

# REGOLE DI STAZZA DELLA CLASSE INTERNATIONAL MOTH

Autorità International Sailing Federation ( ISAF)  
Ariadne House, Town Quay,  
Southampton, Hampshire,  
SO14 2AQ Inghilterra

*Data di riconoscimento dello Status internazionale* 01-09-1972

*Revisione precedente* 01-07-1999

*Data della revisione* 27-08-2003

*Data effettiva* 01-01-2005

## 1 GENERALITA'

1.1 Il Moth Internazionale è una classe a restrizione a equipaggio singolo. L'intenzione di queste regole di classe è di dare al progettista e al costruttore la più ampia libertà di progetto e di costruzione in modo da sviluppare e produrre all'interno di queste regole barche più veloci.

1.2 Il linguaggio ufficiale della classe è l'inglese e nel caso di contestazione sulla traduzione il testo inglese dovrà prevalere.

1.3 Queste regole sono complementari al modulo di stazza. La International Moth Class Association può dare interpretazioni che devono essere ratificate dall'ISAF prima di diventare operative.

1.4 In caso di discrepanza tra regole e modulo di stazza , si deve fare riferimento all'IMCA e all'ISAF come determinato al punto 1.3 .

1.5 Nelle nazioni in cui non esista Autorità Nazionale o dove l'Autorità Nazionale non voglia amministrare la classe , la sua funzione, così come stabilito nelle regole deve essere assolta dall'IMCA o dai suoi Rappresentanti Delegati ( Associazioni Nazionali).

1.6 Né l'ISAF né l'IMCA accettano responsabilità legali riguardo alle regole o ad ogni conseguenza che ne potesse derivare.

## **2 TASSA DI REGISTRAZIONE INTERNAZIONALE DI CLASSE**

International Class Fee.

2.1 La ICF è composta di tre parti:

Parte A dovuta all'ISAF e stabilita mediante accordo tra l'ISAF e il Segretario IMCA WORLD e corrisponde allo 0,5% del costo medio di una barca nuova pronta alla vela rilevato nelle flotte mondiali sia costruita professionalmente che privatamente.

Parte B dovuta alla IMCA WORLD ASSOCIATION stabilita e verbalizzata ad ogni riunione della stessa.

Parte C dovuta alle Associazioni Nazionali stabilita e verbalizzata ad ogni riunione della Associazione Mondiale.

2.2 La IMCA è responsabile della raccolta della ICF e della distribuzione delle targhe ICF sulla base di quanto riportato sopra.

2.3 La IMCA può delegare le sue responsabilità per la raccolta della ICF e per la emissione delle targhe alle Associazioni Nazionali.

2.4 La ICF è dovuta dal costruttore su ogni barca costruita che sia susseguentemente registrata e stazzata oppure no. Il pagamento deve essere fatto direttamente all'Autorità Nazionale o ai suoi Rappresentanti Delegati ( Associazioni Nazionali), che deve emettere una targa ufficiale ICF. La targa ICF deve essere consegnata dal costruttore al proprietario al momento della vendita della barca.

2.5 Le targhe ICF saranno valide solo se fatte su moduli ufficiali emessi dall'ISAF. L'ISAF venderà queste targhe al prezzo fissato dalla regola 2.1 parte A alla IMCA che dovrà vendere al prezzo fissato dalla regola 2.1 parte B alla Autorità Nazionale o ai suoi Rappresentanti Delegati ( Associazioni Nazionali). Il prezzo di vendita rappresenta in ciascun caso la parte della ICF dovuta alla ISAF e alla IMCA. L'Autorità Nazionale o i suoi Rappresentanti Delegati ( Associazioni Nazionali) dovrà stabilire una cifra addizionale ( che include la somma fissata dalla regola 2.1 parte C) , ma che non superi il costo amministrativo per assolvere questa funzione.

## **3 REGISTRAZIONE E CERTIFICATO DI STAZZA**

3.1 A nessuna imbarcazione è permesso regalare nella classe se non è in possesso di un certificato di stazza valido.

3.2 Il proprietario deve essere un membro pagante della Associazione Nazionale IMCA pertinente.

3.3 Ogni Autorità Nazionale o i suoi Rappresentanti Delegati (Associazione Nazionale) deve emettere i numeri velici che dovranno essere consecutivi e preceduti dalle lettere nazionali ufficiali. L'Autorità Nazionale o i suoi Rappresentanti Delegati emetterà un numero velico solo in presenza della ricevuta che dimostri il pagamento della ICF.

3.4 Due barche con lo stesso nome non possono essere registrate nella stessa nazione.

3.5 Il certificato si ottiene come segue:

I- Il proprietario o il costruttore deve richiedere all'Autorità Nazionale pertinente o ai suoi Rappresentanti Delegati (Associazione Nazionale) un numero velico allegando il numero della targa ICF, e al tempo stesso proporre il nome della barca. L'Autorità Nazionale (o i suoi Rappresentanti Delegati) deve registrare il numero velico e il numero della targa ICF.

II- Il proprietario o il costruttore deve ottenere un modulo di misurazione di stazza dalla Autorità Nazionale o dai suoi Rappresentanti Delegati, e deve far stazzare la barca da uno stazzatore ufficialmente riconosciuto dalla Autorità Nazionale. Il modulo compilato sarà consegnato al proprietario della barca.

III- Il proprietario dovrà trasmettere questo modulo all'Autorità Nazionale o ai suoi Rappresentanti Delegati insieme ad ogni tassa di registrazione che possa essere richiesta. Al ricevimento di tutto ciò l'Autorità Nazionale o i suoi Rappresentanti Delegati potranno emettere un certificato di stazza al proprietario.

3.6 Il cambio di proprietà invalida il certificato di stazza, ma non rende necessaria una ristazzatura. Il nuovo proprietario può rivolgersi all'Autorità Nazionale o ai suoi Rappresentanti Delegati (Associazione Nazionale) per ottenere un nuovo certificato, ritornando il vecchio certificato insieme ad ogni eventuale tassa di reregistrazione che sia richiesta specificando i dettagli necessari. Verrà quindi emesso un nuovo certificato al nuovo proprietario.

3.7 E' responsabilità del proprietario assicurare che la sua barca, antenne, vele e equipaggiamento siano conformi alle regole di classe in ogni momento. Alterazioni e sostituzioni devono essere ristazzate, se rilevanti, da uno stazzatore riconosciuto dall'Autorità Nazionale o dai suoi Rappresentanti Delegati (Associazione Nazionale) che, se necessario, controfirmerà il certificato di stazza e lo notificherà all'Associazione Nazionale o ai suoi Rappresentanti Delegati.

3.8 Indipendentemente da quanto contenuto in queste regole, l'ISAF o l'Autorità Nazionale o i suoi Rappresentanti Delegati (Associazione Nazionale) hanno il potere di rifiutare l'emissione del certificato di stazza ovvero di revocarlo.

3.9 L'IMCA richiederà a intervalli regolari a ogni Autorità Nazionale o ai suoi Rappresentanti Delegati (Associazione Nazionale) l'elenco dei numeri velici e delle targhe ICF emesse.

## **4 STAZZATURA**

4.1 Solo uno stazzatore ufficialmente riconosciuto dalla Associazione Nazionale o dai suoi Rappresentanti Delegati può stazzare una barca, le sue antenne, le vele e l'equipaggiamento e solo lui può firmare la dichiarazione di conformità alle regole di classe.

4.2 Lo stazzatore deve registrare sul modello di stazza qualsiasi cosa che egli consideri inusuale o che non corrisponda alle caratteristiche distintive della barca o che consideri contro il generale interesse della classe. Quindi un certificato di stazza può essere rifiutato anche se tutte le specifiche caratteristiche della classe sono rispettate.

4.3 Uno stazzatore non dovrà stazzare una barca, antenne o equipaggiamento qualora essa fosse di sua proprietà, progettata o costruita da lui stesso o in cui abbia una partecipazione interessata o un interesse riconosciuto.

4.4 Vele nuove o modificate in modo sostanziale, devono essere ristazzate da uno stazzatore che timbrerà o firmerà , e daterà la vela presso la bugna. I particolari devono essere registrati sul certificato di stazza e la registrazione firmata dallo stazzatore o dal Segretario dell'Autorità Nazionale o dai suoi Rappresentanti Delegati ( Associazione Nazionale).

4.5 Tutte le barche, le antenne e l'equipaggiamento devono essere conformi alle correnti regole.

4.6 Tutte le barche, antenne, vele ed equipaggiamento possono essere soggette a ristazzatura a discrezione di un comitato di regata o dell'Autorità Nazionale o dai suoi Rappresentanti Delegati ( Associazione Nazionale).

## **5 - SEGNI DI IDENTIFICAZIONE**

5.1 l'emblema della classe è la rappresentazione di una falena e deve essere conforme in forma e dimensione al campione detenuto dall'ISAF. Copie del campione possono essere ottenute dall'IMCA o dall'Autorità Nazionale o dai suoi Rappresentanti Delegati (Associazione Nazionale).

5.2 La targa ICF deve essere fissata allo scafo vicino allo specchio di poppa o sulla paratia verticale anteriore. Se la targa dovesse essere smarrita o dovesse essere rimossa in una data successiva, ciò non invaliderà il certificato di stazza , ma le lettere nazionali, il numero velico o il numero della targa ICF dovranno allora essere incisi in modo permanente sullo scafo vicino allo specchio di poppa.

5.3 Il numero velico, le lettere nazionali e l'emblema della classe devono essere conformi all'appendice G del regolamento ISAF-RRS . Lettere e numeri non devono essere inferiori alle seguenti dimensioni:

altezza	250mm
larghezza	150mm (escluso il numero 1 e la lettera I)
spessore	35mm
spazio tra lettere e numeri accostati tra loro	50mm

5.4 Tutti gli emblemi, numeri e lettere devono essere di materiale durevole e solidamente attaccati alla vela.

## **6 SCAFO**

6.1 La lunghezza totale dello scafo esclusi gli accessori del timone e gli accessori della prua , non deve eccedere la misura di 3355mm misurati tra le perpendicolari con lo scafo in piano trasversalmente e longitudinalmente .

I- Nessun tentativo di aumentare la lunghezza al galleggiamento deve essere fatto con carenature che siano fissate o che facciano parte degli accessori del timone o della prua .

II- Ogni accessorio o carenatura connesso allo scafo , ad eccezione degli accessori di prua e del timone, deve essere considerato parte dello scafo.

III- Se gli accessori della prua o del timone si estendono in eccesso di 500mm oltre i limiti della lunghezza totale dello scafo , tale eccesso deve essere aggiunto alla misura della lunghezza dello scafo.

6.2 La larghezza fuori tutto non deve eccedere i 2250mm.

6.3 I - Non ci deve essere un visibile intervallo di aria che divida la barca longitudinalmente quando vista da prua o da poppa.

II- Sotto la linea di galleggiamento statico e all'interno della lunghezza totale dello scafo, non ci deve essere concavità alcuna superiore a 75mm in ogni sezione più vicina di 2700mm alla perpendicolare posteriore così come descritto nella regola 6.1. Il metodo per rilevare la concavità sarà una cimetta fine passata intorno al fondo dello scafo e messa in tensione tra due punti simmetrici della linea d'acqua situati rispettivamente su un lato e sull'altro dello scafo.

III- Ogni pinna o appendice idrodinamica, escluso il timone, deve uscire dallo scafo da punti situati al di sotto del piano di galleggiamento statico.

## **7 RISERVE DI GALLEGGIAMENTO**

7.1 Ogni barca deve avere non meno di due separati compartimenti stagni di galleggiamento, oppure due sacche di galleggiamento attaccate fermamente allo scafo che insieme devono essere sufficienti a sostenere il peso proprio della barca più 75kg. , in posizione approssimativamente orizzontale quando capovolta e che con uno qualsiasi dei due compartimenti allagato , deve essere sufficiente a sostenere il peso proprio della barca più 10 kg. Se lo stazzatore non può accertarsi a vista che questa regola si assolta, deve fare un vero e proprio test di galleggiamento in modo da esserne soddisfatto. ( il requisito di due compartimenti di galleggiamento separati o di due sacche di galleggiamento si applica soltanto a barche registrate dopo il 10-01-1989).

7.2 Lo stazzatore deve accertarsi che i compartimenti stagni siano efficaci per mezzo di un test di galleggiamento o di tenuta d'aria ( a titolo di guida la perdita d'aria non deve superare il 5% del volume in mezz'ora).

## **8 ANTENNE**

8.1 La lunghezza totale dell'albero non deve superare i 6250mm.

8.2 Bande di misurazione larghe non meno di 15mm devono essere segnate sull'albero in modo che siano chiaramente distinguibili in regata. I margini interni di queste bande definiscono i limiti entro cui può essere issata la vela.

8.3 La distanza tra le bande non deve superare 5185mm .

8.4 Per le vele che avvolgono l'albero non è necessaria la banda di misurazione superiore. In rapporto alla regola 8.3 il punto di misurazione del margine inferiore della banda superiore corrisponde alla estremità superiore dell'albero. Sempre in rapporto alla regola 8.3 non si deve tener conto dello spessore del nastro usato per trattenere la penna della vela all'albero .

## **9 VELE**

9.1 Ogni barca può portare in regata una sola vela la cui superficie totale non deve essere superiore a 8 mq.

9.2 Il calcolo della superficie velica per le vele stazzate dopo il 01-01-2005 deve essere effettuato col sistema della triangolazione così come riportato sul manuale di stazza IMCA. Le aree dei rotondi di inferitura, piede e balumina devono essere aggiunte o sottratte a seconda del caso.

9.3 Il calcolo della superficie velica per le vele stazzate prima del 01-01-2005 deve essere effettuato con il sistema detto "leech offset" come definito nella sezione 3 della guida dell'ISAF alla misurazione e al calcolo della superficie velica

9.4 Solamente l'area di quella parte delle antenne che non passa attraverso un anello di 90mm di diametro interno deve essere inclusa nel calcolo della misurazione della superficie velica totale.

9.5 Nel caso di una vela che avvolge l'albero , un'area equivalente alla lunghezza dell'inferitura moltiplicata per 50mm deve essere esclusa.

9.6 Nel caso di una vela che avvolge il boma un'area equivalente alla lunghezza del piede della vela moltiplicato per 90mm deve essere esclusa.

9.7 L'area del gratile dell'inferitura o del piede è esclusa dal calcolo della superficie velica totale.

9.8 Le stecche non devono uscire più di 150mm dalla vela . Nessun tentativo di accrescere la superficie velica deve essere fatto aumentando il numero o la misura delle stecche usate.

9.9 Quando la vela è issata, nessuna parte della balumina deve estendersi al di sopra del margine inferiore della banda superiore dell'albero o sotto il margine superiore della banda inferiore dell'albero.

9.10 Il calcolo della superficie velica si effettua al terzo decimale, arrotondato a due decimali nella somma totale .

## 10 EQUIPAGGIO

10.1 l'equipaggio in regata è composto da una sola persona . Il momento raddrizzante del peso del timoniere deve essere trasferito alla vela solo attraverso lo scafo ovvero attraverso una scotta o similare; in questo caso sarà attraverso bozzelli attaccati allo scafo .

## 11 PROIBIZIONI

11.1 Sedili staccabili o movibili e trapezi sono proibiti.

11.2 Configurazioni a catamarano o a multiscafo sono proibite. Condurre persistentemente un qualsiasi tipo di disegno di scafo in atteggiamento di catamarano o multiscafo è anche proibito.

## APPENDICE A - DEFINIZIONI

*1 Piano di galleggiamento statico:* il piano che contiene la linea di galleggiamento statica dello scafo che è determinata con la barca completamente equipaggiata, galleggiante e in assetto verticale, ma senza equipaggio. Specchi di poppa incernierati o flessibili o con eventuali alette aggiunte saranno misurati nella posizione di massimo ingombro longitudinale. Ogni sezione trasversale deve essere rilevata perpendicolarmente allo scafo.

*2 Scafo:* Include un singolo scafo galleggiante e le ali o terrazze. In regata il tutto deve essere rigidamente interconnesso. Esclude timone, accessori del timone, deriva e altre appendici idrodinamiche.

*3 Ali o terrazze:* Strutture che vengono usate solamente per sorreggere l'equipaggio o come ancoraggio dell' armamento all'esterno dello scafo galleggiante. Possono includere componenti galleggianti che non sono normalmente immersi.

*4 Timone:* Il sistema sterzante montato sullo scafo.

*5 Appendice idrodinamica:* Ogni deriva , pinna, hydrofoil usato per dare portanza stabilita' o resistenza laterale.

*6 Accessori del timone:* Struttura non galleggiante usata solamente per reggere il timone.

<i>7 Accessori della prua:</i>	Un sistema per connettere l'armamento o appendici idrodinamiche allo scafo.
<i>8 Armamento:</i>	La vela ed ogni struttura necessaria a reggere o controllare la vela.
<i>9 Antenne:</i>	Ogni elemento rigido incluso nell'armamento allo scopo di reggere la vela.
<i>10 Inferitura:</i>	Il margine anteriore della randa.
<i>11 Balumina:</i>	Il margine posteriore della randa.
<i>12 Piede:</i>	Il margine inferiore della randa.
<i>13 Penna ( A ):</i>	L'estremità superiore dell'inferitura della vela.
<i>14 Bugna ( B ):</i>	Un punto sulla estensione o proiezione dell'inferitura distante 5185mm dalla penna (A) .Una linea immaginaria deve essere tracciata ad estensione dell'inferitura.
<i>15 Bugna ( C ):</i>	Il punto in cui il piede e la balumina si incontrano.
<i>16 y:</i>	Il limite inferiore della tasca di inferitura.
<i>17 x:</i>	Il punto in cui il piede interseca la corda BC.
<i>18 Distanze dalla balumina ( d, e &amp; f ):</i>	Le distanze perpendicolari tra la corda AC e la balumina prese rispettivamente a $\frac{1}{4}$ , $\frac{1}{2}$ e $\frac{3}{4}$ della distanza tra i punti A e C.
<i>19 Rotondo di inferitura ( g ):</i>	La massima distanza perpendicolare dalla corda AB alla inferitura. Può essere positiva o negativa.
<i>20 Rotondo del piede ( h ):</i>	La massima distanza perpendicolare dalla corda Cx al piede. Non può essere negativa, le concavità non vengono sottratte.