Approvato dall'AG il 24/11/2026

COMITATO INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO

REGOLAMENTO
PER LA STAZZA E LE REGATE
DEGLI YACHT D'EPOCA E CLASSICI

Edizione 2027-2029 v2 del 17/11/2026

Ind.	Data	Versione	Approvata da	Modifiche
0	23/10/2025	Originale	AGE del 23/10/2025	-
1	19/03/2026	Correttivo 1	AG del 19/03/2026	Correttivo B7.2 e Allegato B
2	28/10/2026	Modifica 2	Voto dell'AG del 24/11/2026	Modifica dei § A1, A3.4, B1.1, B2.4, B5, B6, B8, B9, C1, C4, C7.3 e dell'allegato B. Aggiunta dell'allegato E e della Nota del CIM.

In verde le modifiche rispetto all'edizione 2026, convalidate dalla Commissione di stazza e approvate dal Consiglio di amministrazione e dall'Assemblea generale del CIM con il voto del 24 novembre 2026.

Indice

Sezione A – Generalità

A.1 – Premessa
A1.1 – Gestione della stazza CIM
A1.2 – Modifica delle regole CIM
A1.3 – Regole e lingua ufficiale
A.2 – Ammissibilità
A.3 – Classi
A.4 – Conformità ed esclusione

Sezione B – Stazza

B.1 – Certificato di stazza
B.2 – Elementi di stazza
B.3 – Unità di misura e sistema di calcolo
B.4 – Rating
B.5 – Compenso
B.6 – Stazza dello scafo
B.7 – Stazza della velatura, armo e classe d'origine
B.8 – Dotazioni e attrezzature
B.9 – Parametro di anzianità
B.10 – Autenticità e conformità
B.11 – Penalità e abbuoni

Sezione C – Condizioni per regatare

Introduzione
C.1 – Costituzione delle categorie
C.2 – Percorsi
C.3 – Equipaggio minimo
C.4 – Identificazione degli yacht
C.5 – Dotazioni di sicurezza e restrizioni
C.6 – Condizioni meteorologiche per regatare
C.7 – Partenza

Allegati:

A – Elenco alfabetico delle sigle utilizzate nel regolamento e nei certificati di stazza
B – Tabella dei valori di Cb
C – Schema delle dimensioni principali
D – Definizione di «Spirit of Tradition»
E – Bandiere di classe CIM

Nota del CIM – Modifiche applicabili dal 2028

A – GENERALITÀ

A1 – PREMESSA

A1.1 – Gestione della stazza CIM

Il presente regolamento ha eccezionalmente validità triennale, dal 01.01.2027 al 31.12.2029. Le principali modifiche applicabili nel 2028 e nel 2029 sono indicate nell'apposita Nota in calce al regolamento. Il regolamento è gestito dalla Commissione di stazza CIM, nominata dal Consiglio di amministrazione. Successivamente il regolamento tornerà ad avere una validità di quattro anni solari.

A1.2 – Modifica delle regole CIM

Le regole sono modificate sotto la responsabilità della Commissione di stazza solo in via eccezionale nel corso dei quadrienni, mediante un correttivo volto a chiarire un'interpretazione, soggetto all'approvazione del Consiglio di amministrazione, oppure mediante una modifica proposta all'unanimità dalla Commissione di stazza e approvata dall'Assemblea generale del CIM.

A1.3 – Regole e lingua ufficiale

Il presente regolamento si applica esclusivamente agli yacht a vela monoscafo. Uno yacht è monoscafo quando, in ogni sezione trasversale, la profondità della carena aumenta verso l'asse di simmetria.

Ogni riferimento alle Regole di Regata della Vela (RCV), alle Regole per le Attrezzature Veliche (REV) di World Sailing si intende fatto alle versioni in vigore di tali regole.

La lingua del testo ufficiale del presente regolamento è il francese. In caso di controversia relativa a una traduzione, prevale il testo francese.

A.2 - AMMISSIBILITÀ

Fatta eccezione per gli yacht appartenenti alle classi della Stazza Internazionale e della Stazza Universale, sono ammessi gli yacht con lunghezza di scafo superiore a 7,5 m. Quelli di lunghezza inferiore sono ammessi se il ponte forma, insieme a una tuga o a qualsiasi altra parte, una struttura completa e stagna, le cui aperture possano essere chiuse stabilmente senza comprometterne l'integrità e consentendo al tempo stesso l'accesso all'interno dello scafo.

A.3 - *CLASSI*

A.3.1 YACHT D'EPOCA

A.3.1.1 Sono **yacht d'epoca** gli yacht costruiti in legno o in metallo, varati prima del 31 dicembre 1949 e rimasti conformi ai piani originali.

A.3.1.2 Sono assimilati agli yacht d'epoca gli yacht progettati prima del 31 dicembre 1949 e messi in acqua prima del 31 dicembre 1952.

A.3.1.3 Sono **repliche di yacht d'epoca** gli yacht costruiti, a prescindere dalla data di varo, secondo un progetto anteriore al 31 dicembre 1949 e nel rispetto delle tecniche e dei materiali dell'epoca.

A3.2 YACHT CLASSICI

A.3.2.1 Sono **yacht classici** gli yacht costruiti in legno o in metallo, varati prima del 31 dicembre 1975 e rimasti conformi ai piani originali.

A.3.2.2 Gli yacht costruiti in serie non sono ammessi, salvo alcune serie che hanno segnato la storia dello yachting e che possono essere ammesse in deroga con decisione esplicita della Commissione di stazza CIM.

Nota: uno yacht è detto «MONOTIPO» quando è conforme al regolamento della sua classe, indipendentemente dal fatto che sia costruito in serie.

A.3.2.3 Sono **repliche di yacht classici** gli yacht classici costruiti, a prescindere dalla data di varo, secondo un progetto anteriore al 31 dicembre 1975.

A.3.3 YACHT CLASSIC IOR

A.3.3.1 Sono yacht **«Classic IOR»** gli yacht costruiti in legno, metallo o composito, varati tra il 1° gennaio 1970 e il 31 dicembre 1984, rimasti conformi ai piani originali e in grado di dimostrare di aver avuto un certificato IOR valido nel periodo.

A.3.3.2 Per i Classic **IOR**, alcune serie che hanno segnato la storia dello yachting IOR possono essere ammesse in deroga con decisione esplicita della Commissione di stazza CIM.

A.3.3.3 Sono **repliche di yacht Classic IOR** gli yacht Classic IOR costruiti, a prescindere dalla data di varo, secondo un progetto anteriore al 31 dicembre 1984.

A.3.4 YACHT CLASSICI DI SERIE

A.3.4.1 Sono yacht **«Classici di serie»** gli yacht costruiti in composito, progettati prima del 31 dicembre 1970, varati prima del 31 dicembre 1984 e rimasti conformi ai piani originali.

A.3.4.2 **Per i Classici di serie**, la Commissione di stazza CIM seleziona gli yacht e le serie con decisione esplicita, valutandone l'interesse per il patrimonio storico dello yachting e la compatibilità con la flotta esistente di yacht d'epoca, classici e Classic IOR.

A.4 CONFORMITÀ ED ESCLUSIONE

A.4.1 Ogni yacht deve essere conforme in ogni suo aspetto al progetto originale o, eventualmente, a un disegno successivo del progettista originale.

A.4.2 L'anno di varo e la conformità dello yacht al suo progetto devono risultare da documentazione ufficiale.

A.4.3 Qualora non sia possibile fornire i piani originali o la documentazione di uno yacht, la sua conformità è valutata da una commissione tecnica nominata dall'Associazione nazionale.

A.4.4 I criteri di ammissione sono definiti nel regolamento. La Commissione di stazza del CIM può tuttavia decidere di escludere uno yacht:

- il cui scafo abbia subito trasformazioni rilevanti, incompatibili con il progetto e la costruzione originali,

- se dall'esame della conformità e dell'autenticità (cfr. articolo 14 «Co») emerge un insieme di modifiche, anche estetiche, in particolare recenti, che si discostano dalla configurazione dell'epoca del varo.

B – STAZZA

B.1 CERTIFICATI DI STAZZA

B.1.1 Le presenti regole di stazza consentono agli yacht **d'epoca, classici**, **Classic IOR** e **Classici di serie** di partecipare alle regate con compensi adeguati.

La certificazione degli yacht d'epoca, classici, Classic IOR e Classici di serie richiede conoscenze tecniche e storiche specifiche. Solo i commissari tecnici riconosciuti dal CIM sono pertanto abilitati a svolgere le operazioni di stazza, controllo e verifica.

Il certificato di stazza indica la classe di riferimento. Gli yacht classici e **Classic IOR** possono essere ammissibili a entrambe le classi. In tal caso entrambe sono indicate sul certificato di stazza, con Classic IOR come «classe di riferimento prioritaria».

B.1.2 Il rating di ogni yacht è determinato dalla commissione tecnica dell'Associazione nazionale, che effettua le misurazioni, determina i parametri e attribuisce i coefficienti in conformità al presente regolamento e alle relative «Istruzioni di stazza».

B.1.3 La commissione tecnica dell'Associazione nazionale si riserva il diritto di rifiutare l'attribuzione di un rating o di modificarlo qualora risulti inadeguato o errato.

L'Associazione nazionale che rilascia i certificati di stazza è l'unica competente in ciascun Paese. Almeno uno dei suoi stazzatori deve sempre far parte dei comitati di stazza delle regate a cui si applica il presente regolamento.

B.1.4 I certificati di stazza sono rilasciati dall'Associazione nazionale. Il rilascio, la convalida o il rinnovo del certificato sono soggetti al pagamento di una tariffa stabilita dall'Associazione nazionale. La validità massima del certificato va dal 1° gennaio al 31 dicembre dell'anno in corso. I certificati devono essere convalidati ogni anno o rinnovati ogni volta che lo yacht subisce modifiche o cambia proprietario.

Lo yacht deve rimanere conforme alla configurazione dichiarata.
In caso di modifica della configurazione nel corso dell'anno, la commissione tecnica dell'Associazione nazionale esamina le ragioni della modifica e, in particolare, valuta se essa migliori l'autenticità e la conformità all'originale. In caso di scostamento dall'originale o di riduzione della conformità, al rilascio del nuovo certificato possono essere applicate una penalità sul Cc e una tariffa speciale.
Una copia del certificato di stazza in corso di validità deve essere sempre a bordo dello yacht. I certificati di stazza sono pubblici e consultabili sui siti del CIM e delle Associazioni nazionali.

B.2 ELEMENTI DI STAZZA

Gli elementi di stazza sono:

B.2.1 **Grandezze misurate**:

- Misure dello scafo (**Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2**)
- Misure dell'armo (**I, J, Lp, P, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm**)
- Misure della vela di prua da bolina o da lasco (**HLU, HLP**)
- Misure della vela di tipo spinnaker (**SLE, SLU, SHW, SFL**)
- Misure della randa bermudiana (**MHW, MTW, MUW**)
- Misure della randa aurica (**QFL, QHL, QLE, h**)

A eccezione di «h», le misure delle vele sono conformi alle «Equipment Rules of Sailing» pubblicate da World Sailing e in vigore.
Per misurare «h» (freccia dell'allunamento della balumina aurica), la vela va distesa in piano e sui punti di penna e di scotta va esercitata una tensione appena sufficiente a eliminare le pieghe lungo la balumina.

B.2.2 **Grandezze calcolate**:

- Superficie velica (**Spv**)
- Slancio della velatura (**Sf**)
- Superficie velica corretta (**Spc**)
- Lunghezza di stazza (**Ls**)
- Baglio di stazza (**Bj**)
- Profondità media complessiva (**Pmc**)
- Profondità di stazza (**Ps**)

B.2.3 **Coefficienti e parametri**:

- Di profilo della carena (**Pp**)
- Di correzione (**Cc**)
- Di armo (**Ca**)
- Di classe d'origine (**Cb**)
- Di dotazioni e attrezzature (**Pv**)
- Di anzianità (**Pe**)
- Di autenticità e conformità (**Co**).

B.3 UNITÀ DI MISURA E SISTEMA DI CALCOLO

Le unità di misura si basano sul sistema metrico decimale e il calcolo è algebrico.
Le grandezze misurate sono arrotondate al centimetro e gli altri valori al millesimo, salvo TR, arrotondato al mezzo punto, il rating e il **TCF**, arrotondati al decimillesimo, e l'**APM**, arrotondato al decimo.

B.4 RATING

Il rating si calcola con la formula seguente:

$$\boldsymbol{R} = \left[0{,}05 \cdot Ls \cdot Pp + \left(0{,}1 \cdot 0{,}963 \cdot Ls \cdot Pp \cdot \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}}\right) + 0{,}34 \cdot 0{,}963 \cdot \sqrt{Spc} + 0{,}2\right](Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Dove:

Ls = Lt – 0,8 · (Fa + Fp)
Spc = Spv · Sf
Co è il coefficiente attribuito secondo le regole dell'articolo **B.10**.

La formula del coefficiente di slancio della velatura **(Sf**) è la seguente:

$$\mathbf{Sf} = \sqrt{\frac{0{,}45 \cdot \mathrm{Spv} + 0{,}16 \cdot \{\mathrm{MAX}[\mathrm{I};\ (\mathrm{P} + \mathrm{MAX}[0{,}8 \cdot \mathrm{F};\ \mathrm{Ef}\ ;\ \mathrm{Es} \cdot 0{,}96]) \cdot 1{,}03 + 0{,}4;\ \mathrm{Hm}]\}^2}{\mathrm{Spv} \cdot 0{,}963^4}}$$

B.5 COMPENSO

Il compenso per miglio si calcola come segue:

$$\mathrm{APM} = (2160 : \sqrt{\mathrm{R} \cdot 3.281}) - 258.2$$

Il tempo compensato si calcola come segue:

- **Tempo compensato su distanza** (sistema normale):

$$Tc = (C \cdot Tr) - (APM \cdot D)$$

- **Tempo su tempo** (sistema alternativo)

$$Tc = C \cdot Tr \cdot TCF$$
$$TCF = 0{,}212 \cdot (\sqrt{R} + 1{,}55)$$

Dove: **Tc** : tempo compensato
Tr : tempo reale
TCF : fattore di correzione del tempo
C : penalità o abbuono di cui all'articolo **B.11**
APM : compenso per miglio nautico
R : rating
D : lunghezza geografica del percorso.

B.6 STAZZA DELLO SCAFO

Le misure sono rilevate con lo yacht in assetto «pronto a navigare», con ancore e catene nelle posizioni abituali e le vele armate o rizzate a poppavia dell'albero maestro.
Durante gli eventi lo yacht deve mantenere la configurazione in cui è stato stazzato, in particolare per quanto riguarda ancore e catene, che devono rispettare le norme applicabili.

B.6.1 La lunghezza dello scafo di uno yacht (**Lt**) si misura includendo l'intero scafo ed escludendo le aste e le parti sporgenti dallo scafo, come il bompresso, la coda di malet, i pulpiti e simili.

È delimitata dalle verticali passanti per i punti estremi di prua e di poppa dello scafo (sopra o sotto il livello del ponte) o della battagliola. Comprende gli eventuali rigonfiamenti ed esclude il timone esterno.
Gli slanci (Fa e Fp) si misurano orizzontalmente tra le verticali passanti per i punti sopra indicati e l'intersezione dello scafo con l'acqua. Il baglio dello scafo (B) è la distanza massima tra due verticali giacenti in un piano perpendicolare alla mezzeria e tangenti allo scafo. La misura esclude protezioni, bottazzi e sporgenze esposte al vento.

Il baglio di stazza (**Bj**) si ottiene con la formula seguente:

$$Bj = B - 0{,}3 \cdot (B - Bl)$$

Il baglio al galleggiamento (**Bl**) si misura alla superficie dell'acqua a **1/2 di Ls.**

I bordi liberi (**Fb1** e **Fb2**) si misurano tra il livello del ponte e la superficie dell'acqua ai **3/4 verso prua e a 1/2 di Ls**.

Le profondità immerse si misurano ai 3/4 verso prua di Ls a 1/10 di Bj dal piano di simmetria (P1), e a 1/2 di Ls a 1/8 di Bj, 1/4 di Bj e 3/8 di Bj dal piano di simmetria (P2, P3 e P4).

La profondità media complessiva (**Pmc**) si calcola come segue:

$$Pmc = 0{,}125 \cdot (3 \cdot P2 + 2 \cdot P3 - 2 \cdot P4) + \frac{0{,}5 \cdot P4 \cdot Bl}{Bj}$$

La profondità di stazza (Ps) si calcola come segue:

$$Ps = 1{,}3 \cdot Pmc + 0{,}9 \cdot P1 + \frac{Ls + 0{,}9 \cdot Bl}{30}$$

B.6.2 Parametro del profilo della carena (**Pp**)
In base al profilo longitudinale dello scafo, ogni imbarcazione è ricondotta a uno dei due tipi fondamentali indicati di seguito e le viene attribuito un parametro inserito direttamente nella formula di stazza:

Tipo 1

Il timone è nel prolungamento della parte inferiore della carena:
Pp è determinato con la formula seguente in funzione del rapporto TR tra l'area della proiezione sul piano di simmetria della parte immersa dello scafo e del timone e l'area del rettangolo dato da lunghezza al galleggiamento × pescaggio.

Nota: per gli scafi a deriva mobile, TR è misurato con la deriva sollevata e gli si applica un coefficiente di 0.9.

Si TR ≤ 73.5 allora Pp = 0.92 – (TR – 73.5) /73.5 /2.71
Si TR >73.5 allora Pp = 0.92 – (TR – 73.5) /73.5 /2.71 – $(TR - 73.5)^{1.44}$ /73.5 /5

Tipo 2

Il timone è separato dalla deriva e:
Per gli yacht d'epoca, se la deriva è piana: tipo 2.1: Pp = 1,14 - (2 · Pmc : Ls)

Per gli yacht d'epoca, se la deriva non è piana, e per gli altri yacht:

tipo 2.2 Pp = 1,20 - (2 · Pmc : Ls)

La deriva è considerata piana quando la sezione orizzontale della chiglia a metà altezza presenta bordi paralleli per oltre il 90% della sua lunghezza.

B.6.3 Coefficiente di correzione (**Cc**)

Se la formula di stazza non tiene adeguatamente conto delle caratteristiche tecniche di uno yacht, o per altro motivo giustificato, la Commissione di stazza del CIM può eccezionalmente adeguare il rating introducendo un coefficiente di correzione.

Per gli altri yacht il coefficiente di correzione è pari a 1.

B.7 STAZZA DELLA VELATURA, ARMO E CLASSE D'ORIGINE

B.7.1 Gli alberi si misurano dal punto più basso a cui possono scendere i canestrelli o la trozza del boma fino al punto più alto (punto di drizza) a cui possono salire i grilli delle drizze per le vele triangolari, o fino al punto a cui può salire il punto di mura del picco per le vele auriche (**P**). Si misurano inoltre dal ponte al punto più alto a cui possono salire i grilli delle drizze di tutte le altre vele che si possono issare (**I**).

Si misurano anche la distanza tra il punto estremo in cui può essere murata una vela di prua (includendo l'eventuale bompresso) e la faccia prodiera dell'albero più a prua (**J**), nonché la lunghezza del tangone (**Lp**). Una vela di prua è detta spinnaker (simmetrico o asimmetrico) quando la sua larghezza a metà altezza supera il 75% della lunghezza della base.
Una vela di prua è detta fiocco a pallone quando la sua larghezza a metà altezza è inferiore al 75% della lunghezza della base, la scotta è rinviata in coperta a proravia dell'albero e il punto di mura è fissato a un tangone.

Una vela di prua da bolina o da lasco è una vela di prua la cui larghezza a metà altezza è inferiore al 75% della lunghezza della base.
Una vela di prua da bolina o da lasco si dice con sovrapposizione se il suo punto di scotta può trovarsi a poppavia dell'albero (dietro la faccia poppiera dell'albero quando la vela è sul piano di mezzeria).
Per una vela di prua da bolina o da lasco con sovrapposizione si misurano la lunghezza dell'inferitura (**HLU**) e la distanza minima tra il punto di scotta e l'inferitura (**HLP**).

Per le golette si misurano la distanza tra le facce contrapposte degli alberi (**Dm**) e le altezze massime dei punti di drizza delle vele che si possono issare tra gli alberi (**Hm** per il maestro e **Ht** per il trinchetto).

Per le vele triangolari si misura la lunghezza utile del boma (**E**) e, per le vele auriche, quella dei picchi (**Es**) e degli alberetti di freccia (**F**).

La lunghezza complessiva dell'armo di uno yacht (**La**) è delimitata dalle verticali passanti per il punto estremo di mura di una vela di prua e per il punto più a poppa dello scafo o dell'eventuale coda di malet.

B.7.2 Calcolo della superficie velica
Spv è la somma delle superfici applicabili indicate di seguito.

Nota: si veda l'apposita Nota per il 2028 in fondo al documento.

B.7.2.1 Triangolo di prua: 0,3 Spo + 0,7 Spa

Per **Spo**, quando non si usa una vela di tipo spinnaker
allora Spo = MAX (0,5·I·J ; 0,83 Spa)

altrimenti Spo = MAX [0,8·I·MAX(J ; Lp) ; 0,83 Spa]

Dove **I** è l'altezza massima del punto di drizza delle vele di prua rispetto alla linea d'insellatura del ponte e **J è** la distanza orizzontale tra l'albero e il punto estremo di mura, oppure la lunghezza del tangone se maggiore.

Per **Spa**:

Se si usa una vela di prua da bolina o da lasco con sovrapposizione, si prendono le misure **HLU** e **HLP** della vela più grande.

Allora: Spa = MAX (0,5·HLU·HLP ; 0,5·I·J)

Senza sovrapposizione: Spa = 0,5·I·J

B.7.2.2 Vele triangolari: 0,5·P·E

Dove **P** è la distanza tra il punto più basso raggiungibile dalla trozza e il punto più alto raggiungibile dal grillo della drizza, ed E è la lunghezza utile del boma.

B.7.2.3 Vele auriche: $0{,}5 \cdot [E \cdot P + Es \cdot (0{,}87 \cdot E + 0{,}5 \cdot P)]$

Dove **P** è la distanza misurata sulla vela tra i punti di attacco del boma e del picco, **E** è la lunghezza utile del boma ed Es quella del picco. Una marca sull'albero deve indicare la posizione superiore di **P.**

B.7.2.4 Vele di freccia: $0{,}15 \cdot F \cdot Ef$

Dove **Ef** è la lunghezza utile del picco, eventualmente prolungato da una piccola asta, e **F** è l'altezza utile dell'alberetto di freccia o la distanza tra il punto più alto raggiungibile dalla trozza del picco e la sommità dell'alberetto di freccia o dell'eventuale asta.

B.7. 2. 5 Velatura di trinchetto: $0{,}46 \cdot Dm \cdot (Hm+Ht)$

Dove **Dm** è la distanza tra gli alberi, **Hm** è l'altezza massima del punto di drizza sull'albero maestro e **Ht** è quella sull'albero di trinchetto, per le vele tra gli alberi, comprese le vele portanti.

B.7. 2. 6 Velatura di strallo per andature portanti su ketch e yawl: $0{,}12 \cdot mP \cdot E$

Dove **mP** è l'altezza massima utilizzabile per la vela di mezzana ed E è la lunghezza utile del boma della randa dell'albero di prua.

B.7.3 Coefficiente di armo (**Ca**)

A ogni yacht si attribuisce un coefficiente in funzione del suo armo secondo la tabella seguente

	Yacht aurici	*Yacht bermudiani*
- Cutter e sloop	0.78	0.89
- Yawl	0.75	0.88
- Ketch	0.65	0.77
- Goletta	0.63	0.72
- 3 alberi	0.45	0.50

B.7.4 Coefficiente di classe d'origine (**Cb**)

A ogni yacht si attribuisce un coefficiente in funzione della sua classe d'origine secondo la tabella dell'allegato B.
Agli altri yacht si attribuisce **Cb = 0**. Per le classi assenti dalla tabella in allegato, la Commissione di stazza del CIM può tuttavia adeguare eccezionalmente i rating della classe introducendo un coefficiente specifico.

B.8 DOTAZIONI E ATTREZZATURE

Il coefficiente di dotazioni e attrezzature (**Pv**) è dato dalla somma algebrica dei seguenti fattori:

Deriva:	mobile	0,03
	Con timone	0,07
	Modificata (bulbo o zavorra)	0,20
Timone:	modificato	0,07
Linea d'asse:	assente	0,00
	In posizione assiale	- 0,01
	In posizione laterale	- 0,02
	2 linee d'asse	- 0,03
Elica o eliche:	a pale abbattibili od orientabili	- 0,01
	A 2 pale fisse	- 0,03
	A 3 o più pale fisse	- 0,04
Albero:	in legno	0,00
	In lega	0,03
Boma:	in legno	0,00
	In lega	0,02
	In materiale composito	0,30
Aste:	in legno	0,00
	In lega	0,02
	In materiale composito	0,20
Strallo*:	cavo a gola singola	0,01
	Cavo a doppia gola	0,02
Avvolgitore*:	del fiocco, attivo	0,02
	Del fiocco, inattivo ma installato	0,00
	Frullone volante	0,05
	* : cumulativo	
Winch:	assente, con Ls < 8m	- 0,06
	Assente, con Ls > 8m	- 0,08
	Self-tailing	0,01
	Uso in regata di winch assistito	0,05
Interni:	assenza di allestimenti **	0,03
	** : quando non è la configurazione originale	

Classici e d'epoca – Sovrastruttura in materiali compositi	
Uso di materiali compositi con resina epossidica	0,04
Uso di materiali compositi con resina poliestere o vinilestere	0,02

Classici e d'epoca – Scafo in materiali compositi

Uso di materiali compositi con resina epossidica	0,07
Uso di materiali compositi con resina poliestere o vinilestere	0,04
Uso di listelli di legno incollati con resina sintetica (esclusa la resorcina)	0,02

Classic IOR e Classici di serie – Sovrastruttura in materiali compositi

Serie – fibra di vetro monolitica + resina poliestere	0,00
Esemplare unico – fibra di vetro monolitica + resina poliestere o vinilestere	0,02
Sandwich in balsa + fibra di vetro + resina poliestere	0,04
Sandwich in PVC + fibra esotica + resina vinilestere o epossidica sotto vuoto	0,06

Classic IOR e Classici di serie – Scafo in materiali compositi

Serie – fibra di vetro monolitica + resina poliestere	0,00
Esemplare unico – fibra di vetro monolitica + resina poliestere o vinilestere	0,02
Sandwich in balsa + fibra di vetro + resina poliestere	0,04
Sandwich in PVC + fibra esotica + resina vinilestere o epossidica sotto vuoto	0,06

Sono considerati «**materiali compositi**» i materiali la cui struttura combina resina sintetica (poliestere, vinilestere o epossidica) e fibre naturali o sintetiche. Il compensato, gli stucchi, i primer e le vernici applicati all'esterno dello scafo sono esclusi da questa definizione.

L'uso delle vele elencate di seguito comporta una penalità sul Pv secondo la tabella:

YACHT D'EPOCA

	Rande	**Vele di prua e portanti**
Vele in cotone	**- 0,05**	**- 0,05**
Vele in Dacron o nylon	**0**	**0**
Vele confezionate con ferzi contenenti materiali a bassa estensibilità, quali: Dacron laminato, MYLAR SCRIM, fibre composite di tipo sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,20**	**0,12**
Vele «ad alto modulo» confezionate con o senza ferzi o con fibre diverse (ad esempio KEVLAR, TWARON, PBO o carbonio)	NON AMMESSE	
Tagli diversi da quelli in uso all'epoca del varo	**0,10**	**0,07**
Vele interamente steccate	NON AMMESSE	
Nessuna vela portante o uso di una vela di tipo fiocco a pallone		**- 0,10**
Uso di una vela portante con punto di drizza più alto di quello originale		**0,07**

YACHT CLASSICI, CLASSIC IOR E CLASSICI DI SERIE

	Rande	**Vele di prua e portanti**
Vele in Dacron o nylon	**0**	**0**
Vele confezionate con ferzi contenenti materiali a bassa estensibilità, quali: Dacron laminato, MYLAR SCRIM, fibre composite di tipo sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,12**	**0,10**
Vele «ad alto modulo» confezionate con o senza ferzi o con fibre diverse (ad esempio KEVLAR, TWARON, PBO o carbonio)	NON AMMESSE	
Tagli diversi da quelli in uso all'epoca del varo	AMMESSE	
Vele interamente steccate	NON AMMESSE	

Una vela è interamente steccata quando almeno due stecche ne percorrono l'intera larghezza.
Per gli yacht d'epoca, i tagli diversi da quelli in uso all'epoca del varo sono quelli diversi dai tagli orizzontali, verticali e all'inglese (a spina di pesce).
Queste penalità o questi abbuoni si applicano per l'intera stagione sulla base di una dichiarazione dell'armatore.

B.9 PARAMETRO DI ANZIANITÀ

A ogni yacht è attribuito un parametro di anzianità (**Pe**) in base all'anno di varo, secondo la tabella seguente:

>1975: aggiungere 0.001 per anno, salvo per i Classic IOR

1975	0,060	1943	-0,014	1911	-0,119
1974	0,056	1942	-0,016	1910	-0,122
1973	0,052	1941	-0,018	1909	-0,125
1972	0,048	1940	-0,020	1908	-0,128
1971	0,044	1939	-0,022	1907	-0,131
1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,133
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,135
1968	0,036	1936	-0,031	1904	-0,137
1967	0,034	1935	-0,034	1903	-0,139
1966	0,032	1934	-0,037	1902	-0,141
1965	0,030	1933	-0,040	1901	-0,143
1964	0,028	1932	-0,043	1900	-0,145
1963	0,026	1931	-0,046	1899	-0,146
1962	0,024	1930	-0,049	1898	-0,147
1961	0,022	1929	-0,052	1897	-0,148
1960	0,020	1928	-0,055	1896	-0,149
1959	0,018	1927	-0,059	1895	-0,150
1958	0,016	1926	-0,063	1894	-0,151
1957	0,014	1925	-0,067	1893	-0,152
1956	0,012	1924	-0,071	1892	-0,153
1955	0,010	1923	-0,075	1891	-0,154
1954	0,008	1922	-0,079	1890	-0,155
1953	0,006	1921	-0,083	1889	-0,156
1952	0,004	1920	-0,087	1888	-0,157
1951	0,002	1919	-0,091	1887	-0,158
1950	0,000	1918	-0,095	1886	-0,159
1949	-0,002	1917	-0,099	1885	-0,160
1948	-0,004	1916	-0,103	1884	-0,161
1947	-0,006	1915	-0,107	1883	-0,162
1946	-0,008	1914	-0,110	1882	-0,163
1945	-0,010	1913	-0,113	1881	-0,164
1944	-0,012	1912	-0,116	1880	-0,165
				<1880	-0,165

Pe per Classic IOR

1976	0.064
1977	0.068
1978	0.072
1979	0.076
1980	0.080
1981	0.084

1982	0.088
1983	0.092
1984	0.096

Per gli yacht aurici (escluse le repliche) varati dopo il 1923, l'anno considerato per determinare Pe è la media tra l'anno di varo e il 1923, arrotondata per difetto.
Per gli yacht varati prima del 1880, Pe è pari a - 0,165.

Per le repliche, gli yacht monotipi (con uno specifico regolamento di costruzione) e i «Classici di serie», l'anno considerato per **Pe** è la media tra l'anno di redazione del progetto e quello di varo di ogni esemplare, arrotondata per difetto.

Per gli yacht d'epoca il cui armo è stato modificato rispetto a quello originale (variazione di Ca), l'anno considerato per Pe è la media tra l'anno di varo e quello della modifica dell'armo, assumendo il 1950 come limite massimo per quest'ultimo e arrotondando per difetto. Se l'anno della modifica dell'armo non può essere accertato, si assume il 1950.

Questa regola non si applica agli yacht delle classi della Stazza Internazionale o della Stazza Universale, per i quali il parametro si determina come per gli altri yacht, ossia in base all'anno di varo di ogni esemplare.

B.10 AUTENTICITÀ E CONFORMITÀ

Il coefficiente di autenticità e conformità **(Co)** esprime il grado di conformità di uno yacht al progetto originale.

Il riferimento per la conformità è costituito dai piani originali corrispondenti alla configurazione dello yacht al momento del varo. Si possono prendere in considerazione altre configurazioni effettivamente esistite, in particolare quelle derivanti da modifiche del progettista originale. Tali configurazioni sono comunque considerate meno autentiche, tanto più quanto più recenti sono le modifiche.

Il Co si determina ponderando la valutazione dei tre ambiti seguenti, in ordine decrescente d'importanza:

- Armo, piano velico, dotazioni e attrezzature,
- Caratteristiche dello scafo (compresi ponte, materiali e dotazioni utilizzati),
- Allestimenti interni e dotazioni,

Per ciascuno si valuta anche la qualità della manutenzione e del restauro o della ricostruzione.
Il **Co** si attribuisce entro l'intervallo previsto per la categoria

- Yacht d'epoca e monotipi d'epoca: da 0,88 a 1,15
- Repliche di yacht d'epoca: da 0,95 a 1,2
- Yacht classici varati prima del 1960 da 0,90 a 1,15
- Yacht classici e monotipi classici varati dal **1960**: da 0,93 a 1,15
- Yacht «Classic IOR» e monotipi classici varati dal **1976**: da 0,95 a 1.15
- Yacht «Classici di serie»: da 0,95 a 1.15
- Repliche di yacht classici: da 0,95 a 1,2

La presentazione di documentazione che permetta di confrontare lo yacht con il suo progetto originale consente un esame più accurato ed è valorizzata nella valutazione del **Co**. Tale

documentazione si basa sui piani originali dello yacht e può includere anche testimonianze storiche tratte, per esempio, da pubblicazioni, stampa, fotografie o archivi dei proprietari succedutisi.

B.10.1 Scafo, ponte e relative dotazioni

Gli elementi determinanti sono:

- Dimensioni, forma e materiali dello scafo e della chiglia,
- Impostazione strutturale: posizione e dimensionamento di ordinate e madieri,
- Dimensioni e fissaggio degli elementi del fasciame,
- Piano di coperta, natura dei materiali, timone e dotazioni.

Si possono ammettere:

- La costruzione in acciaio saldato di scafi originariamente in acciaio chiodato,
- L'aggiunta di un motore,
- La ricostruzione del ponte con uno strato di compensato tra i bagli e i listelli del ponte,
- L'aggiunta di dotazioni di navigazione e sicurezza, purché si presti particolare attenzione alla loro integrazione nel progetto originale.

B.10.2 Armo, piano velico e attrezzature

Gli elementi determinanti sono:

- La conformità al tipo di randa originale (aurica o bermudiana)
- La conformità alla configurazione originale dell'armo (numero e dimensioni relative di alberi e crocette)
- Dimensioni, forma e materiali degli alberi e delle aste,
- Caratteristiche delle vele e delle manovre correnti,
- Caratteristiche dei cavi delle manovre fisse,
- Caratteristiche delle attrezzature.

Si possono ammettere:

- La sostituzione di un albero pieno con un albero cavo,
- Le cime in poliestere o polipropilene,
- Le vele in Dacron o nylon,
- L'aggiunta di dotazioni di segnalazione e sicurezza.

Tutte le vele auriche con un allunamento pronunciato della balumina (rapporto tra la diagonale che unisce l'estremità del boma e quella del picco e la freccia dell'allunamento superiore al **2%)** sono fortemente penalizzate sul **Co**.

Le vele bermudiane non devono avere più di una stecca a tutta larghezza. Tale stecca comporta una penalità sul **Co**, salvo quando occupa la posizione più alta. Se una stecca parziale è lunga più del **75%** della distanza tra balumina e inferitura nella posizione in cui si trova, si applica una penalità sul **Co**. Lo stesso vale se la **vela ha più di 5** stecche in totale. La Commissione di stazza del CIM può esentare uno yacht dalla penalità mediante deroga esplicita.

B.10.3 Allestimenti interni e dotazioni

In generale si verifica la conformità al piano originale. Si possono tuttavia ammettere allestimenti diversi da quelli originali per rispondere alle esigenze moderne di comfort e sicurezza, purché rispettino lo stile e i materiali del progetto originale.

B.11 PENALITÀ E ABBUONI

Quando l'uso delle vele elencate di seguito non è già considerato nella configurazione di riferimento del certificato e applicato al Pv, esso comporta una penalità o un abbuono percentuale sul tempo reale di ogni yacht per ciascuna prova, secondo la tabella:

YACHT D'EPOCA	**Rande**	**Vele di prua e portanti**
Vele in cotone	**-2%**	**-2%**
Vele in Dacron o nylon	**0**	**0**
Vele confezionate con ferzi contenenti materiali a bassa estensibilità, quali Dacron laminato, MYLAR SCRIM, fibre composite di tipo sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**8%**	**5%**
Vele «ad alto modulo» confezionate con o senza ferzi o con fibre diverse (ad esempio KEVLAR, TWARON, PBO o carbonio)	NON AMMESSE	
Tagli diversi da quelli in uso all'epoca del varo	**4%**	**3%**
Vele interamente steccate	NON AMMESSE	
Nessuna vela portante o uso di una vela di tipo fiocco a pallone		**-2%**
Uso di una vela portante con punto di drizza più alto di quello originale		**3%**
Uso in regata di winch motorizzati		**2%**

YACHT CLASSICI, CLASSIC IOR E CLASSICI DI SERIE	**Rande**	**Vele di prua e portanti**
Vele in Dacron o nylon	**0**	**0**
Vele confezionate con ferzi contenenti materiali a bassa estensibilità, quali Dacron laminato, MYLAR SCRIM, fibre composite di tipo sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**5%**	**5%**
Vele «ad alto modulo» confezionate con o senza ferzi o con fibre diverse (ad esempio KEVLAR, TWARON, PBO o carbonio)	NON AMMESSE	
Tagli diversi da quelli in uso all'epoca del varo	AMMESSE	
Vele interamente steccate	NON AMMESSE	
Uso in regata di winch motorizzati		**2%**

Una vela è interamente steccata quando almeno due stecche ne percorrono l'intera larghezza.
Per gli yacht d'epoca, i tagli diversi da quelli in uso all'epoca del varo sono quelli diversi dai tagli orizzontali, verticali e all'inglese (a spina di pesce).
Queste penalità o questi abbuoni si applicano per l'intero evento sulla base di una dichiarazione dell'armatore.

C – CONDIZIONI PER REGATARE

Introduzione:

Si applicano le Regole di Regata della Vela e le prescrizioni nazionali emanate dalle Federazioni. Tenuto conto delle caratteristiche e delle qualità nautiche specifiche degli yacht d'epoca e classici, il CIM prescrive inoltre le regole seguenti.

Il CIM mette a disposizione degli organizzatori modelli dei documenti di regata (Bando di regata e Istruzioni di regata).

Art. C.1 COSTITUZIONE DELLE CATEGORIE

Gli yacht sono innanzitutto ripartiti nelle categorie seguenti in base alla loro «classe di riferimento prioritaria» e poi alla loro «classe di riferimento», come indicate nei certificati di stazza:

- Yacht d'epoca aurici
- Yacht d'epoca bermudiani
- Yacht classici

Se il Bando di regata prevede la categoria per l'evento:

- Classic IOR
- Classici di serie

Quando la composizione della flotta lo consente, possono essere aperte le categorie «Big Boat» e «Cruiser» (v. sotto).

Ogni categoria deve comprendere almeno tre yacht iscritti. Le categorie sono accorpate dapprima per gli yacht d'epoca e poi per gli yacht classici, in modo da raggiungere almeno tre iscritti in ciascuna categoria.
Se una categoria conta più di 12–15 iscritti, può essere suddivisa per rating o lunghezza dello scafo (Lt), previa convalida dell'Associazione nazionale.

Per gli yacht con classe di riferimento prioritaria «Classic IOR», tale categoria prevale quando è aperta dal Bando di regata e conta almeno tre yacht iscritti. Gli yacht interessati sono allora obbligatoriamente classificati nella categoria «Classic IOR». Se il Bando di regata non apre la categoria «Classic IOR» o se questa non può essere costituita perché conta meno di tre yacht iscritti, i Classic IOR che hanno anche «Yacht classico» come classe di riferimento sono inseriti nella categoria «Yacht classici».

Gli yacht con classe di riferimento «Classici di serie» devono essere inseriti nella categoria «Classici di serie» quando il Bando di regata la apre e vi sono almeno tre yacht iscritti.
Quando la categoria «Classici di serie» non può essere costituita perché conta meno di tre yacht iscritti, gli yacht interessati sono inseriti nella categoria «Yacht classici» solo con l'approvazione esplicita dell'Associazione nazionale.

I «**Big Boat**» sono identificati in base alla loro «classe di riferimento prioritaria».
Quando la composizione della flotta lo consente, i «Big Boat» possono essere ripartiti in due sottocategorie distinte, in particolare per raggruppare separatamente i «Big Racer», purché ciascuna sottocategoria comprenda almeno tre yacht iscritti.

La categoria «**Cruiser**» può essere aperta quando la composizione della flotta lo consente. L'apertura è decisa di comune accordo dalla Commissione di stazza e dagli organizzatori dell'evento, a condizione che vi siano almeno tre yacht iscritti nella categoria. Gli yacht che intendono partecipare nella categoria «Cruiser» devono aver ottenuto preventivamente l'autorizzazione della Commissione di stazza del CIM.

Art. C.2 PERCORSI

Le regate per yacht d'epoca e classici sono di tre tipi:
Il Comitato organizzatore indica nel Bando di regata il tipo o i tipi di percorso previsti per ciascuna regata.
Ai percorsi di tipo A e B si applicano le Regole per le Attrezzature Veliche (REV) di World Sailing.

C.2.1 Tipo A (regata d'altura)
La regata d'altura comporta una navigazione che può spingersi oltre 20 miglia nautiche da un riparo costiero e può svolgersi anche di notte.
L'organizzatore precisa nel Bando di regata e nelle Istruzioni di regata le regole e le altre disposizioni applicabili alla prova. (RSO)

C.2.2 Tipo B (regata intermedia)
La regata intermedia si svolge entro 20 miglia nautiche da un riparo costiero e, di norma, di giorno.

C.2.3 Tipo C (regata costiera)
La regata costiera si svolge di giorno entro 5 miglia nautiche da un riparo costiero.

C.2.4 Per le regate di tipo A, B e C il tempo limite per ARRIVARE è precisato nelle Istruzioni di regata.
Per il percorso C, il termine non può essere successivo all'ora ufficiale del tramonto.

Art. C.3 EQUIPAGGIO MINIMO

Il numero minimo dei membri dell'equipaggio è responsabilità del comandante e in nessun caso può essere inferiore a 2.

Art. C.4 IDENTIFICAZIONE DEGLI YACHT

C4.1 Gli yacht devono esporre un numero velico che ne consenta la facile identificazione da parte dei Comitati di regata. Il numero deve figurare almeno su entrambi i lati della randa.
I numeri velici sono alfanumerici e, ove possibile, si basano sui contrassegni storici dello yacht. Devono essere convalidati dall'Associazione nazionale che ha rilasciato il certificato di stazza.
In deroga, la Commissione di stazza del CIM può accettare dispositivi di identificazione specifici. In particolare può autorizzare o imporre a uno yacht privo di numero velico di munirsi di due teli da battagliola di almeno 40 × 70 cm, recanti il numero assegnato dall'Associazione nazionale che ha rilasciato il certificato di stazza.
Durante le regate i due teli devono essere esposti in modo visibile, uno per lato, affinché le autorità di regata possano identificare lo yacht.

C.4.2 Il CIM fornisce le bandiere distintive delle diverse classi di yacht: Big Boat, Epoca Aurica, Epoca Bermudiana, Classici, Classic IOR, Cruiser e Classici di serie, secondo la loro «classe di riferimento prioritaria» e «classe di riferimento», come indicate nei certificati di stazza.
Le bandiere sono definite nell'allegato E.
Le Autorità organizzatrici (A.O.) delle prove con stazza CIM e gli yacht partecipanti devono utilizzare queste bandiere di classe per tutta la durata dell'evento.
Gli ulteriori contrassegni per identificare le categorie (fiamme di regata o altri dispositivi distintivi) sono a esclusiva discrezione dell'Autorità organizzatrice.

Il Comitato di regata utilizza le bandiere di classe CIM, in particolare come segnale di avviso.

Art. C.5 DOTAZIONI DI SICUREZZA E RESTRIZIONI

C5.1 Il Bando di regata deve specificare le dotazioni di sicurezza da imbarcare per partecipare alla prova.

C5.2 In regata gli yacht devono adottare tutte le misure necessarie affinché i dispositivi di ancoraggio a prua, come ancore, grappini o accessori analoghi, siano rimossi o messi in sicurezza in modo da non presentare rischi per la sicurezza, per l'integrità strutturale dell'imbarcazione o per gli altri concorrenti. Se per vincoli tecnici o strutturali le ancore di prua non possono ragionevolmente essere rimosse, si può installare una protezione fissa, rigida e idonea a evitare rischi di impiglio o danni in caso di contatto.

Art. C.6 CONDIZIONI METEOROLOGICHE PER REGATARE

Non si dà la partenza se la velocità media del vento non consente alle imbarcazioni di partire entro i limiti che permettono loro di manovrare in sicurezza.
Non si dà la partenza se la velocità media del vento supera i **25 nodi**, in presenza di mare molto mosso e/o raffiche di vento. Questi limiti possono variare anche in funzione delle condizioni del mare, della corrente e di altri fattori.
Una volta data la partenza, il Comitato di regata non annulla la prova per il solo fatto che la velocità media del vento superi i limiti stabiliti.
Il Comitato di regata valuta se annullare la prova qualora non sia in grado di gestirla in sicurezza.

Art. C.7 PARTENZA

C.7.1 PROCEDURA DI PARTENZA

A seconda della classe, la RCV 26 «Partenza delle regate» può essere modificata. Il segnale di avviso deve essere precisato nelle Istruzioni di regata e può variare da una classe all'altra.

C7.2 PENALITÀ IN CASO DI PARTENZA ANTICIPATA

In applicazione della regola sperimentale DR21-01 di World Sailing, per i percorsi costieri la definizione di «Partire» è modificata come segue:

Partire Una barca *parte* quando, dopo che il suo scafo si è trovato interamente sul lato di pre-partenza della linea di partenza e dopo aver rispettato la regola 30.1 se applicabile, una qualsiasi parte del suo scafo attraversa la linea di partenza dal lato di pre-partenza verso il lato del percorso:

a) Al suo segnale di partenza o dopo di esso, oppure
b) Nell'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza

Le RCV 30.1, 30.2, 30.3 e 30.4 non si applicano. Una barca che parte ai sensi della lettera (b) della definizione di «Partire» (modificata nelle IdR A.1.a) non deve tornare sul lato di pre-partenza della linea. La penalità di partenza è di **5 punti ai sensi della RCV 44.3(c)**, senza udienza. Ciò modifica le RCV 63.1 e A5.

C.7.3 USO DELLE VELE PORTANTI

Per ragioni di sicurezza, nelle partenze con andatura portante è severamente vietato utilizzare lo **spinnaker,** il fiocco a pallone o qualsiasi altra vela portante prima che la barca e tutto il suo equipaggio abbiano oltrepassato completamente la linea di partenza.

L'articolo B7.1 definisce i termini «spinnaker» e «fiocco a pallone». Sono considerate altre vele portanti, comunque denominate, tutte le vele non inferite su uno strallo, simmetriche o asimmetriche, destinate all'uso nelle andature portanti.

Allegato A: elenco alfabetico delle sigle utilizzate nel regolamento e nei certificati di stazza

APM	= compenso per miglio nautico (art. B.5)
B	= baglio massimo (art. B.6.1)
Bj	= baglio di stazza (art. B.6.1)
Bl	= baglio al galleggiamento (art. B.6.1)
C	= fattore di penalità o abbuono (art. B.5)
Ca	= coefficiente di armo (art. B.7.3)
Cb	= coefficiente di classe d'origine (art. B.7.4 e allegato B)
Cc	= coefficiente di correzione (art. B.6.3)
Co	= coefficiente di autenticità e conformità (art. B.10)
D	= lunghezza geografica del percorso di regata (art. B.5)
Dm	= distanza tra gli alberi per le golette (art. B.7.2)
E	= lunghezza utile del boma (art. B.7.2)
Ef	= lunghezza utile del picco e dell'eventuale asta (art. B.7.2)
Es	= lunghezza utile del picco (art. B.7.2)
F	= altezza utile dell'alberetto di freccia e dell'eventuale asta (art. B.7.2)
Fa	= slancio di prua (art. B.6.1)
Fb1,2	= bordo libero (art. B.6.1)
Fp	= slancio di poppa (art. B.6.1)
HLP	= distanza minima tra il punto di scotta e l'inferitura (art. B.7.2)
HLU	= lunghezza dell'inferitura (art. B.7.2)
Hm	= altezza massima dell'albero maestro per le golette (art. B.7.2)
Ht	= altezza massima dell'albero di trinchetto per le golette (art. B.7.2)
I	= altezza massima del punto di drizza delle vele di prua (art. B.7.2)
J	= distanza orizzontale tra l'albero e il punto estremo di mura (art. B.7.2)
La	= lunghezza dell'armo (certificato)
Lp	= lunghezza del tangone (art. B.7.2)
Ls	= lunghezza di stazza (art. B.4)
Lt	= lunghezza dello scafo (art. B.6.1)
mE	= lunghezza utile del boma di mezzana (certificato)
mEf	= lunghezza utile del picco e dell'eventuale asta di mezzana (certificato)
mEs	= lunghezza utile del picco di mezzana (certificato)
mF	= altezza utile dell'alberetto di freccia e dell'eventuale asta di mezzana (certificato)
mP	= altezza massima utilizzabile per la vela di mezzana (certificato)
P	= altezza massima utilizzabile per la randa bermudiana, misurata sulla vela nel caso della vela aurica (art. B.7.2)
P1,2,3,4	= profondità (art. B.6.1)
Pe	= parametro di anzianità (art. B.9)
Pmc	= profondità media complessiva (art. B.6.1)
Pp	= parametro del profilo della carena (art. B.6.2)
Ps	= profondità di stazza (art. B.6.1)
Pv	= parametro di dotazioni e attrezzature (art. B.8)
R	= rating (art. B.4)
Sf	= coefficiente di slancio della velatura (art. B.4)
Spc	= superficie velica corretta (art. B.4)
Spv	= superficie velica (art. B.7)
Tc	= tempo compensato (art. B.5)
TCF	= fattore di correzione del tempo (art. B.5)
TE	= pescaggio (certificato)
Tr	= tempo reale (art. B.5)
TR	= rapporto di copertura (art. B.6.2)

Allegato B: tabella dei valori di Cb

Stazza Godinet		0.07
Stazza Internazionale, 1ª formula (1906-1919)	≤6mJI	0.05
	≤8mJI	0.05
	≤10mJI	0.05
	≤12mJI	0.05
	≤15mJI	0.13
	≤19mJI	0.05
	≤23mJI	0.00
Stazza Internazionale, 2ª e 3ª formula (≥1920)	≤6mJI	0.12
	≤8mJI	0.15
	≤10mJI	0.17
	≤12mJI	0.20
	≤15mJI	0.13
	≤19mJI	0.05
	≤23mJI	0.00
Stazza Universale	M	0.01
	N	0.01
	P	0.08
	Q	0.18
	R	0.18
Stazza JI modificata	≤10m	0.03
	>10m	0.05
Stazza metrica CR (del 1949 - Aas & Mc Gruer)	<10m	0.03
	≥10m	0.03
New York	NY30	0.05
	NY40	0.05
	NY50	0.15
Bar Harbour 31		0.12
Cork Harbour		0.03
International One Design (IOD)		0.03
Schären kreutzer		0.12
Nationaler kreutzer		0.15
Sonderklasse		0.12
California 32		0.05
Yacht con certificato IOR varati nel 1971 o dopo		0.03
Dragone		0.20
Scow		0.07
West Solent		0.04

Allegato C - Schema delle dimensioni principali

Da completare

Allegato D – Definizione di «**Spirit of Tradition»**

Rientrano nella categoria «**Spirit of Tradition**» gli yacht:

- d'epoca o classici che, a seguito delle modifiche subite, non possono essere stazzati secondo il «Regolamento C.I.M. per la stazza e le regate degli yacht d'epoca e classici»,

- costruiti dal 1970 con tecniche e materiali moderni, il cui aspetto e stile sono fedeli a un progetto tradizionale d'epoca o classico.

  L'ammissione deve in ogni caso essere sottoposta alla Commissione di stazza del C.I.M., direttamente o tramite un'Associazione nazionale. Dopo l'approvazione, gli yacht sono ammessi a partecipare alle regate per yacht d'epoca e classici se l'evento prevede la categoria. Regatano in una categoria separata e hanno una classifica specifica.

  Ogni yacht deve disporre di un certificato di stazza valido, conforme ai requisiti del Bando di regata dell'evento per la categoria.

Allegato E – Bandiere di classe CIM



BIG BOAT



EPOCA AURICA



EPOCA BERMUDIANA



CLASSICI



CLASSIC IOR



in blu

CRUISER



arancione

CLASSICI DI SERIE

Nota del CIM - Modifiche applicabili dal 2028

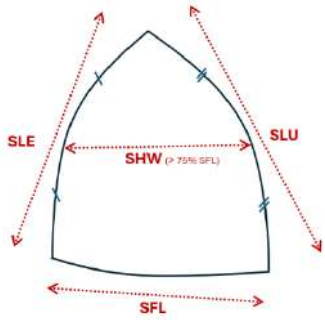
Per assicurare un preavviso sufficiente, le modifiche seguenti si applicano dal 1° gennaio 2028.

La modifica consiste nel calcolare una superficie velica Spv che tenga conto in parte delle superfici delle vele misurate. In pratica, per spinnaker e rande si considera metà delle superfici stimate a partire dalle dimensioni sulle aste e metà delle superfici calcolate a partire dalle misure delle vele.

I paragrafi B7.2.1 / 2 / 3 sono sostituiti dal testo seguente:

«B7.2.1 Triangolo di prua: 0,3 Spo + 0,7 Spa

Per **Spo**, quando non si usa una vela di tipo spinnaker
Allora Spo = Spa



Quando si usa uno spinnaker:
Con le misure SLE, SLU, SHW e SFL dello spinnaker più grande:
(per uno spinnaker simmetrico SLE = SLU)
Si ottiene la superficie dello spinnaker: Spi = (SLU + SLE) / 2 · (SFL + 4 · SHW) / 6)
Allora Spo = 0.5*Spi +0.5*I*MAX(J;Lp)

Dove **I** è l'altezza massima del punto di drizza delle vele di prua rispetto alla linea d'insellatura del ponte e **J è** la distanza orizzontale tra l'albero e il punto estremo di mura, oppure la lunghezza del tangone se maggiore.

Per **Spa**:

Se si usa una vela di prua da bolina o da lasco con sovrapposizione, si prendono le misure **HLU** e **HLP** della vela più grande.

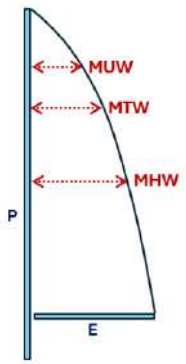
Allora: Spa = MAX (0,5·HLU·HLP ; 0,5·I·J)

Senza sovrapposizione: Spa = 0,5·I·J

B.7.2.2 Vele triangolari:

Con le misure MHW, MTW e MUW:
la superficie è GVb = P / 16 [4 E + 6 MHW + 3 MTW + 2 MUW]

si ottiene la superficie = [GVb + 0,5·P·E] / 2

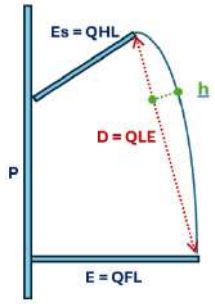


Dove **P** è la distanza tra il punto più basso raggiungibile dalla trozza e il punto più alto raggiungibile dal grillo della drizza, ed E è la lunghezza utile del boma.

B.7.2.3 Vele auriche:

Con le misure sulla vela P, E, Es, D, h:
la superficie è GVa = S1 + S2 + S3
con:
S1 = P E /2
S2 = [$(P^2 + E^2 + Es^2 + D^2)^2 - 2 (P^4 + E^4 + 2 P^2 E^2 + D^4 + Es^4)]^{1/2} / 4$
S3 = 0.58 D h

Si ottiene la superficie = { GVa + 0,5 · [E · P + Es · (0,87 · E+ 0,5 · P)] } / 2



Dove **P** è la distanza misurata sulla vela tra i punti di attacco del boma e del picco, **E** è la lunghezza utile del boma ed Es quella del picco. Una marca sull'albero deve indicare la posizione superiore di **P.**

Il paragrafo B4 è modificato di conseguenza:

Il rating si calcola con la formula seguente:

$$\boldsymbol{R} = \left[0{,}05 \cdot Ls \cdot Pp + \left(0{,}1 \cdot 0{,}963 \cdot Ls \cdot Pp \cdot \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}}\right) + 0{,}34 \cdot 0{,}963 \cdot \sqrt{Spc} + 0{,}2\right](Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Dove:

Ls = Lt – 0,8 · (Fa + Fp)
Spc = Spv · Sf / 1.13
Co è il coefficiente attribuito secondo le regole dell'articolo **B.10**.

La formula del coefficiente di slancio della velatura **(Sf**) è la seguente:

$$\mathbf{Sf} = \sqrt{\frac{0{,}45 \cdot \mathrm{Spv} + 0{,}16 \cdot \{\mathrm{MAX}[\mathrm{I}; (\mathrm{P} + \mathrm{MAX}[0{,}8 \cdot \mathrm{F}; \mathrm{Ef}\,; \mathrm{Es} \cdot 0{,}96]) \cdot 1{,}03 + 0{,}4; \mathrm{Hm}]\}^2}{\mathrm{Spv} \cdot 0{,}963^4}}$$