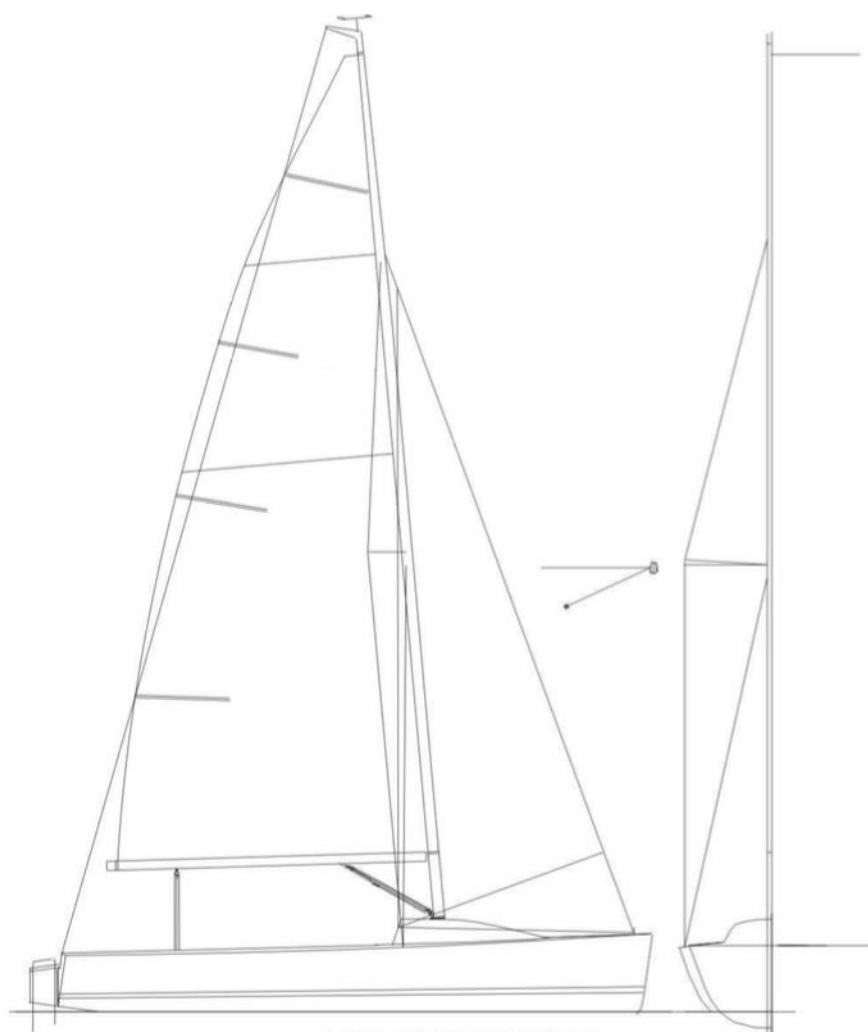




REGOLAMENTO INTERNAZIONALE

H22 ONE DESIGN 2017

(versione 1[^]: gennaio 2010)



H22 ONE DESIGN

REGOLAMENTO DI STAZZA INTERNAZIONALE H22 ONE DESIGN

VERSIONE 1^ (gennaio 2010)

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 Race, Sailing & School S.S.D.A.R.L. Via Fratelli Recchi 2, 22100 Como -Italia- e-mail: info@h22onedesign.com con la collaborazione di NEW WIND SAS DI ROBERTO SPATA & C - Via V. Veneto, 2 - 22079 Villa Guardia (CO) – Italia - Tel. e Fax +39 031 563954 – e-mail: info@nwind.it.

SEZIONE A - REGOLE FONDAMENTALI

SEZIONE B - ORGANIZZAZIONE DI CLASSE

SEZIONE C - CONDIZIONE PER REGATARE

SEZIONE D - SCAFO

SEZIONE E – APPENDICI

SEZIONE F - ATTREZZATURA DI COPERTA

SEZIONE G – ANTENNE

SEZIONE H - VELE

SEZIONE I – EQUIPAGGIO

SEZIONE L – PUBBLICITA'

SEZIONE A - REGOLE FONDAMENTALI

A1. MONOTIPIA - OBIETTIVI DEL REGOLAMENTO DI CLASSE

- . A1.1 L'H22 One design in sandwich di vetroresina, d'ora in avanti semplicemente detto H22, è un'imbarcazione monotipo.
- . A1.2 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.

A2. REGOLA FONDAMENTALE

A2.1 Tutto quanto non espressamente consentito da questo regolamento è vietato. Qualsiasi chiarimento al presente regolamento può essere chiesto alla Commissione Tecnica di ogni singola

NCHA la quale, in caso di controversia, dovrà interpellare la ICHA tramite la relativa Commissione Tecnica Internazionale.

A3. ABBREVIAZIONI

A3.1 ISAF International Sailing Federation

MNA ISAF Member National Authority

NSF National Sailing Federation

ERS The Equipment Rules of Sailing

RRS The Racing Rules of Sailing

ICHA InternationalClassH22Association

NCHA National Class H22 Association

FIV Italian Sailing Federation

A4. AUTORITA'

A4.1 L'autorità internazionale della classe è l'ICHA che coopererà con le singole NCHA per tutti i motivi riguardanti tale regolamento.

A4.2 L'ISAF, un MNA, la ICHA, una NCHA, il detentore dei diritti o uno stazzatore ufficiale non potranno avere nessuna responsabilità legale nel rispetto di queste regole di classe.

A4.3 Il detentore dei diritti è la H22 One Design Race, Sailing & School S.S.D.A.R.L.

A5. LINGUA

A5.1 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.

A5.2 La parola “deve” rappresenta l’obbligatorietà di una regola, la parola “può” permette l’applicazione di quanto descritto.

A6. NORMATIVA

A6.1 Il presente Regolamento di Classe deve essere parallelamente letto con l'ERS e le misure devono essere prese in accordo con esso.

A6.2 Ogni termine menzionato in questo regolamento, se non altrimenti definito nel regolamento stesso, è da interpretare secondo il Regolamento ISAF.

A7. INTERPRETAZIONE

A7.1 Ogni interpretazione delle regole di classe, eccetto per quanto previsto in A8., sarà a carico dell'ICHA che consulterà le singole NCHA e il cantiere con licenza di costruzione.

A7.2 In caso di discrepanza tra ogni regola, piani, specifiche o metodi di misurazione, farà da riferimento il Regolamento ISAF.

A8. INTERPRETAZIONE DELLE REGOLE DI CLASSE DURANTE UN EVENTO

A8.1 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 e con l'Appendice Q delle RRS. 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.

A9. COSTRUTTORE

A9.1 L'H22 (scafo, coperta, pozzetto, appendici, antenne) può essere realizzato solo da H22 One Design Race, Sailing & School S.S.D.A.R.L. - Via Fratelli Recchi 2, 22100 Como -Italia o da fornitori indicati da H22 One Design Race, Sailing & School S.S.D.A.R.L. nell'osservanza del presente regolamento, delle sue modifiche proposte dalla ICHA e delle specifiche di costruzione dettagliate e definite dal progettista.

A9.2 H22 One Design Race, Sailing & School S.S.D.A.R.L. dovrà necessariamente fare parte della ICHA.

SEZIONE B - ORGANIZZAZIONE DI CLASSE

B1. AMMINISTRAZIONE DELLA CLASSE

B1.1 L'amministrazione della classe farà capo ad ogni singola NCHA la quale farà riferimento alla ICHA.

B1.2 In paesi dove non esiste una NCHA, le proprie funzioni, come definito nelle regole di classe, dovranno essere portate avanti dalla ICHA che può delegare l'amministrazione della classe a una NCHA territorialmente la più vicina possibile.

B2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO DI CLASSE

B2.1 A tutela dell'assoluta monotipia dell'H22, il presente regolamento dovrà essere modificato solo dalla ICHA, dopo approvazione per maggioranza di ogni singola NCHA. La ICHA dovrà inoltre prendere in considerazione le esigenze del cantiere con licenza di costruzione il quale potrà, a suo insindacabile giudizio, cambiare fornitori o particolari dell'H22 a patto che non snaturino la monotipia della classe e le prestazioni delle singole imbarcazioni.

B2.2 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 riguardano comunque aspetti determinanti ai fini delle prestazioni e saranno comunque concordate, preve consultazioni, con le singole NCHA.

B3. ARMATORE (DEFINIZIONE)

B3.1 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.

B4. ASSOCIAZIONE DI CLASSE

B4.1 La NCHA organizzata come associazione di armatori, nelle persone del Presidente, del Segretario, e degli altri membri del consiglio eletti come da statuto, convocano le assemblee annuali.

B4.2 In tali assemblee saranno discusse dagli armatori eventuali modifiche al presente regolamento, le quali, se approvate con la maggioranza assoluta dei partecipanti, saranno proposte alla ICHA che si riserva il diritto esclusivo di accettarle o di rigettarle.

B5. CONFORMITA'

B5.1 L'H22 sarà consegnato nelle mani dell'armatore dalla NCHA o da un suo delegato munito di:

- Copia del certificato di conformità in accordo alla direttiva 94/25/CE.
- Manuale del proprietario.
- Placca apposta sull'H22 attestante il numero di serie dell'imbarcazione.

- Copia del presente regolamento.

B6. NUMERO VELICO

B6.1 Il numero velico dovrà essere attribuito dalla NCHA al momento dell'iscrizione alla stessa ed al versamento della prima quota di iscrizione alla classe e corrisponderà comunque al numero progressivo di produzione indicato sulla targhetta applicata sull'imbarcazione direttamente dal cantiere.

B6.2 Inoltre, l'imbarcazione dovrà applicare sulle vele le lettere della propria nazionalità come indicato alla regola 77 del RRS – Appendice G – e secondo le regole di classe H1.4, H2.9 e H4.5.

B7. STAZZA

B7.1 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 sia prima della consegna della imbarcazione che durante un Campionato ufficiale.

B7.2 Le vele dovranno essere certificate da uno stazzatore riconosciuto dalla NSF come da B7.1. che dovrà apporre sulla vela il proprio timbro e firma a validare la conformità delle stesse.

B7.3 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.

B7.4 Uno stazzatore non potrà misurare alcunché di una barca che lo veda coinvolto come proprietario o membro dell'equipaggio.

B7.5 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 e/o da parte di stazzatori o persone delegate dalla commissione tecnica stessa.

B7.6 Per quanto non contemplato in questo regolamento, faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF.

B8. CERTIFICATO DI STAZZA

B8.1 Il certificato di Stazza verrà emesso dalla NCHA al momento dell'iscrizione alla stessa.

B8.2 Sullo stesso saranno riportati i seguenti dati:

- Numero velico.

- Data di emissione del certificato.
- Dati relativi all'armatore.
- Cantiere di costruzione.
- Peso scafo in assetto di stazza come specificato in C5.4.
- Pesi correttori come specificato in C5.2.
- Peso dell'intera pinna come specificato in E1.2.
- Peso del timone come specificato in E1.3.
- Peso dell'albero. come specificato in G4.3.
- Peso boma. come specificato in G4.4.
- Lunghezza del bompreso completamente estratto come specificato in G4.6.

B9. INVALIDITA'

B9.1 Il cambio di proprietà invaliderà il certificato di stazza ma non sarà richiesta una ri-misurazione. 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.

B9.2 Ogni alterazione, sostituzione o riparazione che renda differente un particolare menzionato dal regolamento invaliderà il certificato fino a nuova verifica. E' responsabilità dell'armatore verificare che la sua barca sia nel pieno rispetto del presente regolamento di classe.

B9.3 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 E1.1.

SEZIONE C - CONDIZIONI PER REGATARE

C1. PARTECIPAZIONE A REGATE

C1.1 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.

C1.2 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, pena l'annullamento del certificato di stazza.

C1.3 Nessuna imbarcazione dovrà prendere parte a regate di classe senza un valido certificato di stazza.

C1.4 E' responsabilità dell'armatore assicurarsi che la propria imbarcazione sia conforme alle regole di classe del presente regolamento e alle RRS dell'evento a cui partecipa.

C2. OBBLIGHI E DIVIETI NELLE REGATE DI CLASSE

Per poter partecipare alle regate inserite nei calendari ufficiali della classe H22 gli armatori devono:

C2.1 Essere in possesso di una copia del certificato di conformità dell'imbarcazione.

C2.2 Avere versato la quota d'iscrizione alla NCHA.

C2.3 Essere in possesso di un certificato di stazza valido e compilato in ogni sua sezione.

C2.4 Essere in possesso di vele corrispondenti alle specifiche della Sezione H di questo regolamento e certificate come da Sezione B di questo regolamento.

C3. ULTERIORI SPECIFICHE AL REGOLAMENTO DI CLASSE

C3.1 È vietato siliconare o apporre qualche cosa di simile per chiudere o ridurre la giuntura tra scafo e pinna.

C3.2 Le draglie potranno essere in acciaio di diametro minimo 3 mm. e/o in tessile del diametro minimo di 7 mm. e potranno essere coperte in PVC e rivestite con qualsiasi materiale al fine di migliorare il comfort. Tra il primo e il secondo candeliera a partire dalla prua, le draglie potranno essere costituite da una cinghia (simile alle cinture di sicurezza) sempre 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 4 mm.. È consentito

l'utilizzo di un elastico per tenere in tensione le draglie quando l'equipaggio non vi è appoggiato. Premendo fortemente verso il basso a metà dei 2 candelieri, nessuna parte della draglia, compresa l'imbottitura o la cinghia, dovrà mai distare meno di mm. 150 dalla coperta.

C3.3 È consentito eseguire operazioni di regolazione relative alla tensione delle sartie durante la regata.

C4. OBBLIGHI E DIVIETI DURANTE LE REGATE DI CLASSE

C4.1 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.

C4.2 In navigazione la pinna dovrà essere obbligatoriamente fissata con i quattro appositi bulloni.

C4.3 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.

C4.4 È vietato eseguire operazioni di regolazione relative alla lunghezza dello strallo di prua dopo l'issata della bandiera di classe della procedura di partenza fino alla fine della regata.

C4.5 Il bompresso deve essere estratto solo simultaneamente all'issata del gennaker e deve essere retratto simultaneamente all'ammainata del gennaker stesso.

C4.6 In virata è vietato attaccarsi alle sartie.

C4.7 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.

C5. PESO

C5.1 Il peso dell'imbarcazione, asciutta e in assetto da regata (come specificato in C.5.4), non deve essere inferiore a 770 Kg.

C5.2 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.

C5.3 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 registrati sul



certificato di stazza dallo stazzatore stesso.

C5.4 Per assetto da regata si intende:

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. Suspendite.

C5.5 Si intende escluso tutto quanto non citato ed in particolare:

- Dotazioni di sicurezza e tutto quanto indicato in C6.1 ad esclusione di quanto citato ai punti 9 e 10.
- Prolunga timone.
- Elettronica.
- Motore.
- Serbatoio.
- Eventuale batteria.
- Vele.

C6. EQUIPAGGIAMENTO

C6.1 Obbligatorio

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. 6.0 con catena. La somma del peso dell'ancora e della catena dovrà essere di minimo Kg. 8.0.
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.
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. 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.
11. In ogni caso ogni H22 dovrà avere a bordo le dotazioni di sicurezza previste per la legge nelle acque in cui si naviga.

C6.2 Optional

Sono ammessi log, bussola elettronica, gps ed ecoscandaglio.

1. È consentito installare un windex non elettronico, in testa d'albero.
2. 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.
3. È consentito installare un sacco lancia gennaker internamente al tambuccio.

4. E' consentito installare un moschettone sotto il boma per agevolare lo scorrimento della drizza del gennaker in fase di ammainata.
5. Lo stick del timone è libero.
6. E' 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.
7. È consentito l'uso di vernici antivegetative sull'opera viva.
8. E' 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.
9. E' 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.
10. Al golfare sopra indicato al punto 9. è consentito applicare una piccola pastecca apribile, con puleggia di diametro massimo di mm. 30.0, nella quale far passare, all'occorrenza, la scotta del gennaker.

SEZIONE D - SCAFO

D1. RIPARAZIONI

D1.1 Sono consentite riparazioni su scafo, coperta, tuga e pozzetto, solo se inferiori o uguali a 0,20 mq; riparazioni di superficie superiore a 0,20 mq devono essere eseguite presso il costruttore licenziatario e/o autorizzato dalla NCHA.

SEZIONE E - APPENDICI

E1. MISURE E PESI

E1.1 È vietato qualsiasi artificio o lavorazione volto ad alterare i profili originali delle appendici; saranno a disposizione della NCHA delle dime, valide solo se fornite dal cantiere con licenza di costruzione, utili al controllo dei profili della lama della deriva, del bulbo e del timone. Le tolleranze, rispetto a tali dime, sono di +/-1 mm per il timone, e di +/- 1 mm per la pinna e per il bulbo. Per quanto concerne l'intera chiglia, le dime 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". Per quanto concerne la pala del timone, le dime si riferiscono a tre sezioni orizzontali della stessa in punti prestabiliti indicati nell'allegato "E".

E1.2 Il peso dell'intera pinna (lama, bulbo, piastra di fissaggio superiore e golfare per alaggio) deve essere 315 Kg. +/- 2%.

E1.3 Il peso del timone, barra e perni di fissaggio inclusi e prolunga esclusa, deve essere minimo 7,1 Kg.. Solo le imbarcazioni con i numeri di scafo di seguito indicati, e aventi il vecchio sistema di timoneria, avranno il peso consentito dalla vecchia regola di stazza (Kg. 15,0 +/- 2,0 Kg.): LV-LIOH22A2D202 - LV-LIOH22A7B303 - LV-LIOH22B1B303 - LV-LIOH22B2B303 - LV-LIOH22B4C303 - LV-LIOH22B5C303 - LV-LIOH22B6F303.

E1.4 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.

E1.5 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".

SEZIONE F - ATTREZZATURA DI COPERTA

F1. OBBLIGHI E DIVIETI

F1.1 Le posizioni della rotaia della randa, delle rotaie del fiocco, dei bozzelli fissati sulla coperta utili quali rinvii delle scotte del fiocco e del gennaker, dei rinvii del carrello del fiocco e del bompresso devono tassativamente essere lasciate esattamente come consegnate dal cantiere come indicato nel piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore.

F1.2 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.

F1.3 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

F1.4 Non è consentito togliere alcunché rispetto al piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore.

F1.5 Solo a seguito di consultazione con la Commissione Tecnica di ogni singola NCHA, è consentito aggiungere o spostare bozzelli, cime, strozzatori e scotte di alcune manovre purché ciò non costituisca un aumento o una diminuzione dei paranchi di tali manovre e non snaturi la semplicità del piano di coperta stesso.

F2. OPTIONAL

F2.1 E' consentito sostituire lo strozzatore della drizza del gennaker.

F2.2 E' consentito sostituire lo strozzatore del cunningham.

F2.3 E' consentito spostare lo strozzatore e il bozzello a parete (utile quale ultimo rinvio) del carrello della randa.

F2.4 E' consentito spostare lo strozzatore e il bozzello a parete (utile quale ultimo rinvio) del paterazzo.

F2.5 E' consentito aggiungere un bozzello, in qualsiasi posizione, per facilitare l'uso del carrello della randa in virata in condizioni di vento leggero.

F2.6 E' consentito aggiungere 2 (due) bozzelli e uno strozzatore, in qualsiasi posizione, per facilitare l'utilizzo del sistema avvolgibile.

F2.7 Con l'utilizzo del sistema avvolgibile, è consentito modificare la drizza del fiocco come indicato in F3.1.5.

F2.8 E' consentito aggiungere un rinvio ai paranchi relativi alla regolazione del paterazzo fino ad un rapporto di riduzione 6:1. I nuovi paranchi dovranno avere diametro delle pulegge uguale a quelli originali come da piano di coperta allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni armatore.

F3. SCOTTE DRIZZE

F3.1 Diametri minimi e materiali delle scotte e delle drizze:

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 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.

F3.2 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.

F3.3 E' 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.

F3.4 E' consentito aggiungere uno stroppo su ciascuno dei bozzelli della scotta della randa sul boma.

F3.5 E' consentito aggiungere uno stroppo su ciascuno dei bozzelli del vang.

SEZIONE G - ANTENNE

G1. PROFILI, MATERIALI E PRODUTTORI

G1.1 È consentito utilizzare solo antenne prodotte dai fornitori autorizzati dalla H22 One Design Race, Sailing & School S.S.D.A.R.L. secondo profili, materiali e specifiche indicati negli allegati "A" e "B" e secondo il relativo piano allegato al manuale del proprietario consegnato ad ogni singolo armatore.

G1.2 Le misure indicate nell'allegato "B" sono soggette a tolleranze pari e non superiori a +/- mm. 10.

G1.3 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.

G2. STRALLO DI PRUA E SARTIAME

G2.1 Lo strallo di prua dovrà essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere obbligatoriamente di mm. 4.0.

G2.2 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 centro del foro inserito sul puntale utile per l'attacco dello strallo sulla coperta.

G2.3 Le sartie alte dovranno essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere obbligatoriamente di mm. 5.0.

G2.4 Le sartie basse dovranno essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere obbligatoriamente di mm. 4.0.

G2.5 Il paterazzo dovrà essere in cavo spiroidale e il diametro dovrà essere minimo di mm. 2,5.

G3. REGOLE AGGIUNTIVE

G3.1 E' consentito usare un sistema di regolazione applicato ai tenditori, per regolare la tensione delle sartie.

G3.2 E' consentito applicare sulla testa dell'albero una stecca per facilitare il passaggio della randa durante le virate e le strambate. Tale stecca non potrà sporgere più di mm. 1080 dalla parte posteriore della testa dell'albero.

G3.3 Come già specificato in C4.4 non è consentito eseguire operazioni di regolazione relative alla lunghezza dello strallo di prua dopo l'issata della bandiera di classe e durante la regata.

G3.4 Per posizionare il piede dell'albero deve essere utilizzata solo la piastra originale **che non potrà essere spostata per nessun motivo.**

G3.5 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 dalla H22 One Design Race, Sailing & School S.S.D.A.R.L..

G3.6 L'utilizzo del suddetto sistema avvolgibile, e relative misurazioni inerenti il fiocco, è opzionale per l'anno solare 2010; la presente deroga sarà da intendersi soppressa a partire dal 01 gennaio 2011, dove per la partecipazione alle regate in monotypia, la presenza a bordo del sistema avvolgibile sarà da intendersi obbligatorio.

G4. MISURE E PESI

G4.1 La faccia anteriore dell'albero a livello della 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.

G4.2 I segni di stazza sull'albero e sul boma saranno evidenziati con una banda colorata di 2 cm. d'altezza con un colore contrastante con quello dell'albero e avranno le seguenti misure fondamentali comunque indicate nell'allegato "B":

1. P = misura massima dell' inferitura randa = 9000 mm.
2. E = misura massima della base della randa = 3500 mm.
3. BAS = misura presa dal limite inferiore dell'inferitura randa alla base di appoggio del piede dell'albero comprensiva della piastra di appoggio dello stesso = 720 mm.

G4.3 Il peso dell'albero armato completo per la navigazione secondo le specifiche elencate in G2 e G3, dovrà essere minimo di Kg. 34.0; da tale peso sono esclusi solamente il porta-strumenti ,l'intero sistema avvolgibile e l'elettronica.

G4.4 Il peso del boma, ad esclusione dei bozzelli del vang, del cunningham, della mano di terzaroli e della scotta della randa, e incluso il paranco della base, dovrà essere minimo di Kg. 8.0.

G4.5 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.

G4.6 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.



SEZIONE H - VELE

H1. VELE

H1.1 L'H22 è dotato di quattro vele: RANDA, FIOCCO, 2 GENNAKER.

H1.2 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 di conformità redatto con uno dei metodi descritti nella Sezione B di questo regolamento.

H1.3 Non più di una randa, 1 fiocco e 2 gennaker devono essere presentati ai controlli di stazza preliminari in una regata di classe.

H1.4 Il numero velico verrà assegnato dalla segreteria di classe della NCHA e dovrà essere applicato obbligatoriamente solo sulla randa.

H1.5 Per quanto non contemplato in questo regolamento, faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF.

H2. RANDA H2.1 MISURE

A. INFERITURA	= Vedi H2.1.1
B. BASE	= Vedi H2.1.1
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

H2.1.1 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 le misure segnalate in G4.2.1, G4.2.2 e G4.2.3..

H2.1.2 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.

H2.1.3 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.

H2.1.4 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.

H2.2 REGOLE AGGIUNTIVE

H2.2.1 La randa dovrà essere obbligatoriamente fissata al boma solo alla bugna (randa a base libera).

H2.2.2 E' consentito applicare alla bugna della randa un cursore per il fissaggio della randa al boma.

H2.2.3 E' consentito applicare un occhiello o un bozzello per il passaggio di un eventuale "cunningham" in prossimità della mura della randa.

H2.2.4 E' consentito applicare un meolo alla balumina e alla base della randa.

H2.2.5 E' consentito applicare un cursore di qualsiasi materiale per il fissaggio della mura della randa all'albero.

H2.2.6 E' consentita l'applicazione di una stecca **aggiuntiva e anch'essa munita di tensionatore** a sostegno della larghezza della testa (top width) come indicato in H2.1.G.

H2.2.7 Tutte le misure inerenti la randa indicate nel presente regolamento sono da considerarsi in deroga per l'intero anno solare 2010. Per vele stazzate entro e non oltre il 31 dicembre 2009 può essere applicata la versione 1^a del Regolamento di Classe gennaio 2009 come indicato nell'Appendice 1 del presente Regolamento di Classe; tale deroga sarà relativa a tutte le misure relative alla randa indicate nella presente versione del Regolamento di Classe.

H2.2.8 La presente deroga indicata al punto H2.2.7 sarà da intendersi soppressa a partire dal 01 gennaio 2011; a partire da tale data, per la partecipazione alle regate in monotipia, il rispetto di tutte le misure della randa indicate nella presente versione del regolamento di Classe sarà da intendersi obbligatorio.

H2.3 MANO DI TERZAROLI

H2.3.1 E' 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.

H2.3.2 Tale mano di terzaroli dovrà essere idoneamente rinforzata per un corretto utilizzo in navigazione.

H2.4 STECCHE

H2.4.1 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 H2.2.6 potrà essere "a puntare"**.

H2.4.2 La prima stecca dovrà avere una lunghezza massima di mm. 1310.

H2.4.3 Le altre 3 stecche dovranno avere una lunghezza massima di mm. 1350.

H2.4.4 Le stecche possono essere realizzate con qualsiasi materiale ad esclusione di kevlar e carbonio.

H2.4.5 La posizione della prima stecca a puntare viene regolata dalla misura denominata BLP (vedi H2.1.3); le 3 rimanenti stecche devono dividere la balumina in 4 parti uguali con una tolleranza di +/- mm. 50.

H2.4.6 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.

H2.5 MATERIALI

H2.5.1 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.

H2.5.2 La restrizione di cui al punto H2.5.1 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.

H2.5.3 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.

H2.5.4 In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

H2.6 RINFORZI

H2.6.1 I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi. H2.6.2 Sono ammessi ulteriori rinforzi in prossimità del punto di contatto tra la randa e le crocette.

H2.7 FINESTRE

H2.7.1 E' 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.

H2.8 SIMBOLO DI CLASSE

H2.8.1 Il simbolo di classe deve essere conforme, nelle dimensioni e nelle caratteristiche, all'allegato C contenuto in questo regolamento.

H2.8.2 Il simbolo di classe dovrà essere interamente di colore rosso.

H2.8.3 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.

H2.8.4 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.

H2.9 NUMERO VELICO

H2.9.1 Per quanto concerne le dimensioni e il posizionamento del numero velico **faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF.**

H2.9.2 Il colore è libero purché sia contrastante con il colore della vela e leggibile.

H3. FIOCCO H3.1 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

H3.1.1 Le misure relative alla penna della vela si intendono prese sulla parte finita della vela stessa.

H3.1.2 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.

H3.2 REGOLE AGGIUNTIVE

H3.2.1 L'inferitura del fiocco deve essere munita di garrocci, di fettucce con automatici o di una cerniera.

H3.2.2 E' 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.

H3.2.3 E' vietato l'utilizzo di qualsiasi strallo cavo.

H3.2.4 A partire dall'1 gennaio 2010 è consentito l'utilizzo di un sistema avvolgibile come specificato ai punti G3.5 e G3.6.

H3.2.5 E' vietato l'utilizzo di tavolette rigide per il punto di scotta.

H3.2.6 E' consentito l'uso di un meolo sia lungo la base sia lungo la balumina.

H3.2.7 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.

H3.2.8 La distanza più vicina misurata tra il 50% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 50% dell'LPG.

H3.2.9 La distanza più vicina misurata al 25% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 25% dell'LPG.

H3.2.10 La distanza più vicina misurata al 75% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non

deve eccedere il 75% dell'LPG.

H3.2.11 Tutte le misure inerenti il fiocco indicate nel presente regolamento sono da considerarsi in deroga per l'intero anno solare 2010 a seconda dell'utilizzo del sistema avvolgibile, permesso a partire dall'1 gennaio 2010. Per vele stazzate entro e non oltre il 31 dicembre 2009 può essere applicata la versione 1^a del Regolamento di Classe gennaio 2009 come indicato nell'Appendice 2 del presente Regolamento di Classe; tale deroga sarà relativa a tutte le misure relative al fiocco, indicate nella presente versione del Regolamento di Classe, e alla possibilità di non utilizzare, per l'anno 2010, il sistema avvolgibile.

H3.2.12 La presente deroga indicata al punto H3.2.11 sarà da intendersi soppressa a partire dal 01 gennaio 2011; a partire da tale data, per la partecipazione alle regate in monotipia, il rispetto di tutte le misure del fiocco indicate nella presente versione del Regolamento di Classe, compreso l'utilizzo del sistema avvolgibile, saranno da intendersi obbligatori.

H3.3 STECCHE

H3.3.1 Il fiocco deve essere munito di 3 stecche parallele all'inferitura.

H3.3.2 La prima stecca dovrà avere una lunghezza massima di mm. 700.

H3.3.3 Le altre 2 stecche dovranno avere una lunghezza massima di mm. 900.

H3.3.4 Le stecche possono essere realizzate con qualsiasi materiale ad esclusione di kevlar e carbonio.

H3.3.5 Tra la stecca alta e la penna, tra le stecche e tra la stecca bassa e la bugna la balumina non dovrà essere convessa.

NOTA: Eliminato punto H3.3.5 del vecchio regolamento a causa introduzione delle stecche parallele all'inferitura.

H3.4 MATERIALI

H3.4.1 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.

H3.4.2 La restrizione di cui al punto H3.4.1 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.

H3.4.3 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.

H3.4.4 In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

H3.5 RINFORZI

H3.5.1 I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi.

H3.6 FINESTRE

H3.6.1 E' possibile applicare n^ 2 finestre purché il materiale costituente la finestratura non sia più leggero di 150 gr/mq., non superi la superficie di 0,5 mq. ciascuna e sia completamente trasparente.

H4. GENNAKER

H4.1 MISURE

1. INFERITURA

2. BASE

3. BALUMINA

4. Distanza 1/2 INFERITURA–1/2 BALUMINA = SMG = 6550 mm massima

5. In ogni caso la SMG dovrà essere maggiore del 75% dell'SF.

= SLU = 10550 mm massima / 10250 mm minima = SF = 6380 mm massima / 6070 mm minima = SLE = 8700 mm massima / 8300 mm minima

H4.2 REGOLE AGGIUNTIVE

H4.2.1 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.

H4.2.2 E' consentito l'uso di meoli sui tre lati della vela.

H4.2.3 E' vietato l'utilizzo di qualsiasi finestra.

H4.3 MATERIALI

H4.3.1 Il materiale consentito per il gennaker è il Nylon.

H4.3.2 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.

H4.3.3 In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

H4.4 RINFORZI

H4.4.1 I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi.

H4.5 NUMERO VELICO

H4.5.1 Non è obbligatoria l'applicazione del numero velico sul gennaker.

SEZIONE I - EQUIPAGGIO

I.1 In regate di classe il numero complessivo dei membri dell'equipaggio dovrà essere compreso tra un minimo di 2 (due) e un massimo di 4 (quattro) persone e non verrà applicata nessuna restrizione inerente il peso complessivo dell'equipaggio. Nell'ambito dello stesso evento non è permesso cambiare il numero complessivo dei membri dell'equipaggio.

I.2 Gli equipaggi non dovranno indossare o portare vestiti o equipaggiamenti con lo scopo di aumentare il proprio peso; sono espressamente vietati i giubbotti di appesantimento.

I.3 In regata è consentito superare le draglie solo con gambe e braccia.

I.4 Verrà applicata la regola 43.2 RRS.

I.5.1 LIMITAZIONI (AGGIUNTA ARTICOLO): 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. Solo i timonieri devono attenersi a quanto prescritto sul sito ISAF www.sailing.org/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 ISAF www.sailing.org/isafsailor. I timonieri appartenenti al gruppo 3 non avranno la possibilità di timonare l'imbarcazione. I timonieri non classificati regolarmente per ogni singolo evento, verranno ritenuti appartenenti al gruppo 3.

I.5.2 LIMITAZIONI (AGGIUNTA ARTICOLO): 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.

I.5.3 LIMITAZIONI (AGGIUNTA ARTICOLO): 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 entrambi le regole I.5.1 e I.5.2 sopra indicate.

I.5.4 LIMITAZIONI (AGGIUNTA ARTICOLO): 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.

SEZIONE L – PUBBLICITA'

L1. Per quanto riguarda la pubblicità che le singole imbarcazione potranno esporre, si fa espresso riferimento alla Regulation 20 ISAF - Appendice 1 delle Regulation dell'Isaf dell'anno in corso.

L2. 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 ISAF. Una barca e il suo equipaggio devono attenersi alla Regulation 20 ISAF codice della pubblicità.

L3. Il numero dei marchi pubblicitari non è limitato.

L4. Riguardo la pubblicità devono essere applicate le seguenti restrizioni:

SCAFO:

(1) Un'area sulla fiancata di lunghezza pari al 20% della lunghezza di mt. 6.70 dell'H22 One Design, 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.

(2) 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.

(3) Nell'area rimanente può essere esposta pubblicità, scelta da ogni singola imbarcazione. (4) Sulla tuga può essere esposta pubblicità, scelta da ogni singola imbarcazione, per una lunghezza totale massima pari a 1.0 mt.. (5) 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: Può essere esposta sul boma pubblicità scelta dall'imbarcazione. 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.

APPENDICE 1 - Regolamento di Classe H22 versione 1^ gennaio 2009: estratto Vele / Randa
SEZIONE H - VELE

H1. VELE

H1.1 L'H22 è dotato di quattro vele: RANDA, FIOCCO, 2 GENNAKER.

H1.2 Durante la regata dovranno trovarsi a bordo solo 1 RANDA, 1 FIOCCO e 2 GENNAKER (di cui il secondo gennaker è opzionale) tutte stazzate.

H1.3 Non più di una randa, 1 fiocco e 2 gennaker devono essere presentati ai controlli di stazza preliminari in una regata di classe.

H1.4 Il numero velico verrà assegnato dalla segreteria di classe della NCHA e dovrà essere applicato obbligatoriamente solo sulla randa.

H1.5 Per quanto non contemplato in questo regolamento, faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF.

H2. RANDA H2.1 MISURE

- | | |
|---|------------------------|
| A. A. INFERITURA | = Vedi H2.1.1 |
| B. BASE | = Vedi H2.1.1 |
| 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. | = 2390 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. | = 842 mm. massima |
| G. LARGHEZZA DELLA TESTA (TOP WIDTH) | = 150 mm. massima |
| H. BLP | = non meno di 1640 mm. |
| I. ALLUNAMENTO DELLA BASE | = 200 mm massimo |

H2.1.1 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 le misure segnalate in G4.2.1, G4.2.2 e G4.2.3..

H2.1.2 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.

H2.1.3 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.

H2.1.4 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.

H2.2 REGOLE AGGIUNTIVE

H2.2.1 La randa dovrà essere obbligatoriamente fissata al boma solo alla bugna (randa a base libera).

H2.2.2 E' consentito applicare alla bugna della randa un cursore per il fissaggio della randa al boma.

H2.2.3 E' consentito applicare un occhiello o un bozzello per il passaggio di un eventuale "cunningham" in prossimità della mura della randa.

H2.2.4 E' consentito applicare un meolo alla balumina e alla base della randa.

H2.2.5 E' consentito applicare un cursore di qualsiasi materiale per il fissaggio della mura della randa all'albero.

H2.3 MANO DI TERZAROLI

H2.3.1E' 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.

H2.3.2 Tale mano di terzaroli dovrà essere idoneamente rinforzata per un corretto utilizzo in navigazione.

H2.4 STECCHE

H2.4.1 La randa deve essere munita di solo 4 stecche: solo la prima in alto potrà essere "a puntare".

H2.4.2 La prima stecca dovrà avere una lunghezza massima di mm. 1250.

H2.4.3 Le altre 3 stecche dovranno avere una lunghezza massima di mm. 1350.

H2.4.4 Le stecche possono essere realizzate con qualsiasi materiale ad esclusione di kevlar e carbonio.

H2.4.5 La posizione della prima stecca a puntare viene regolata dalla misura denominata BLP (vedi H2.1.3); le 3 rimanenti stecche devono dividere la balumina in 4 parti uguali con una tolleranza di +/- mm. 50.

H2.4.6 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.

H2.5 MATERIALI

H2.5.1 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.

H2.5.2 La restrizione di cui al punto H2.5.1 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.

H2.5.3 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.

H2.5.4 In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

H2.6 RINFORZI

H2.6.1 I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi.

H2.6.2 Sono ammessi ulteriori rinforzi in prossimità del punto di contatto tra la randa e le crocette.

H2.7 FINESTRE

H2.7.1 E' 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.

H2.8 SIMBOLO DI CLASSE

H2.8.1 Il simbolo di classe deve essere conforme, nelle dimensioni e nelle caratteristiche, all'allegato C contenuto in questo regolamento.

H2.8.2 Il simbolo di classe dovrà essere interamente di colore rosso.

H2.8.3 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.

H2.8.4 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.

H2.9 NUMERO VELICO

H2.9.1 Per quanto concerne le dimensioni e il posizionamento del numero velico **faranno riferimento i sistemi di misurazione del Regolamento ISAF.**

H2.9.2 Il colore è libero purché sia contrastante con il colore della vela e leggibile.

APPENDICE 2

Regolamento di Classe H22 versione 1[^] gennaio 2009: estratto Vele / Fiocco

H3. FIOCCO H3.1 MISURE

A. INFERITURA	= 8340 mm massima
B. LPG = misura rilevata dalla bugna fino al punto più vicino sull'inferitura	= 2600 mm massima
C. PENNA LARGHEZZA	= 40 mm massima

H3.1.1 Le misure relative alla penna della vela si intendono prese sulla parte finita della vela stessa.

H3.1.2 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.

H3.2 REGOLE AGGIUNTIVE

H3.2.1 L'inferitura del fiocco deve essere munita di garrocci o di fettucce con automatici.

H3.2.2 E' 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 a 40 mm..

H3.2.3 E' vietato l'utilizzo di qualsiasi strallo cavo.

H3.2.4 E' vietato l'utilizzo di qualsiasi sistema avvolgibile.

H3.2.5 E' vietato l'utilizzo di tavolette rigide per il punto di scotta.

H3.2.6 E' consentito l'uso di un meolo sia lungo la base sia lungo la balumina.

H3.2.7 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.

H3.2.8 La distanza più vicina misurata tra il 50% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 50% dell'LPG.

H3.2.9 La distanza più vicina misurata al 25% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 25% dell'LPG.

H3.2.10 La distanza più vicina misurata al 75% della balumina e il punto più vicino all'inferitura non deve eccedere il 75% dell'LPG.

H3.3 STECCHE

H3.3.1 Il fiocco deve essere munito di 3 stecche: solo la prima in alto potrà essere "a puntare".

H3.3.2 La prima stecca dovrà avere una lunghezza massima di mm. 700.

H3.3.3 Le altre 2 stecche dovranno avere una lunghezza massima di mm. 500.

H3.3.4 Le stecche possono essere realizzate con qualsiasi materiale ad esclusione di kevlar e carbonio.

H3.3.5 Le stecche dovranno dividere la balumina in 4 parti uguali con una tolleranza di +/- mm. 30.

H3.3.6 Tra la stecca alta e la penna, tra le stecche e tra la stecca bassa e la bugna la balumina non dovrà essere convessa.

H3.4 MATERIALI

H3.4.1 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.

H3.4.2 La restrizione di cui al punto H3.4.1 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.

H3.4.3 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.

H3.4.4 In qualsiasi momento potranno essere chiesti al velaio sufficienti campioni di tessuto al fine di verificare la rispondenza tra peso rilevato e peso dichiarato.

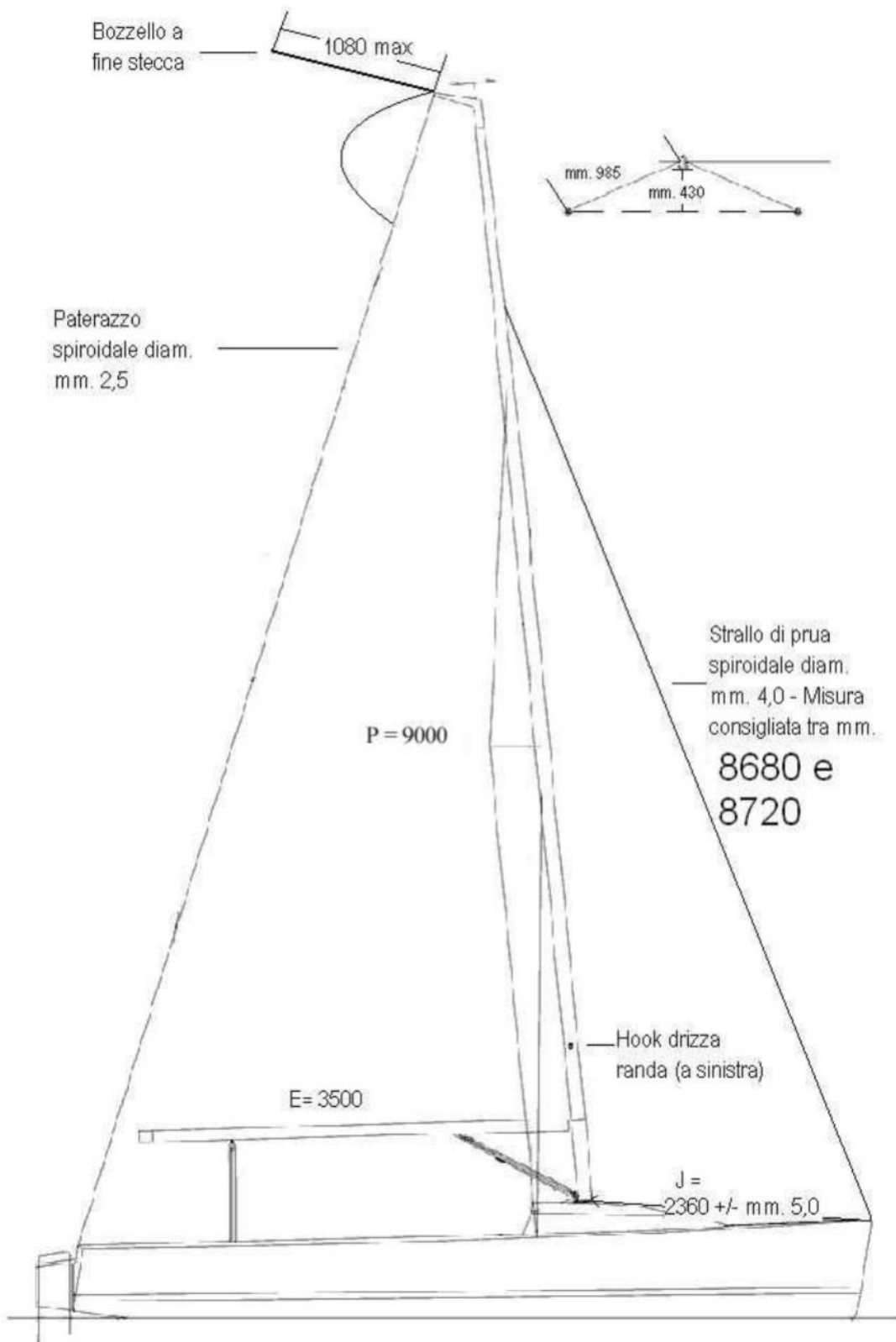
H3.5 RINFORZI

H3.5.1 I rinforzi nei 3 (tre) vertici della vela sono liberi.

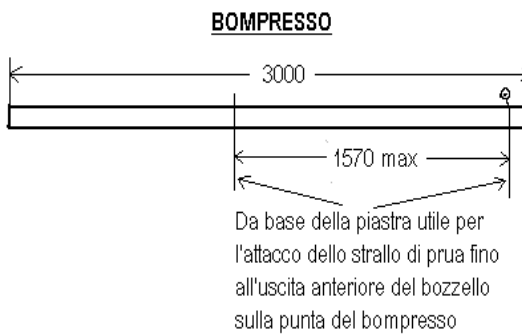
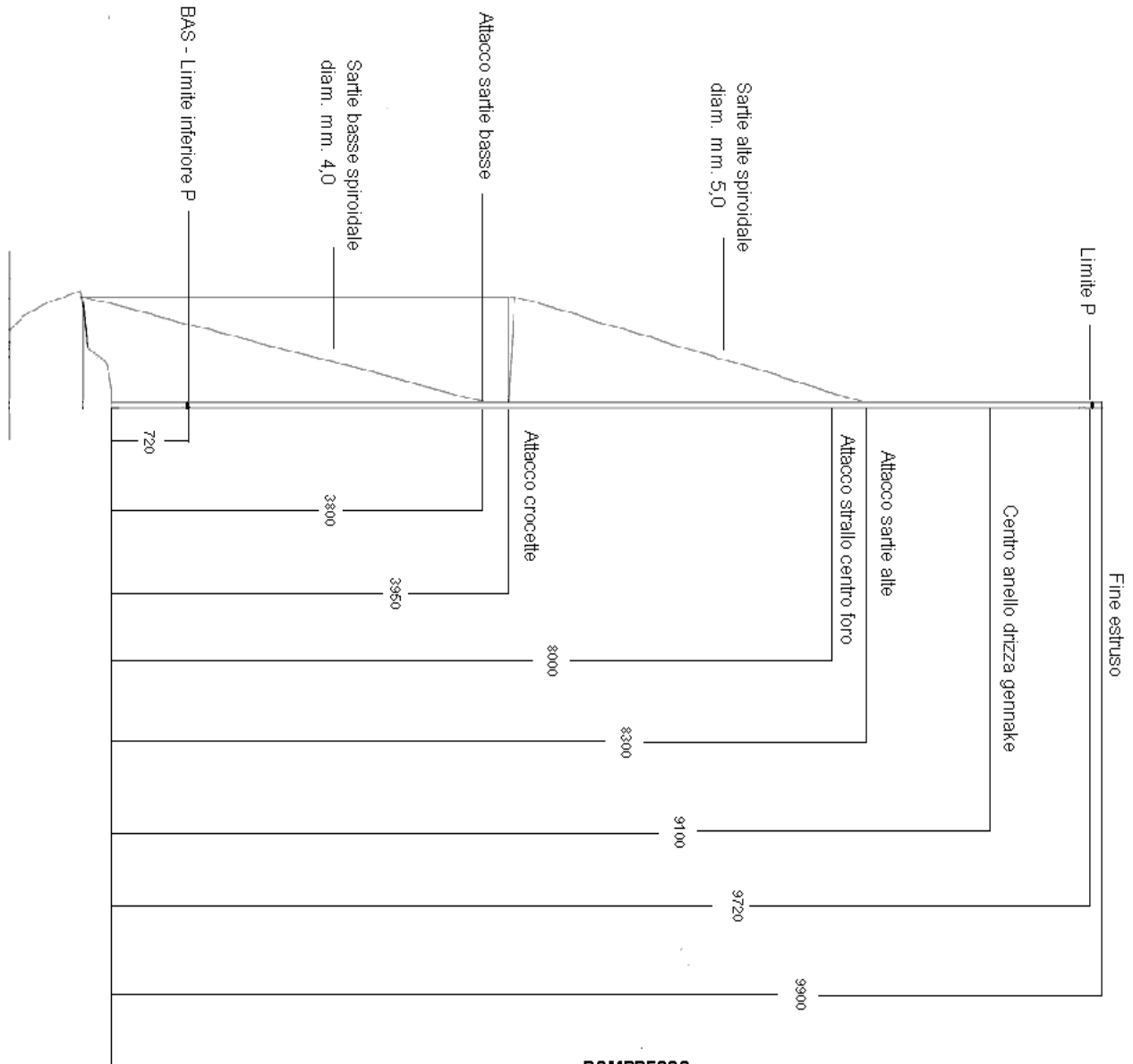
H3.6 FINESTRE

H3.6.1 E' possibile applicare n^ 2 finestre purché il materiale costituente la finestratura non sia più leggero di 150 gr/mq., non superi la superficie di 0,5 mq. ciascuna e sia completamente trasparente.

ALLEGATO "A": PIANO VELICO

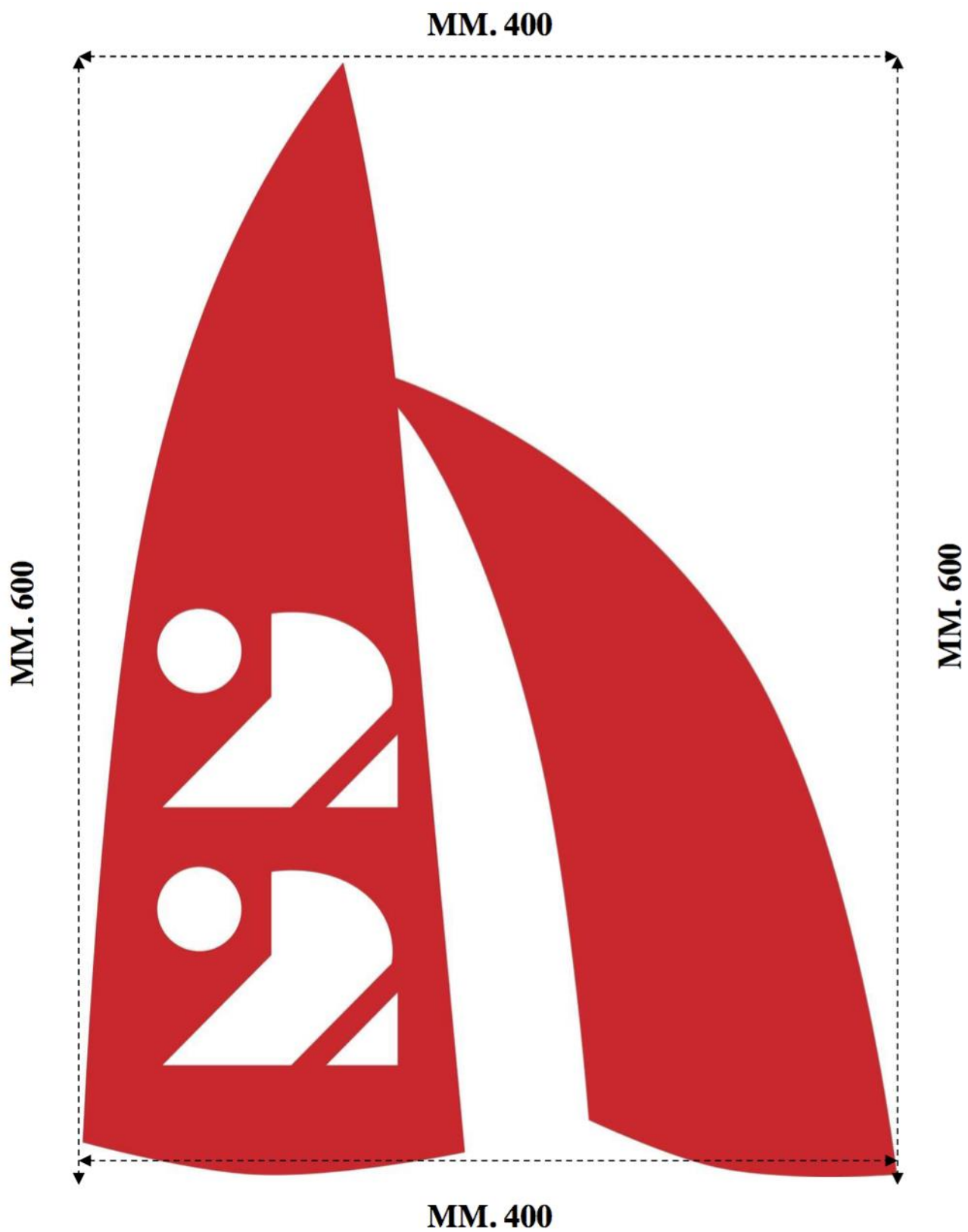


ALLEGATO "B": ANTENNE

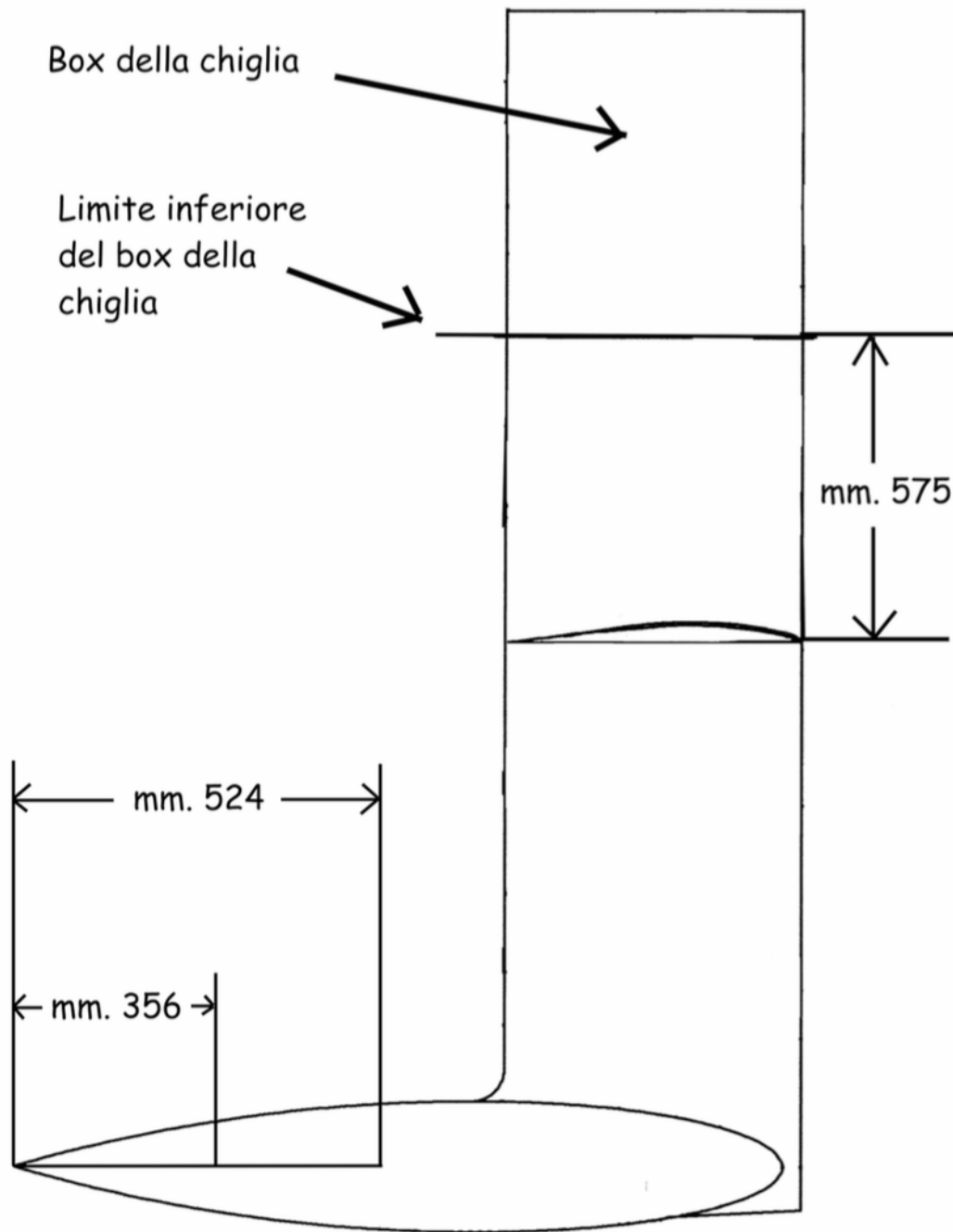


Tutte le misure vengono prese dal punto d'appoggio dell'albero sulla coperta compresa la scassa

ALLEGATO "C" – SIMBOLO DI CLASSE



ALLEGATO "D" – CHIGLIA



ALLEGATO "E" – TIMONE

