potranno essere coperte in PVC e rivestite con qualsiasi materiale al fine di migliorare il comfort. Tra il primo e il secondo candelieri a partire dalla prua, le draglie potranno essere costituite da una cinghia (simile alle cinture di sicurezza) solo al fine di migliorare il confort. Le estremità delle draglie dovranno essere fissate ai fittings originali forniti dal costruttore sulla coperta e sul pulpito di poppa tramite un grillo e/o tramite scottine di diametro minimo di 4 mm.. È consentito l'utilizzo di un elastico per tenere in tensione le draglie quando l'equipaggio non vi è appoggiato. Una volta applicata una forza di 20 kg nel punto di massima deflessione a metà dei 2 candelieri, nessuna parte della draglia, compresa l'imbottitura o la cinghia, dovrà mai distare meno di mm. 150 dalla coperta;
- 2) **Una scotta che collega i 2 pulpiti di poppa**, deve essere fissata obbligatoriamente alle sue estremità durante le regate; essa deve avere un diametro minimo di 4 mm, e non deve avere una flessione maggiore di 100 mm.
- 3) **Attrezzatura:** La rotaia della randa, le rotaie del fiocco, i bozzelli fissati sulla coperta utili quali rinvii delle scotte del fiocco e del gennaker, i rinvii del carrello del fiocco e del bompresso devono tassativamente essere lasciate esattamente nelle posizioni come consegnate dal cantiere e come indicato nel piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore fatto salvo quanto concesso in C.9.2 b);
- 4) **Aumentare o diminuire i paranchi** di scotta randa, scotta fiocco, scotte gennaker, base randa, sistema della mano di terzaroli, rinvii dei carrelli e rinvii del paterazzo, è assolutamente vietato e gli stessi devono attenersi al piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore fatto salvo quanto concesso in C.9.2 b) 7).
- 5) In caso di **sostituzione di un pezzo**, questo deve essere sostituito sempre con gli stessi articoli o similari per caratteristiche (dimensioni, diametro delle pulegge, etc.) forma, peso e deve essere applicato nella posizione originale indicata nel piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore;
- 6) **Non è consentito togliere** alcunché rispetto al piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore;
- 7) Solo a seguito di consultazione con la Commissione Tecnica di ogni singola NCHA o della ICHA, è consentito aggiungere o spostare bozzelli, cime, strozzatori e scotte di alcune manovre purché ciò non costituisca un aumento o una diminuzione dei paranchi, delle prestazioni dell'imbarcazione e del peso di tali manovre e non snaturi la semplicità del piano di coperta stesso così come indicato nel manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore.

### b) OPTIONAL SENZA L'APPROVAZIONE DELLA COMMISSIONE TECNICA COME DA D.2.5:

- 1) È consentita la sostituzione dei seguenti item, purché le parti sostituite siano simili per dimensioni, peso, rapporto di potenza e che eseguano la stessa funzione: bozzelli,

- strozzatori, torretta girevole della randa, grilli, perni e tappi di ispezione;
- 2) È consentito spostare lo strozzatore e il bozzello a parete (utile quale ultimo rinvio) del carrello della randa;
  - 3) È consentito spostare lo strozzatore e il bozzello a parete (utile quale ultimo rinvio) del paterazzo;
  - 4) È consentito aggiungere un bozzello, in qualsiasi posizione, per facilitare l'uso del carrello della randa in virata in condizioni di vento leggero;
  - 5) È consentito aggiungere 2 (due) bozzelli e uno strozzatore, in qualsiasi posizione, per facilitare l'utilizzo del sistema avvolgibile;
  - 6) Con l'utilizzo del sistema avvolgibile, è consentito modificare la drizza del fiocco come indicato in C.11.7 5);
  - 7) È consentito aggiungere un rinvio ai paranchi relativi alla regolazione del paterazzo fino ad un rapporto di riduzione 6:1. I nuovi paranchi dovranno avere il diametro delle pulegge uguale a quelli originali come da piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni armatore;
  - 8) È consentito praticare n° 1 foro di diametro non superiore a 30 cm. per l'applicazione di n° 1 ventilatore in corrispondenza di uno dei due portelli scorrevoli utili per la chiusura del tambuccio.
  - 9) È consentito installare un sacco utile per riporre il gennaker internamente al tambuccio; il disegno di tale sacco è libero.
  - 10) È consentito installare un moschettone sotto il boma per agevolare lo scorrimento della drizza del gennaker in fase di ammainata.
  - 11) È consentito posizionare sul bordo superiore ed esterno della coperta, a metà tra il pulpito di poppa e il primo candeliera, un golfare utile per il passaggio della draglia che comunque dovrà essere continua e non interrotta in tutta la propria lunghezza almeno tra il pulpito di poppa e il primo candeliera partendo da poppa.
  - 12) È opzionale applicare uno scottino, di diametro non superiore a mm. 4.0, che colleghi la parte alta del pulpito di poppa e quella del primo candeliera.
  - 13) Al golfare sopra indicato al punto 11 è consentito applicare una piccola pasticca apribile, con puleggia di diametro massimo di mm. 30.0, nella quale far passare, all'occorrenza, la scotta del gennaker.
  - 14) A partire dal 3 ottobre 2018, a seguito di verifica della Commissione Tecnica in data 25 maggio 2018, successiva e ulteriore comunicazione del 3 ottobre 2018 e relativa approvazione del Consiglio Direttivo, è stato introdotto un pacchetto di aggiornamenti relativo ad alcune manovre. Trattandosi di modifiche e/o aggiunte che non determinano alcun vantaggio in termini di velocità e che tutti i cambiamenti di seguito riportati potranno essere facilmente eseguiti anche sulle imbarcazioni esistenti, sono da intendersi facoltative e NON potranno essere oggetto di alcuna protesta in nessun evento nei confronti delle imbarcazioni che decideranno di adottarli. Tali modifiche con le relative specifiche di applicazione sono indicate nell'allegato "G" di questo regolamento.
  - 15) A partire dal 01 gennaio 2019, l'altezza dei pulpiti e dei candelieri potrà essere pari e
-

non inferiore a cm. 36. Tale misura fine presa dal piano di appoggio dei candelieri o dei pulpiti fino alla parte più estrema del candeliere.

## **C.10 APPENDICI**

### **C.10.1 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE**

È vietato qualsiasi artificio o lavorazione volto ad alterare i profili originali delle appendici; Quanto segue è consentito senza l'approvazione della Commissione Tecnica della NCHA e della ICHA:

- a) Le appendici dello scafo possono essere leggermente abrasivate ma solo per consentire l'applicazione di vernici o pellicole antivegetative. L'abrasione del gelcoat deve essere il minimo necessario per garantire l'adesione di tali prodotti. Se viene applicato un fondo di prodotto epossidico, deve essere applicata anche la vernice o la pellicola antivergetativa;
- b) La manutenzione ordinaria delle appendici, come la lucidatura, è consentita. In ogni caso le normali procedure di pulizia devono essere conformi alla regola 53 del RRS che afferma quanto segue: "RESISTENZA D'ATTRITO: Una barca non deve emettere o lasciare uscire una sostanza, quale un polimero, né deve avere uno scafo con una superficie appositamente tramata che possa migliorare le caratteristiche di scorrimento dell'acqua all'interno dello strato limite.";
- c) Graffi sul gelcoat, aree minimamente danneggiate, e minori imperfezioni di stampaggio possono essere levigati e riparati, purché la forma originale delle appendici non venga alterata. Tale item coinvolge anche i bordi di uscita delle appendici;
- d) La carteggiatura è vietata su tutte le appendici a meno che non sia reso necessario per la riparazione di danni superficiali. Se esiste qualsiasi dubbio sull'interpretazione di "danno superficiale", prima che venga iniziato il lavoro di riparazione, è obbligatorio richiedere un parere alla Commissione Tecnica della NCHA o ICHA che può esprimersi anche in direzione di una rimisurazione dell'imbarcazione a lavori finiti.
- e) Saranno a disposizione della NCHA delle dime, valide solo se fornite dal cantiere detentore dei diritti di produzione dell'imbarcazione H22, utili per qualsiasi controllo dei profili della lama della deriva, del bulbo e del timone da parte della Commissione Tecnica o degli stazzatori. Le tolleranze, rispetto a tali dime, sono di +/-1 mm per la pinna e per il bulbo e di +/- 1 mm per il timone.

#### **LIMITAZIONI**

- a) Effettuare modifiche ai Delrin della scassa della chiglia è proibito. Il Delrin può essere solo regolato per adattarsi a filo inferiore dello scafo.
- b) È vietato siliconare o apporre qualche cosa di simile per chiudere o ridurre la giuntura tra il delrin e la pinna.

### **C.10.2 CHIGLIA**

#### **MISURE E PESI**

- a) Il peso dell'intera chiglia (lama, bulbo, piastra di fissaggio superiore e golfare per alaggio) deve essere 315 Kg. +/- 2%;
  - b) Le dime dell'intera chiglia, si riferiscono a una sezione orizzontale della lama di deriva e a
-

due sezioni verticali del bulbo prese in punti prestabiliti indicati nell'allegato "D";

#### QUANDO IN USO

- a) In navigazione la pinna dovrà essere obbligatoriamente fissata con i quattro appositi bulloni;
- b) La chiglia deve essere issata e ammainata, quando non si è in regata, utilizzando solo la gruetta fornita dal cantiere detentore dei diritti di produzione;

#### C.10.3 TIMONE

##### MISURE E PESI

- a) Il peso del timone, barra e perni di fissaggio inclusi e prolunga esclusa, deve essere minimo 7,1 Kg.
- b) Il timone deve avere una massima immersione di mm. 1200; tale misura deve essere presa dallo spigolo inferiore dello specchio di poppa, sulla linea di mezzeria, fino all'estremità inferiore del timone, come indicato nell'allegato "E".;
- c) Le dime della pala del timone, si riferiscono a tre sezioni orizzontali della stessa in punti prestabiliti indicati nell'allegato "E".
- d) La posizione delle dime del timone è indicata nell'allegato "E" e la misura di riferimento è dal centro del foro utile al passaggio del perno di fissaggio della barra fino all'estremità inferiore del timone.
- e) Le imbarcazioni con l'originale sistema di timoneria, avente peso superiore a quanto precedentemente indicato, non infrangono alcuna regola di classe e avranno quindi la possibilità di regatare nelle manifestazioni ufficiali appartenenti ai Circuiti Nazionali e/o Internazionali dell'anno in corso.

##### QUANDO IN USO

- a) La parte anteriore della testa del timone deve essere parallela allo specchio di poppa;
- b) Per assicurare un buon assemblaggio, è possibile posizionare degli spessori tra la testa del timone e la barra;
- c) È possibile avere degli spessori, sagomati con la forma dello specchio di poppa, sotto gli agugliotti montati sullo specchio di poppa; questi ultimi non devono oltrepassare lo spessore di 3 mm;

#### C.11 RIG

##### C.11.1 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE

- a) Manutenzioni di routine come pulizia, lucidatura riparazione di piccole abrasioni e la sostituzione di fittings, a patto che le parti sostituite siano simili per dimensioni, peso, rapporto di potenza e che eseguano la stessa funzione, sono permessi senza che sia necessaria una nuova misurazione e una nuova emissione del certificato di stazza;

##### C.11.2 LIMITAZIONI

- a) Solo un set di antenne e di attrezzatura fissa deve essere utilizzato durante un evento che

duri meno di 7 giorni consecutivi, a meno che un item sia stato perso o danneggiato irreparabilmente;

### C.11.3 ALBERO

#### MISURE E PESI

- 1) Le misure indicate nell'allegato "B" sono soggette a tolleranze pari e non superiori a +/- mm. 10 ad esclusione delle misure massime consentite (per es. massima estrazione bompreso e massima lunghezza della stecca in testa d'albero per il paterazzo).
  - 2) Non è consentito aggiungere, togliere, spostare, alterare la forma, il diametro e/o la lunghezza di alcunché al di fuori delle tolleranze concesse e rispetto al relativo piano allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore.
  - 3) È consentito applicare sulla testa dell'albero una stecca per facilitare il passaggio della randa durante le virate e le strambate. L'entrata del cavo nel bozzello applicato all'estremità di tale stecca non potrà sporgere più di mm. 1080 dalla parte posteriore della testa dell'albero.
  - 4) Per posizionare il piede dell'albero deve essere utilizzata solo la piastra originale **che non potrà essere spostata per nessun motivo**;
  - 5) La barra di connessione delle crocette all'albero non deve essere modificata
  - 6) A partire dal 1 gennaio 2010 è consentito montare un sistema avvolgibile per il fiocco; è consentito utilizzare solo il sistema avvolgibile prodotto dai fornitori autorizzati da H22 One Design s.r.l.;
  - 7) L'utilizzo del suddetto sistema avvolgibile, e le relative misurazioni inerenti il fiocco sono da ritenersi obbligatori a partire dal 01 gennaio 2011. In ogni caso, visto che l'utilizzo del sistema avvolgibile costituisce un vantaggio, le imbarcazioni sprovviste del sistema avvolgibile non infrangono alcuna regola di classe e avranno quindi la possibilità di regatare nelle manifestazioni ufficiali appartenenti ai Circuiti Nazionali e/o Internazionali dell'anno in corso.
  - 8) La faccia anteriore dell'albero a livello dell'appoggio sulla coperta, dev'essere a 2360 mm +/- 5 mm. dall'intersezione tra la sheer line e il puntale utile per l'attacco dello strallo, misurato con metro teso;
  - 9) I segni di stazza sull'albero saranno evidenziati con una banda colorata di 2 cm. di spessore con un colore contrastante con quello dell'albero e avranno le seguenti misure fondamentali comunque indicate nell'allegato "B":
    - a) P = misura massima dell'inferitura randa = 9000 mm.
    - b) E = misura massima della base della randa = 3500 mm.
    - c) BAS = misura presa dal limite inferiore della banda colorata corrispondente al filo superiore del boma, fino alla base di appoggio del piede dell'albero comprensiva della piastra di appoggio dello stesso = 720 mm.
  - 10) Il peso dell'albero armato completo per la navigazione e comprensivo di sartie, drizze e stecca, dovrà essere minimo di Kg. 34.0; da tale peso sono esclusi solamente il portastrumenti, l'intero sistema avvolgibile e l'elettronica.
-

## QUANDO IN USO

- 1) L'albero può avere una protezione posizionata sotto la trozza del boma;
- 2) La barra di connessione delle crocette all'albero non deve essere modificata;
- 3) L'albero così come fornito e assemblato dal cantiere costruttore, deve essere posizionato sul piede d'albero originale e sulla piastra girevole originale. Nessuno spessore o similari dovranno essere utilizzati per alterare il rake o la preflessione dell'albero a patto di minimi spessori permanentemente applicati che possono essere utilizzati per una eventuale correzione di allineamento;

### C.11.4 BOMA

#### MISURE E PESI

- 1) Il peso del boma, ad esclusione dei bozzelli del vang, del cunningham, e della scotta della randa, incluso il paranco della base e quello della mano di terzaroli, dovrà essere minimo di Kg. 8.0.
- 2) Il segno di stazza sul boma sarà evidenziato con una banda colorata di 2 cm. di spessore con un colore contrastante con quello dell'albero e avrà la seguente misura fondamentale comunque indicate nell'allegato "B":
  - a) E = misura massima della base della randa = 3500 mm.
- 3) Quando il boma è posizionato a 90° rispetto all'albero, il filo superiore del boma non deve essere al di sotto della parte superiore della banda colorata bassa posizionata sull'albero all'altezza della trozza del boma, che limita la misura BAS così come definita in C.11.3.8.b);

### C.11.5 BOMPRESSO

#### MISURE E PESI

- 1) Il peso del bompresso, inclusi golfare e bozzello della mura e i bozzelli di rinvio per l'estrazione e l'inserimento del bompresso, dovrà essere minimo di Kg. 4.0;
- 2) Il bompresso deve essere in carbonio, dovrà avere un diametro da 80 mm, uno spessore di 3 mm. e una lunghezza complessiva di 3.000 mm..
- 3) Il bompresso, quando completamente estratto, non potrà distare dallo strallo di prua più di cm. 157,0. Tale misura viene rilevata in orizzontale, come mostrato nella foto, e comunque dalla parte più sporgente verso prua della piastra utile per l'attacco dello strallo di prua e l'uscita anteriore del bozzello, in posizione verticale, posto nella parte anteriore del bompresso stesso;
- 4) La cima per ritrarre il bompresso è opzionale. Il bompresso può essere ritratto con la scotta della mura del gennaker;



- 5) Del nastro, o altri materiali, possono essere applicati intorno al bompresso per rendere stagna l'entrata del bompresso all'interno dell'imbarcazione.

#### QUANDO IN USO

- 1) Il bompresso può essere estratto solo simultaneamente all'issata del gennaker;
- 2) Il bompresso deve essere completamente retratto tutte le volte che si sta ammainando il gennaker e deve essere retratto prima possibile;
- 3) Un bompresso estratto non deve essere considerato una parte dell'imbarcazione allo scopo di stabilire un ingaggio o stabilire un diritto di rotta a meno che il gennaker sia issato;

#### C.11.6 ATTREZZATURA FISSA (STANDING RIGGING)

##### MISURE E PESI

- 1) Lo strallo di prua dovrà essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere obbligatoriamente di mm. 4.0;
- 2) La lunghezza dello strallo di prua deve essere compresa in una misura tra mm. 8680 e mm. 8720, misurata tra il centro del perno di attacco sull'albero e l'intersezione tra la sheer line (vale a dire il prolungamento del filo superiore della coperta) e il puntale utile per l'attacco dello strallo sulla coperta, come mostrato nell'immagine;
- 3) Le sartie alte dovranno essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere obbligatoriamente di mm. 5.0;
- 4) Le sartie basse dovranno essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere obbligatoriamente di mm. 4.0;
- 5) Il paterazzo dovrà essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere minimo di mm. 2.5;



##### QUANDO IN USO

- 1) Come già specificato in C6.1, è consentita la regolazione delle sartie durante la regata;
- 2) È consentito utilizzare un sistema di regolazione applicato ai tenditori, per regolare la tensione delle sartie.
- 3) Come già specificato in C7.3 è vietato eseguire operazioni di regolazione relative alla lunghezza dello strallo di prua dal momento in cui l'imbarcazione lascia l'ormeggio fino alla fine della regata di ogni giornata.

#### C.11.7 ATTREZZATURA CORRENTE (DRIZZE E SCOTTE - RUNNING RIGGING)

##### MISURE E CARATTERISTICHE

- 1) Scotte randa, gennaker, fiocco e mura gennaker: tessile anche in spectra del diametro non inferiore a 8.0 mm.
- 2) Scotta rinvio del paterazzo, vang, mano terzaroli e buttafuori del bompresso: tessile anche

- in spectra del diametro non inferiore a 6.0 mm.
- 3) Scotta della base, cunningham, rinvio per ritrarre il bompresso: tessile anche in spectra del diametro non inferiore a 4.0 mm.
  - 4) Drizza randa: misto tessile/cavo rispettivamente del diametro non inferiore a 6.0 mm. e 3.0 mm.. Il cavo non può essere sostituito con il tessile in quanto serve per l'aggancio del fermo della drizza della randa, quando issata, e della mano di terzaroli, quando in opera. La lunghezza del suddetto cavo deve essere sufficiente per le operazioni sopra indicate.
  - 5) Drizza fiocco: vista l'installazione del sistema avvolgibile la drizza del fiocco viene costituita da 2 spezzoni in tessile: il primo è costituito dalla drizza vera e propria che potrà essere anche interamente scalzata e dovrà avere un diametro minimo di mm. 6,0; il secondo, utile per il paranco di regolazione, dovrà avere un diametro minimo di mm. 6,0. Diversamente dal sistema qui indicato, la drizza del fiocco dovrà essere intera, in tessile, anche in spectra, e del diametro non inferiore a 8.0 mm.
  - 6) Drizza gennaker: tessile anche in spectra del diametro non inferiore a 6.0 mm.
  - 7) Paterazzo: La cima che passa dal bozzello attaccato al cavo del paterazzo, utile per arrivare ai rinvii di regolazione del paterazzo stesso, dovrà essere in tessile, anche in spectra, del diametro non inferiore a 4.0 mm.
  - 8) Sono proibite scotte scalzate e/o di diametro differenziato se non per una lunghezza massima di cm. 150 dalla partenza delle scotte del fiocco e/o del gennaker vicino alla bugna delle vele.
  - 9) È consentita la possibilità di collegare le scotte del gennaker alla bugna del gennaker con uno scottino unico, anche di spectra, della lunghezza massima di mm. 1000 e del diametro minimo di mm. 5.0.;
  - 10) È consentito aggiungere uno stroppo che collega ciascuno dei bozzelli della scotta della randa al boma.
  - 11) È consentito aggiungere uno stroppo che collega ciascuno dei bozzelli del vang al boma o all'albero.

## **C.12 VELE**

### **C.12.1 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE**

- a) Le vele non devono essere modificate in alcun modo se non per quanto consentito da queste regole di classe.
- b) Manutenzioni di routine come pulizia, e minime riparazioni sono permesse senza che sia necessaria una nuova misurazione e una nuova emissione del certificato di stazza;
- c) Le vele non possono essere ristazate durante un evento senza il permesso del Comitato di regata o della Commissione Tecnica;
- d) Se durante un evento una vela è stata smarrita o danneggiata, può essere riparata o sostituita solo con l'approvazione Comitato di regata o della Commissione Tecnica.

### **C.12.2 LIMITAZIONI**

- a) L'H22 è dotato di quattro vele: RANDA, FIOCCO, 2 GENNAKER.
- b) Durante la regata dovranno trovarsi a bordo solo 1 RANDA, 1 FIOCCO e 2 GENNAKER (di

cui il secondo gennaker è opzionale) con timbro di certificazione redatto con uno dei metodi descritti ai punti A.12.2 – A.12.3 di questo regolamento.

- c) Non più di una randa, 1 fiocco e 2 gennaker devono essere presentati ai controlli di stazza preliminari in una regata di classe.
- d) Le vele non devono essere cambiate o sostituite durante o tra le regate della giornata o lontano dal luogo di ormeggio delle imbarcazioni;
- e) Le lettere della nazionalità e il numero velico sono obbligatori solo sulla randa e devono essere confacenti alle regole dell'RRS eccetto per quanto prescritto da queste regole di classe;
- f) Per quanto non contemplato in questo regolamento, faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF WORLD SAILING.

#### C.12.3 RANDA

##### QUANDO IN USO

- a) La randa deve essere issata con la drizza il cui sistema deve essere uguale a quello originariamente fornito con l'albero. Il sistema deve permettere di issare e ammainare la randa fuori dal porto;
- b) Il punto visibile più alto della vela, proiettato a 90° rispetto all'albero, non deve essere al di sopra della parte inferiore della striscia di stazza superiore posizionata sull'albero. L'intersezione tra la balumina della randa e la parte superiore del boma, se necessario con i loro prolungamenti, non deve essere oltre la parte anteriore della striscia di stazza posteriore posizionata sul boma;
- c) Il gratile dell'inferitura randa deve essere inserito nella canaletta dell'albero;
- d) La mura può essere galleggiante;
- e) La bugna deve essere fissata alla propria ritenuta e al boma.

#### C.12.4 FIOCCO

##### QUANDO IN USO

- a) Il fiocco deve essere montato sul sistema avvolgibile e deve avere la possibilità di essere avvolto dal pozzetto esclusivamente con i sistemi disegnati e prodotti per questa imbarcazione.

#### C.12.5 GENNAKER

##### IDENTIFICAZIONE

- a) Le lettere della nazionalità e il numero velico non sono richiesti sul gennaker;

##### QUANDO IN USO

- a) Durante la navigazione nelle regate di classe è vietato mollare la drizza e la mura del gennaker più di 20 cm. rispetto alla massima tensione possibile ovvero rispetto a quando le 2 manovre sono cazzate al massimo.

### **C.13 REGOLE DI GESTIONE DELLA BARCA**

- C.13.1 Avvicinandosi a una boa di bolina senza che il gennaker sia issato, il bompresso non deve essere esteso fino a quando la prua della barca non abbia superato la boa. Se per un salto di

vento, o qualsiasi altra ragione, il gennaker viene issato durante un lato di bolina, allora il bompresso deve essere completamente esteso e il gennaker issato prima che la barca raggiunga “la zona” alla boa;

- C.13.2 Quando il bompresso è esteso, la barca deve issare continuamente il gennaker, farlo volare o deve ammainarlo;
- C.13.3 Durante una virata o un’abbattuta è vietato stare in piedi e spingere o appendersi alle sartie, all’albero o a qualsiasi altra parte per effettuare o migliorare la manovra;
- C.13.4 RRS 42.3 (c) viene modificata per permettere alla scotta del gennaker e della randa di essere regolata senza restrizioni. Tale azione è consentita solo nella andature in poppa per facilitare l’inizio e il mantenimento della planata;
- C.13.5 Per raddrizzare la barca, gli equipaggi devono essere seduti rivolti verso l’esterno della barca in modo tale che almeno una parte del dorso della coscia e dei glutei siano in contatto con la coperta. L’equipaggio può stare in ginocchio sull’angolo di poppa laterale della coperta o, stare in piedi ma con almeno un piede sul pavimento del pozzetto;
- C.13.6 Durante la navigazione con il gennaker, l’equipaggio può stare davanti all’albero solo durante una virata o un’abbattuta, o al fine di eseguire delle riparazioni.

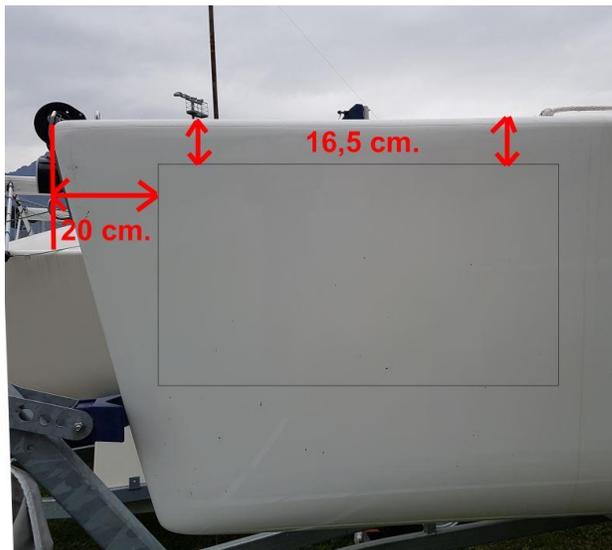
#### C.14 NUMERI SULLA PRUA

##### C.14.1 GENERALE

- a) È obbligatorio il posizionamento di numeri identificativi nella zona della prua; questi ultimi dovranno rispettare i requisiti richiesti da C.14.1 a C.14.6;
- b) Il numero sulla prua corrisponde al numero velico e al numero indicato sulla placca della certificazione CE applicata all’imbarcazione;

##### C.14.2 POSIZIONE

- a) I numeri devono essere posizionati nella zona della prua e da entrambi i lati come mostrato nell’immagine e come di seguito indicato;
- b) La parte superiore dei numeri deve essere parallela al filo della coperta;
- c) La parte superiore dei numeri deve distare 16,5 cm.. (+/- 1 cm.) dal filo della coperta;
- d) La parte più avanzata dei numeri deve essere posizionata secondo una linea verticale, perpendicolare al filo della coperta, ad una distanza di cm 20,0 (+/- 1,5 cm) dalla parte anteriore della flangia utile per l’attacco dello strallo di prua;
- e) Eventuali adesivi dello sponsor della manifestazione dovranno essere posizionati a 16,5



cm.. (+/- 1 cm.) dal filo della coperta e 15 cm più a poppa del numero di prua.

#### C.14.3 DIMENSIONI DEI NUMERI

- a) I numeri sono composti da 3 cifre. Nel caso un numero sia di 1 o 2 cifre verrà anteposto uno "0" o uno "00", per esempio: 009, per numero di scafo #9, or 011 per numero di scafo #11;
- b) Altezza: 30.0 cm , +/- 1.0cm;
- c) Lunghezza: 76.0 cm , +/- 2.5cm;
- d) Lo spessore del corpo del numero è dettato dal Font, Falcon Punch.

#### C.14.4 FONT

- a) Il Font che deve essere utilizzato è il Falcon Punch;
- b) Per preservare l'uniformità, la creazione grafica dei numeri, compresi gli spazi, il colore e l'inclinazione, deve essere eseguita da un tecnico grafico approvato dalla ICHA.

#### C.14.5 COLORE DEI NUMERI

- a) Il colore dei numeri deve garantire un contrasto adeguato rispetto al colore dello scafo allo scopo di una facile e immediata identificazione.

#### C.14.6 MATERIALE

- a) Il materiale deve essere di alta qualità e deve essere simile o uguale a: 3M 180C Controltac Graphic Film or 3M IJ35 Scotchcal Graphic Film.
- b) Il materiale deve avere una garanzia di vita di 5 o più anni;
- c) Il materiale deve avere una qualità tale che possa essere rimosso senza danneggiare o provocare un motivo di riparazione allo scafo.

## **SEZIONE D – SCAFO**

### **D.1 PARTI**

#### **D.1.1 OBBLIGATORIO**

- a) Guscio dello scafo;
- b) Coperta;
- c) Paratie e cornici interne;
- d) Sedute fisse (2) sottocoperta;
- e) Palo di sostegno dell'albero sottocoperta;
- f) Paratia di stivaggio del motore e supporto motore;
- g) Portelli (2) di chiusura del tambuccio;
- h) Portelli (2) di chiusura dei gavoni.

## **D.2 GENERALE**

### **D.2.1 REGOLE**

- a) Lo scafo deve essere conforme alle norme di classe vigenti al momento dell'emissione del primo certificato di stazza;
- b) Il misuratore ufficiale, l'NCHA e l'ICHA possono utilizzare test distruttivi per determinare la conformità alle regole costruttive;
- c) Tutto quanto indicato in D.1.1 deve essere costruito con materiali scelti e indicati dal cantiere detentore dei diritti di produzione;
- d) Tutto quanto indicato in D.1.1 deve essere costruito con stampi approvati conformemente alle specifiche di costruzione autorizzate dal cantiere detentore dei diritti di produzione.

### **D.2.2 IDENTIFICAZIONE**

- a) Numero di identificazione del guscio stampato assegnato da H22 One Design s.r.l. posizionato nella parte destra dello specchio di poppa;
- b) Targhetta di identificazione del numero di scafo, conforme alla certificazione CE dell'imbarcazione e generalmente corrispondente al numero velico senza lettera di nazionalità, posizionata nel lato sinistro vicino all'entrata della sottocoperta;

### **D.2.2 COSTRUTTORE**

- a) Lo scafo e tutte le sue parti possono ~~può~~ essere realizzati solo da H22 One Design s.r.l. o da fornitori indicati da H22 One Design s.r.l. nell'osservanza del regolamento in vigore, delle modifiche al regolamento proposte dalla ICHA e delle specifiche di costruzione dettagliate e definite dal progettista o da fornitori indicati da H22 One Design s.r.l..
- b) Tutti gli stampi devono essere approvati da H22 One Design s.r.l.;

### **D.2.3 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE**

Le seguenti modifiche possono essere effettuate solo dopo che il proprietario abbia ricevuto un'approvazione scritta dalla Commissione Tecnica dell'NCHA o ICHA. La Commissione Tecnica deciderà se concedere o negare tale approvazione in accordo con il cantiere detentore dei diritti di produzione. Al termine dei lavori, in entrambi i casi deve essere resa alla NCHA o ICHA una dichiarazione del cantiere che ha eseguito l'intervento, indicando il lavoro svolto:

B.1 Se uno scafo è danneggiato e deve essere riparato in qualsiasi altro modo rispetto a quanto descritto alla Sezione C.

## **SEZIONE E – APPENDICI**

### **E.1 PARTI**

#### **E.1.1 OBBLIGATORIO**

- a) Chiglia intera;
- b) Timone intero;

## **E.2 GENERALE**

### **E.2.1 REGOLE**

- a) Le appendici devono essere conformi alle norme di classe vigenti al momento dell'emissione del primo certificato di stazza;
- b) Il misuratore ufficiale, l'NCHA e l'ICHA possono utilizzare test distruttivi per determinare la conformità alle regole costruttive;
- c) Tutto quanto indicato in E.1.1 deve essere costruito con materiali scelti e indicati dal cantiere detentore dei diritti di produzione;
- d) Tutto quanto indicato in E.1.1 deve essere costruito con stampi approvati conformemente alle specifiche di costruzione autorizzate dal cantiere detentore dei diritti di produzione.
- e) Sono a disposizione delle singole NCHA le dime ufficiali del bulbo e del timone costruite e fornite direttamente dal cantiere detentore dei diritti di produzione il cui posizionamento è indicato negli allegati "D" e "E". Le tolleranze sono indicate in questo regolamento di classe al punto C.10.1.e).

### **E.2.2 COSTRUTTORE**

- a) Le appendici possono essere realizzate solo da H22 One Design Race s.r.l. o da fornitori indicati da H22 One Design s.r.l. nell'osservanza del regolamento in vigore, delle modifiche al regolamento proposte dalla ICHA e delle specifiche di costruzione dettagliate e definite dal progettista o da fornitori indicati da H22 One Design s.r.l..
- b) Tutti gli stampi devono essere approvati da H22 One Design s.r.l.;

### **E.2.3 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE**

Le seguenti modifiche possono essere effettuate solo dopo che il proprietario abbia ricevuto un'approvazione scritta dalla Commissione Tecnica dell'NCHA o ICHA. La Commissione Tecnica deciderà se concedere o negare tale approvazione in accordo con il cantiere detentore dei diritti di produzione. Al termine dei lavori, in entrambi i casi deve essere resa alla NCHA o ICHA una dichiarazione del cantiere che ha eseguito l'intervento, indicando il lavoro svolto:

- a) Se un'appendice è danneggiata e deve essere riparata in qualsiasi altro modo rispetto a quanto descritto alla Sezione C.

## **SEZIONE F – RIG**

### **F.1 PARTI**

#### **F.1.1 OBBLIGATORIO**

- a) Albero;
- b) Boma;
- c) Attrezzatura fissa (standing rigging);
- d) Attrezzatura corrente (running rigging);
- e) Bompreso;
- f) Sistema avvolgibile;
- g) Candelieri (4) e pulpiti (2).

## **F.2 GENERALE**

### **F.2.1 REGOLE**

- a) Tutto quanto indicato in F.1.1 deve essere conforme alle norme di classe vigenti al momento dell'emissione del primo certificato di stazza;
- b) Vedi la regola A. 12. Il misuratore ufficiale, l'NCHA e l'ICHA possono utilizzare test distruttivi per determinare la conformità alle regole costruttive;
- c) Tutto quanto indicato in F.1.1 deve essere costruito con materiali scelti e indicati dal cantiere detentore dei diritti di produzione dell'imbarcazione H22;
- d) Tutto quanto indicato in F.1.1 deve essere costruito con disegni e stampi approvati conformemente alle specifiche di costruzione autorizzate dal cantiere detentore dei diritti di costruzione;
- e) Per le misure e i pesi di ALBERO, BOMA E BOMPRESSO fa fede quanto indicato rispettivamente in C.11.3 – C.11.4 – C.11.5 e negli allegati "A" e "B";
- f) Per le misure e i pesi dell'ATTREZZATURA FISSA (STANDING RIGGING) fa fede quanto indicato in C.11.6 e negli allegati "A" e "B";
- g) Per le misure e i pesi dell'ATTREZZATURA CORRENTE (RUNNING RIGGING) fa fede quanto indicato in C.11.7;
- h) Per le misure dei candelieri fa fede quanto indicato in C.9.2 b) 15.

### **F.2.2 COSTRUTTORE**

- a) Tutto quanto indicato in F.1.1 può essere realizzato solo da H22 One Design s.r.l. o da fornitori indicati da H22 One Design s.r.l. nell'osservanza del regolamento in vigore, delle modifiche al regolamento proposte dalla ICHA e delle specifiche di costruzione dettagliate e definite dal progettista o da fornitori indicati da H22 One Design s.r.l..

### **F.2.3 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE**

Le seguenti modifiche possono essere effettuate solo dopo che il proprietario abbia ricevuto un'approvazione scritta dalla Commissione Tecnica dell'NCHA o ICHA. La Commissione Tecnica deciderà se concedere o negare tale approvazione in accordo con il cantiere detentore dei diritti di produzione. Al termine dei lavori, in entrambi i casi deve essere resa alla NCHA o ICHA una dichiarazione del cantiere che ha eseguito l'intervento, indicando il lavoro svolto:

- a) Se una parte è danneggiata e deve essere riparata in qualsiasi altro modo rispetto a quanto descritto alla Sezione C.

## **SEZIONE G – VELE**

### **G.1 PARTI**

#### **G.1.1 OBBLIGATORIO**

- a) Randa;
- b) Fiocco;
- c) Gennaker;

## **G.2 GENERALE**

### **G.2.1 REGOLE**

- a) Tutto quanto indicato in G.1.1 deve essere conforme alle norme di classe vigenti al momento dell'emissione del primo certificato di stazza;

### **G.2.2 STAZZA**

- a) Per quanto concerne le operazioni di stazza vale quanto indicato al punto A.12;

### **G.2.3 VELERIA**

- a) La scelta della veleria è libera;
- b) Per i Gennaker il peso in g/m<sup>2</sup> del corpo della vela devono essere contrassegnati dal velaio in maniera indelebile nei pressi della testa della vela insieme alla data e alla sua firma o timbro.

### **G.2.3 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE**

Se una vela è danneggiata e richiede una riparazione in qualsiasi altro modo oltre a quanto descritto nella sezione C, la vela richiederà una nuova stazza che potrebbe coinvolgere anche il controllo di misure fondamentali.

## **G.3 RANDA**

### **G.3.1 MISURE**

- a) INFERITURA = Vedi C.11.3 8) a)
- b) BASE = Vedi C.11.3 8) b)
- c) BALUMINA = 9660 mm. massima
- d) MGM = distanza rilevata dalla metà della balumina, piegando la vela sulla balumina stessa, fino al punto più vicino rilevato sull'inferitura. = 2400 mm. massima
- e) MGU = distanza rilevata dai 3/4 della balumina, piegando la vela sulla balumina stessa, fino al punto più vicino rilevato sull'inferitura. = 1480 mm. massima
- f) MGT = distanza rilevata sulla balumina a metà tra il punto di misurazione di MGU e la testa della vela, fino al punto più vicino rilevato sull'inferitura. = 900 mm. massima
- g) LARGHEZZA DELLA TESTA (TOP WIDTH) = 400 mm. massima
- h) BLP = non meno di 1640 mm.
- i) ALLUNAMENTO DELLA BASE = 200 mm massimo

G.3.2 Per quanto concerne le misure di inferitura e base, qualsiasi parte della randa in navigazione non dovrà mai oltrepassare i limiti di "P" ed "E" evidenziati su albero e boma dalle marche di stazza secondo quanto indicato in C.11.3 8) a) - C.11.3 8) b) – C.12.3 b).

G.3.3 La misura della balumina si intende rilevata come congiungente tra la perpendicolare al punto più alto della tavoletta, riportato sull'inferitura o suo prolungamento, e la proiezione dei prolungamenti avviati della base e della balumina.

G.3.4 Per BLP si intende la misura minima rilevata come congiungente tra la perpendicolare al punto più alto della tavoletta, riportato sull'inferitura o suo prolungamento, e qualsiasi punto della metà della larghezza della tasca della prima stecca in alto.

G.3.5 Per allunamento della base si intende la freccia massima della curva proveniente dall'unione della proiezione dei prolungamenti avviati della base e dell'inferitura e la proiezione dei prolungamenti avviati della base e della balumina.

#### G.3.6 REGOLE AGGIUNTIVE

- a) La randa dovrà essere obbligatoriamente fissata al boma solo alla bugna (randa a base libera);
- b) È consentito applicare alla bugna della randa un cursore per il fissaggio della randa al boma;
- c) È consentito applicare un occhiello o un bozzello per il passaggio di un eventuale "cunningham" in prossimità della mura della randa;
- d) È consentito applicare un meolo alla balumina e alla base della randa;
- e) È consentito applicare un cursore di qualsiasi materiale per il fissaggio della mura della randa all'albero;
- f) È consentita l'applicazione di una stecca aggiuntiva e anch'essa munita di tensionatore a sostegno della larghezza della testa (top width) come indicato in G.3.1.g);
- g) Tutte le misure inerenti la randa indicate nel presente regolamento sono da ritenersi obbligatorie) a partire dal 01 gennaio 2011. In ogni caso, considerato che l'utilizzo delle rande con misure precedenti al 01 gennaio 2011, hanno una superficie totale leggermente inferiore, non infrangono alcuna regola di classe e hanno quindi la possibilità di regatare nelle manifestazioni ufficiali appartenenti ai Circuiti Nazionali e/o Internazionali dell'anno in corso.

#### G.3.7 MANO DI TERZAROLI

- a) È obbligatoria l'applicazione di una mano di terzaroli che dovrà essere obbligatoriamente posizionata a mm. 1150 +/- 10.mm dalla proiezione dei prolungamenti avviati della base e dell'inferitura anche per garantire che il fermo applicato sulla drizza, posizionata a tale misura, possa correttamente bloccarsi nella hook sull'albero;
- b) Tale mano di terzaroli dovrà essere idoneamente rinforzata per un corretto utilizzo in navigazione.

#### G.3.8 STECCHE

- a) La randa deve essere munita di solo 4 stecche tradizionali: solo la prima in alto potrà essere "a puntare". Anche la stecca aggiuntiva così come identificata in G.3.6.f) potrà essere "a puntare".
- b) La prima stecca dovrà avere una lunghezza massima di mm. 1310;
- c) Le altre 3 stecche dovranno avere una lunghezza massima di mm. 1350;
- d) Le stecche possono essere realizzate con qualsiasi materiale ad esclusione di kevlar e carbonio;
- e) La posizione della prima stecca a puntare viene regolata dalla misura denominata BLP (vedi G.3.1.h)); le 3 rimanenti stecche devono dividere la balumina in 4 parti uguali con una tolleranza di +/- mm. 50.;
- f) Tra la stecca alta e la penna, tra le stecche, tra la stecca bassa e la bugna, la balumina della randa non dovrà essere convessa.

### G.3.9 MATERIALI

- a) I materiali consentiti per la costruzione della randa sono il poliestere, laminato e/o tessuto, il poliestere ad alto modulo (pentex incluso) e il dacron, laminato e/o tessuto;
- b) La restrizione di cui al punto G.3.9.a) si applica anche ai rinforzi della vela mentre non si applica alle finiture della stessa quali occhielli, anelli, bozzelli, strozzatori, cursori, meoli, tavoletta, segnamento e adesivi vari applicati sulla vela senza funzione di rinforzo;
- c) Il peso minimo rilevato in qualsiasi punto della vela non dovrà essere inferiore a 160 gr/mq. Il peso della vela in gr/mq deve essere apposto indelebilmente sulla vela vicino alla mura dal velaio con la data e la propria firma o con un apposito timbro;
- d) In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

### G.3.10 RINFORZI

- a) I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi;
- b) Sono ammessi ulteriori rinforzi in prossimità del punto di contatto tra la randa e le crocette.

### G.3.11 FINESTRE

- a) È possibile applicare n° 2 finestre purché il materiale costituente la finestratura non sia più leggero di 150 gr/mq., non superi la superficie di 0,6 mq. ciascuna e sia completamente trasparente.

### G.3.12 SIMBOLO DI CLASSE

- a) Il simbolo di classe deve essere conforme, nelle dimensioni e nelle caratteristiche, all'allegato C contenuto in questo regolamento;
- b) Il simbolo di classe dovrà essere interamente di colore rosso;
- c) La misura complessiva del simbolo di classe dovrà essere compresa in un rettangolo di mm. 400 di larghezza e di mm. 600 di altezza e non dovrà essere più piccolo di tali dimensioni;
- d) Il simbolo di classe deve essere posizionato su entrambi i lati della randa, tra le prime due stecche, e con il lato di dritta più alto di quello di sinistra.

### G.3.13 NUMERO VELICO

- a) Per quanto concerne le dimensioni e il posizionamento del numero velico faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF WORLD SAILING;
- b) Il colore è libero purché sia contrastante con il colore della vela e leggibile.

## G.4 FIOCCO

### G.4.1 MISURE

- a) INFERITURA = 8320 mm. massima / 8130 minima;
- b) LPG = misura rilevata dalla bugna fino al punto più vicino sull'inferitura = 2600 mm. massima
- c) PENNA LARGHEZZA = 40 mm. massima

- G.4.2 Le misure relative alla penna della vela si intendono prese sulla parte finita della vela stessa;
- G.4.3 Le misure relative alla mura e alla bugna si intendono rispettivamente come l'unione della proiezione dei prolungamenti avviati della base e dell'inferitura e la proiezione dei prolungamenti avviati della base e della balumina.

#### G.4.4 REGOLE AGGIUNTIVE

- a) L'inferitura del fiocco deve essere munita di garrocci, di fettucce con automatici o di una cerniera;
- b) È obbligatorio applicare direttamente alla bugna due bozzelli utili per la regolazione della scotta del fiocco; tali bozzelli potranno avere una puleggia di diametro non superiore ai 40 mm.;
- c) È vietato l'utilizzo di qualsiasi strallo cavo;
- d) A partire dall'1 gennaio 2010 è consentito l'utilizzo di un sistema avvolgibile come specificato ai punti C.11.3 5) e C.11.3 6);
- e) È vietato l'utilizzo di tavolette rigide per il punto di scotta;
- f) È consentito l'uso di un meolo sia lungo la base sia lungo la balumina;
- g) La balumina del fiocco non dovrà essere in alcun punto convessa. Nessuna parte della balumina può eccedere la linea retta congiungente il punto esterno della penna e la bugna;
- h) La distanza più vicina misurata tra il 50% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 50% dell'LPG;
- i) La distanza più vicina misurata al 25% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 25% dell'LPG;
- j) La distanza più vicina misurata al 75% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 75% dell'LPG;
- k) Tutte le misure inerenti il fiocco indicate nel presente regolamento sono da ritenersi obbligatorie a partire dal 01 gennaio 2010. In ogni caso, considerato che l'utilizzo dei fiocchi con misure precedenti al 01 gennaio 2010, hanno una superficie totale molto simile, non infrangono alcuna regola di classe e hanno quindi la possibilità di regatare nelle manifestazioni ufficiali appartenenti ai Circuiti Nazionali e/o Internazionali dell'anno in corso.

#### G.4.5 STECCHE

- a) H3.3.1 Il fiocco deve essere munito di 3 stecche parallele all'inferitura;
- b) La prima stecca dovrà avere una lunghezza massima di mm. 700;
- c) Le altre 2 stecche dovranno avere una lunghezza massima di mm. 900;
- d) Le stecche possono essere realizzate con qualsiasi materiale ad esclusione di kevlar e carbonio;
- e) Tra la stecca alta e la penna, tra le stecche e tra la stecca bassa e la bugna la balumina non dovrà essere convessa.

#### G.4.6 MATERIALI

- a) I materiali consentiti per la costruzione del fiocco sono il poliestere, laminato e/o tessuto,

- il poliestere ad alto modulo (pentex incluso) e il dacron, laminato e/o tessuto;
- b) La restrizione di cui al punto G.4.6 a) si applica anche ai rinforzi della vela mentre non si applica alle finiture della stessa quali occhielli, anelli, bozzelli, strozzatori, cursori, garrocci, meoli, segnamento e adesivi vari applicati sulla vela senza funzione di rinforzo;
  - c) Il peso minimo rilevato in qualsiasi punto della vela non dovrà essere inferiore alle 160 gr/mq.. Il peso della vela in gr/mq deve essere apposto indelebilmente sulla vela vicino alla mura dal velaio con la data e la propria firma o con un apposito timbro;
  - d) In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

#### G.4.7 RINFORZI

- a) I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi.

#### G.4.8 FINESTRE

- a) È possibile applicare n<sup>2</sup> finestre purché il materiale costituente la finestratura non sia più leggero di 150 gr/mq., non superi la superficie di 0,5 mq. ciascuna e sia completamente trasparente.

### G.5 GENNAKER

#### G.5.1 MISURE

- a) INFERITURA = SLU 10550 mm massima / 10250 mm minima
- b) BASE = SF 6380 mm massima / 6070 mm minima
- c) BALUMINA = SLE 8700 mm massima / 8300 mm minima
- d) Distanza 1/2 INFERITURA–1/2 BALUMINA= SMG 6550 mm massima
- e) In ogni caso la SMG dovrà essere maggiore del 75% dell'SF.

#### G.5.2 REGOLE AGGIUNTIVE

- a) Sono obbligatori occhielli in acciaio, debitamente fissati alla vela e del diametro minimo di mm. 30, utili per l'attacco delle scotte e della drizza alla vela;
- b) È consentito l'uso di meoli sui tre lati della vela;
- c) È vietato l'utilizzo di qualsiasi finestra.

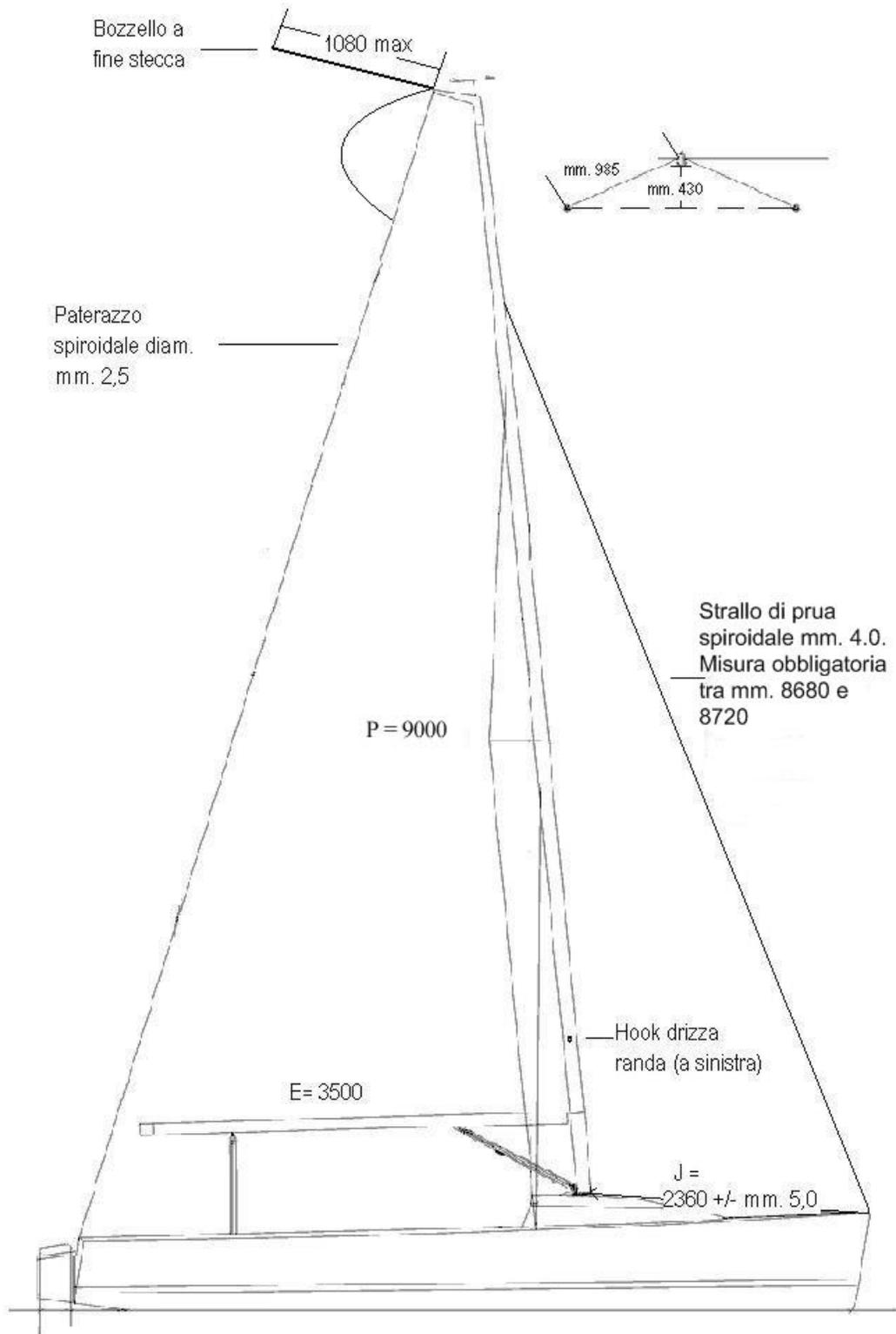
#### G.5.3 MATERIALI

- a) Il materiale consentito per il gennaker è il Nylon;
- b) Il peso minimo rilevato in qualsiasi punto della vela non dovrà essere inferiore ai 40gr/mq. Il peso della vela in gr/mq deve essere apposto indelebilmente sulla vela vicino alla mura dal velaio con la data e la propria firma o con un apposito timbro;
- c) In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

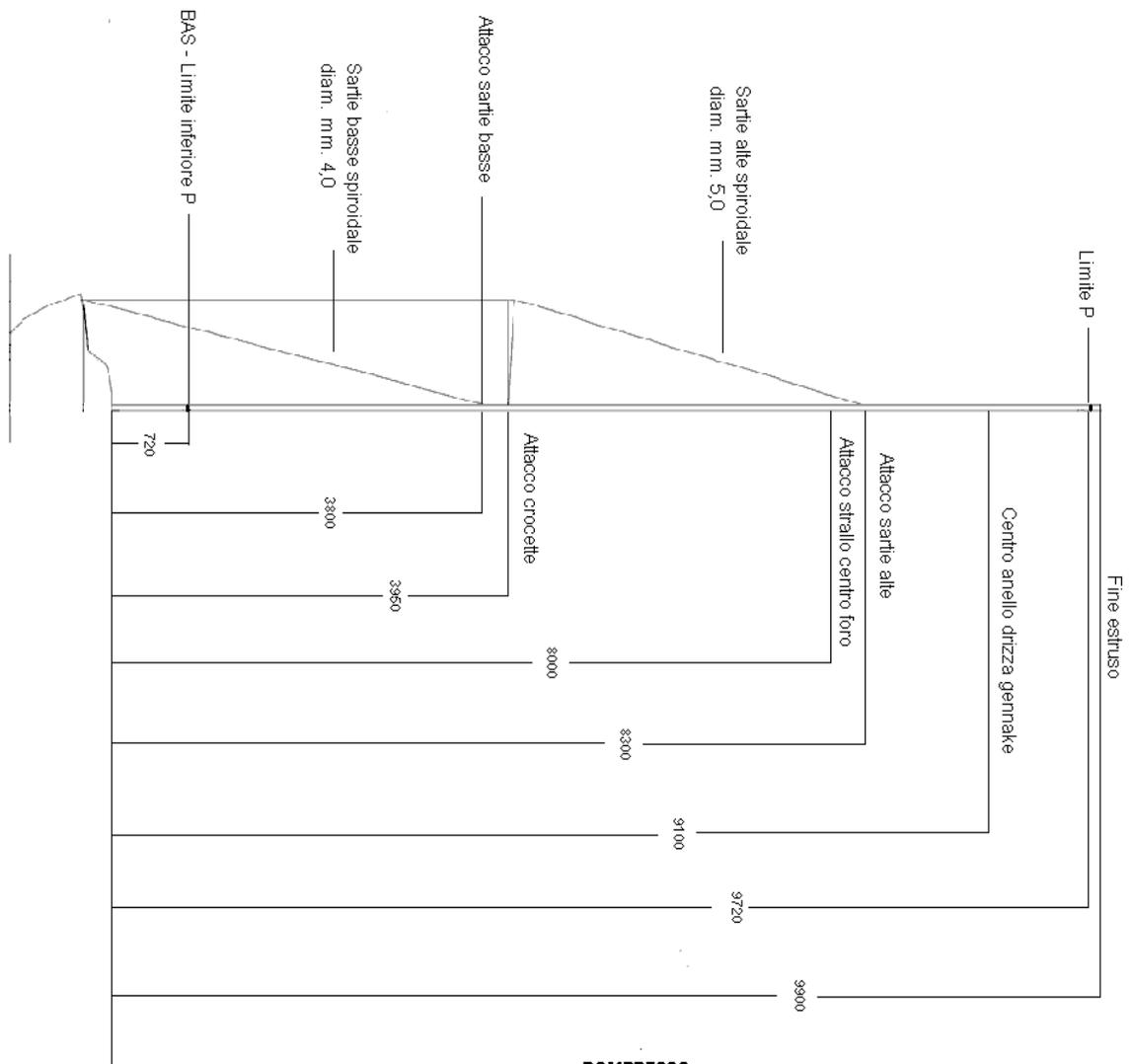
#### G.5.4 RINFORZI

- a) I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi.

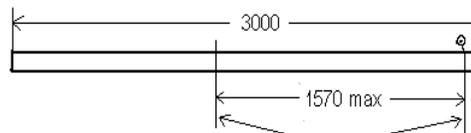
**ALLEGATO "A": PIANO VELICO**



**ALLEGATO "B": ANTENNE**



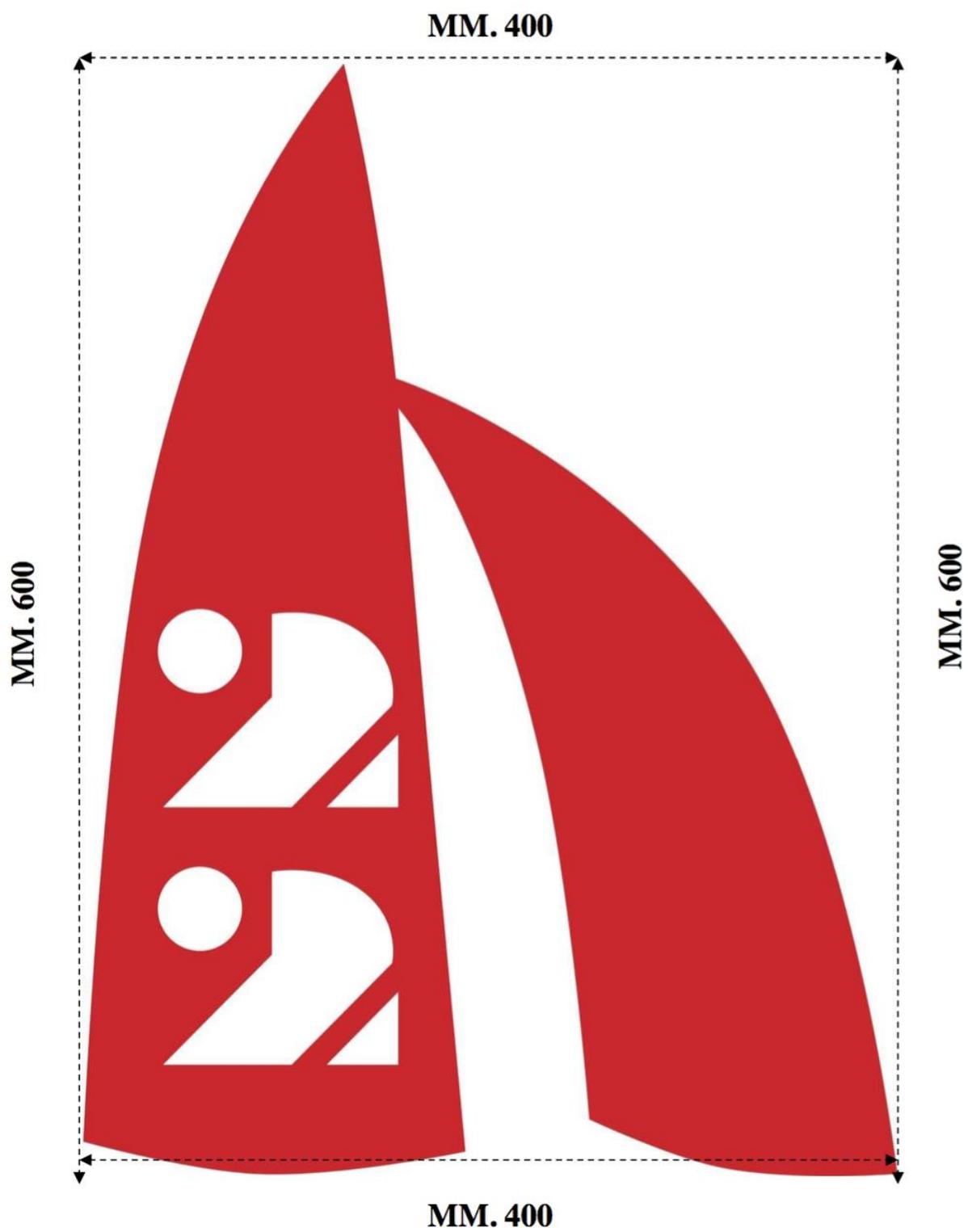
**BOMPRESSO**



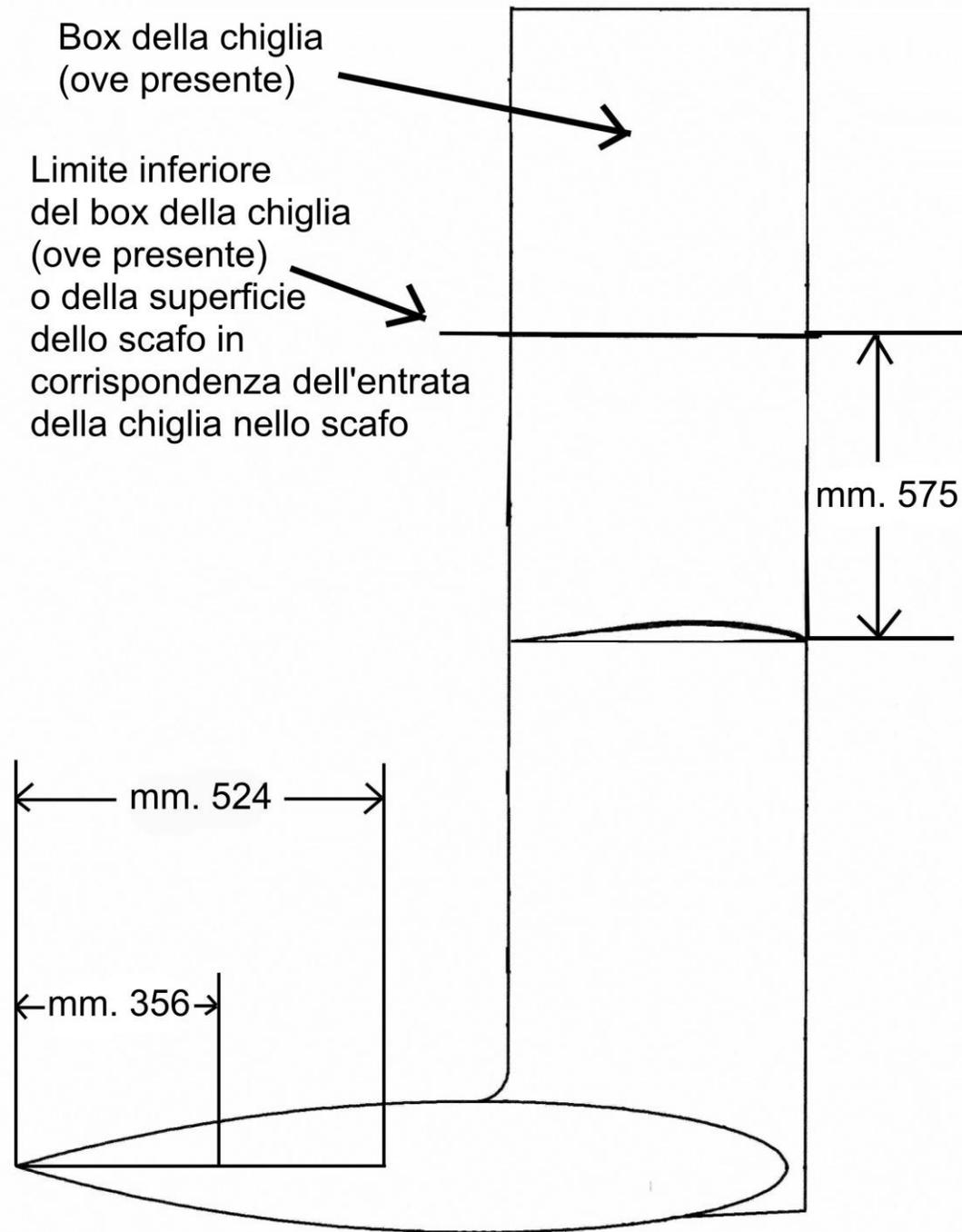
Da base della piastra utile per l'attacco dello strallo di prua fino all'uscita anteriore del bozzello sulla punta del bompreso

Tutte le misure vengono prese dal punto d'appoggio dell'albero sulla coperta compresa la scassa

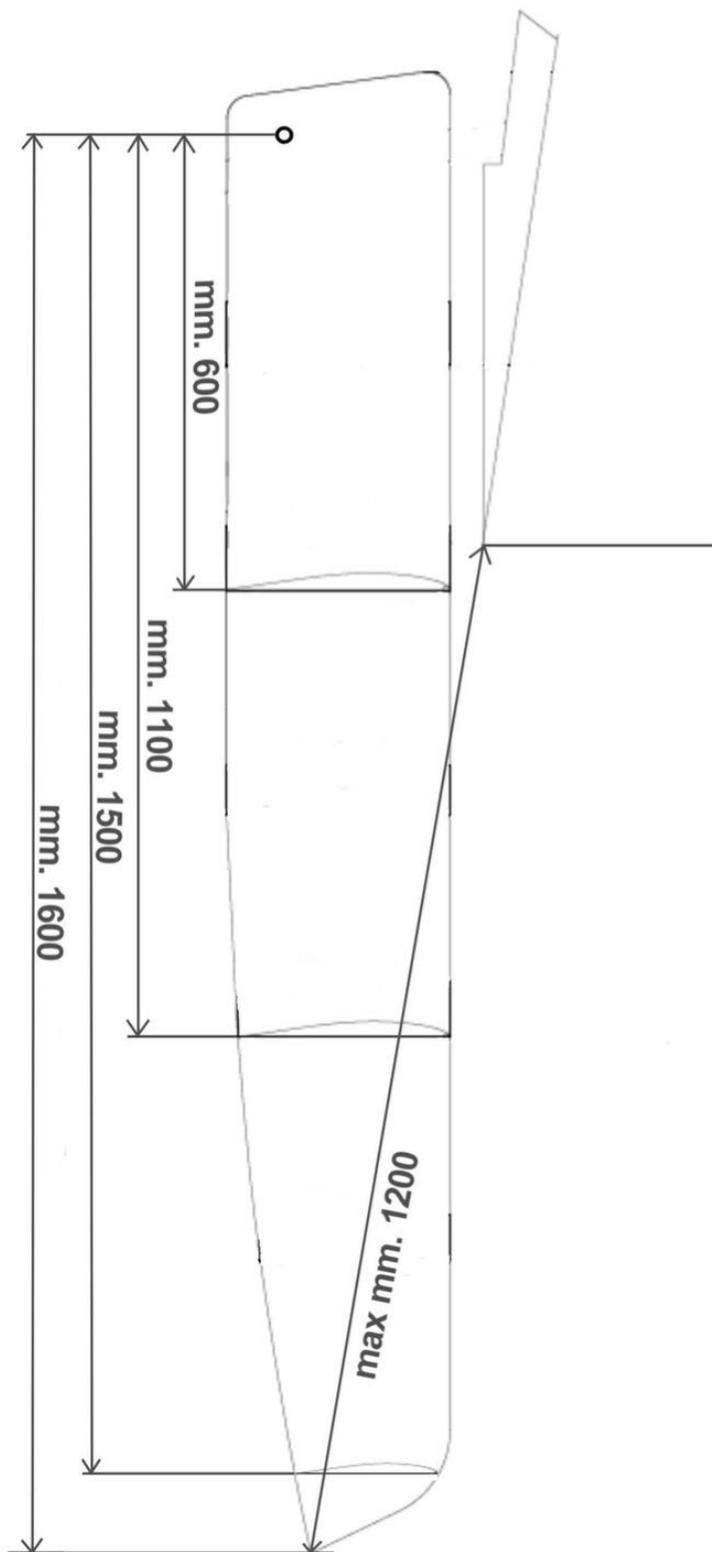
ALLEGATO "C" – SIMBOLO DI CLASSE



ALLEGATO "D" – CHIGLIA



ALLEGATO "E" – TIMONE



## ALLEGATO "F" – ASSETTO ORGANIZZATIVO DELLA H22 ONE DESIGN S.R.L.

In qualità di cantiere detentore dei diritti di produzione dell'imbarcazione H22, la H22 One Design s.r.l. (H22OD) si avvale di New Wind S.a.s. di Roberto Spata & C. (New Wind) e di Neo Marine s.a.s. di Achler Marco Albino Mario (Neo Marine) con il seguente assetto organizzativo:

- New Wind: Distributore in esclusiva per l'Italia ed il Canton Ticino delle barche a vela H22. La New Wind è quindi l'interfaccia che H22OD usa per la vendita al mercato delle nuove imbarcazioni e di tutti i componenti di ricambio che sono coperti da licenza costruttiva, quali a titolo esemplificativo: scafo, deriva, timone, barra, candelieri, bompresso, ... Infine, la New Wind è fornitore della H22OD di tutte le parti prodotte da terzi da installare sulle nuove imbarcazioni; a titolo esemplificativo: albero, boma, bozzelli, componenti varie.
- Neo Marine: Cantiere che effettua le manutenzioni in garanzia ed in proprio tutte quelle manutenzioni che il vigente regolamento di Classe (Regolamento Internazionale H22 One Design) prevede che gli armatori debbano effettuare presso il cantiere detentore dei diritti di produzione. Inoltre, la H22OD si avvale della Neo Marine per la supervisione dello stampaggio e per l'assemblaggio delle nuove imbarcazioni.

## **ALLEGATO "G" – AGGIORNAMENTO INERENTE ATTREZZATURA H22 ONE DESIGN: SPECIFICHE, POSIZIONAMENTO E IMMAGINI**

### **CARRELLO RANDA:**

- a) La rotaia della randa è stata accorciata a 1 mt (precedentemente era 1,5 mt) per facilitare l'eventuale smontaggio del relativo carrello per facilitare la manutenzione o la sostituzione dello stesso e per facilitare la pulizia della barca.

### **VANG:**

Per un miglior utilizzo in navigazione questa manovra è stata radicalmente cambiata:

- a) Sullo stropo proveniente dal boma viene messo un bozzello doppio fisso da 29 mm;
- b) Alla base dell'albero, sulla faccia posteriore, viene applicato un padeye abbattibile a cui attaccare un secondo bozzello (vedi a seguire). Questo comporta che si potrebbe togliere l'intero collare dove è applicato l'attuale vang e il bozzello della mano di terzaroli. Per fissare con sicurezza il padeye abbattibile all'albero, **è necessario** fissarlo non alla faccia posteriore dell'albero ma ad un cilindro che va posizionato all'interno della canaletta dell'albero. Tale cilindro avrà 4 fori: 2 saranno utili per fissarlo al fondo della canaletta dell'albero e gli altri 2, maschiati, per fissare il padeye. In questo modo il vang non forzerà sul bordo della canaletta dell'albero (che contrariamente con il tempo tenderebbe a deformarsi) bensì sul corpo dell'albero garantendo una maggiore tenuta e sicurezza.
- c) Al padeye sopra indicato va attaccato un bozzello triplo girevole da 29 mm;
- d) Quasi a centro tuga (e il più possibile verso poppa) viene fissata una piccola torretta girevole che permette l'utilizzo del vang da qualsiasi posizione.

### **DRIZZA GENNAKER:**

Anche in questo caso il vecchio sistema viene completamente sostituito;

- a) Sull'albero (in corrispondenza dell'attuale collare utile per l'attacco del vang e quasi sull'angolo di destra dell'albero) sarà possibile applicare un bozzello di rinvio orientabile con strozzatore. Tale modifica comporta che sarà possibile togliere dalla tuga il vecchio strozzatore Harken con rialzo;

### **CUNNIGHAM:**

Il vecchio sistema viene completamente sostituito e rimane solo il piccolo bozzello già esistente, utile per il paranco e proveniente dall'alto; il nuovo sistema sarà posizionato in modo simile a quello della drizza del gennaker;

- a) Sull'albero (in corrispondenza dell'attuale collare utile per l'attacco del vang e quasi sull'angolo di sinistra dell'albero) sarà possibile applicare un bozzello di rinvio orientabile con strozzatore. Questo comporta che sarà possibile togliere dalla tuga il vecchio strozzatore Spinlock che spesso ha dato problemi; il nuovo bozzello orientabile andrà posizionato in modo perfettamente speculare rispetto al bozzello orientabile utile per la drizza del gennaker come sopra specificato;

#### **MANO TERZAROLI:**

- a) Il sistema della vecchia mano di terzaroli verrà completamente eliminato e verrà montata con un sistema uguale a quello utilizzato ora per la base della randa ma orientato verso poppa;

#### **PIASTRA GIREVOLE PIEDE ALBERO (COLLARE CON BUCHI PER ATTACCO BOZZELLI):**

- a) Per facilitare il passaggio delle scotte del fiocco in virata sono stati tolti i primi 3 buchi (verso prua) della piastra girevole bucata utile per l'attacco dei bozzelli a piede d'albero e verrà meglio raccordata. A seguito delle modifiche sopra indicate, su quel collare verranno quindi solo montati il rinvio della drizza randa (a sinistra) e il paranco della drizza fiocco (a destra).

#### **STROZZATORE SCOTTA FIOCCO AGGIUNTIVO:**

- a) È possibile aggiungere uno strozzatore, utile solo per la regolazione della scotta del fiocco, purché non disti più di 15 cm. a poppa dello strozzatore applicato nella posizione di origine;

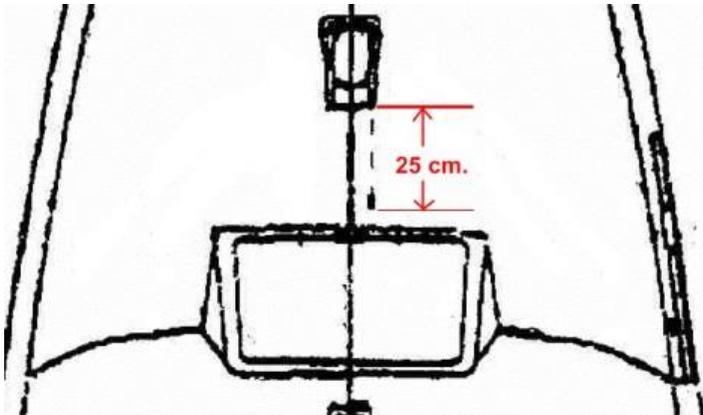
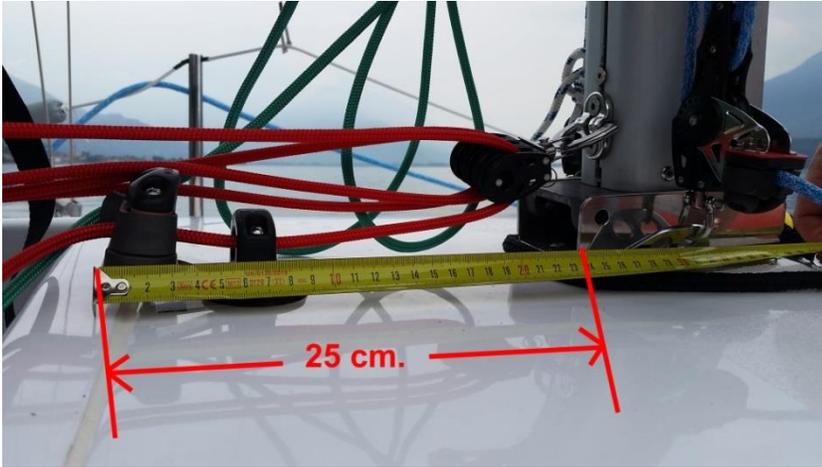
#### **SOSTITUZIONI DI ARTICOLI NON PIU' IN PRODUZIONE:**

A causa dell'uscita di produzione di alcuni articoli da parte di alcuni fornitori, è possibile sostituirli con articoli analoghi, purché le parti sostituite siano simili per dimensioni, peso, rapporto di potenza e che eseguano la stessa funzione. Tali sostituzioni riguardano principalmente le seguenti manovre:

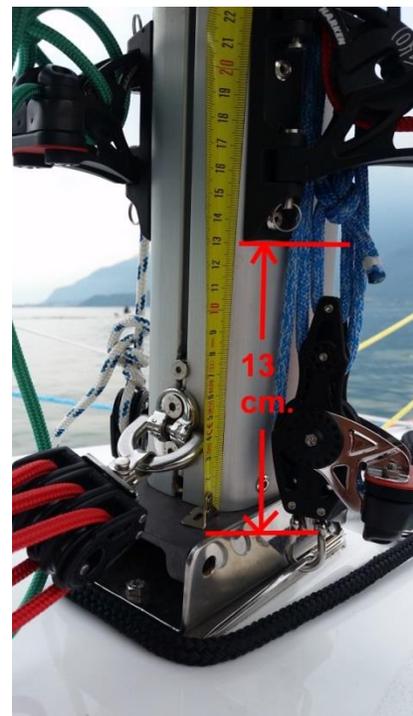
- a) Strozzatori utili per fissare il punto di scotta del fiocco;
- b) Strozzatori utili per fissare il paterazzo;
- c) Strozzatori utili per fissare il carrello della randa;
- d) Strozzatori utili per fissare l'uscita del bompresso;
- e) Bozzelli piani con cricco utili quale ultimo rinvio delle scotte del fiocco e del gennaker;

# IMMAGINI ESPLICATIVE POSIZIONAMENTO MANOVRE

## VANG:



## DRIZZA GENNAKER E CUNNINGHAM



**MANO DI TERZAROLI:**

