

**FEDERAZIONE ITALIANA  
VELA**

**2009**

**NORMATIVA PER LA  
VELA D'ALTURA**

**Sommario:**

**PARTE PRIMA - DISPOSIZIONI TECNICHE, REGOLAMENTI E STAZZE**

**PARTE SECONDA - DIRETTIVE PER L'ORGANIZZAZIONE DELL'ATTIVITA'**

**NORME DI AMMISSIBILITA' E DI QUALIFICA DEI CONCORRENTI**

**PROGRAMMA SPORTIVO NAZIONALE E NORME ATTUATIVE**

**REGOLAMENTO DEI TROFEI DEL CAMPIONATO ASSOLUTO**

**QUALIFICAZIONE ATLETI – CRITERI DI DETERMINAZIONE HC**

**FORMAZIONE DEL CALENDARIO NAZIONALE**

**CALENDARIO ATTIVITA' NAZIONALE E INTERNAZIONALE**

**GUIDA PER I CAMPIONATI ZONALI**

**MODULISTICA - Lista Equipaggio**

**Richiesta Certificati Stazza**

**Richiesta Assegnazione Stazzatore**

**TARIFFARIO Documenti e Servizi**

**HC Atleti per il 2009**



## **PREMESSA**

**Le direttive e le procedure qui indicate sono vincolanti per tutte le Società Veliche affiliate**, le Associazioni di Classe riconosciute e per tutti gli Armatori, nell'ambito dell'attività ufficiale d'Altura organizzata sia per imbarcazioni in possesso di un **valido Certificato di Rating** che consente di modificare il tempo reale impiegato in regata, al fine di redigere una classifica in tempo compensato tra tutte le imbarcazioni ammesse a competere (attività a rating), sia per le Classi Monotipo d'Altura riconosciute.

**Per la partecipazione all'attività sportiva di calendario è obbligatoria l'iscrizione dell'Armatore e/o dell'intestatario del Certificato di Stazza o di Rating alla relativa Associazione di Classe riconosciuta.**

Le **Società Organizzatrici** sono tenute a verificare l'esistenza dell'Assicurazione RCT, in ogni caso obbligatoria indipendentemente dai cavalli fiscali delle rispettive motorizzazioni, le eventuali coperture assicurative complementari, ove previste e la licenza di pubblicità, ove ricorra.

**Si ricorda che per partecipare all'attività sportiva, per richiedere l'emissione dei numeri velici, l'emissione dei certificati di stazza e di rating, per acquistare delle pubblicazioni federali, per ogni altra operazione richiesta sia alla FIV sia alle Associazioni di Classe è tassativo essere tesserati alla Federazione Italiana Vela tramite una Società affiliata.**

**I tesserati Cadetti non potranno partecipare all'attività della Vela d'Altura.**

Ai sensi della Appendice 1 Regola 20 del **Codice ISAF della Pubblicità 2005-2009**, per tutta l'attività della vela d'altura in Italia si ammette pubblicità di **Categoria "C"**.

## **1. REGOLAMENTI PER CLASSI A RATING**

### **1.1 - REGOLAMENTI INTERNAZIONALI DI STAZZA**

L'ORC (Offshore Racing Congress) – è l'Autorità Internazionale per i Regolamenti e i Certificati di rating ORC, International e Club.

Al RORC (Royal Ocean Racing Club) e all'UNCL (Union Nationale pour la Course au Large) sono riconosciuti i copyright e l'autorità sul regolamento e certificato di rating IRC (International Rule Club).

La FIV, per attività a livello locale consente, **dietro autorizzazione**, l'uso di regolamenti diversi dai precedenti citati in grado di individuare o suddividere in classi e/o categorie imbarcazioni diverse partecipanti ad una regata. **L'uso di tali regolamenti deve essere notificato alla FIV** per gli opportuni raffronti tecnici e/o raccomandazioni applicative. Qualora uno di questi regolamenti dimostri una particolare validità tecnica e/o divulgativa, può essere sottoposto all'esame dei competenti organi tecnici federali per un riconoscimento con l'eventuale possibilità di usufruire di tutte le strutture federali (Albo Stazzatori, Ufficiali di Regata, centro di calcolo, database telematico, assistenza tecnica, ecc.)

### **1.2 - REGOLAMENTO UFFICIALE**

La FIV adotta, per l'Attività Sportiva a rating compresa nei Calendari Ufficiali e per l'elaborazione delle relative classifiche in tempo compensato, il regolamento ORC amministrato di concerto con l'Offshore Racing Congress.

L'applicazione del suddetto regolamento avviene secondo le direttive e le norme annualmente promulgate dalla FIV che ne informa le Società, i Tecnici, i Giudici, gli Stazzatori e l'Associazione di Classe UVAI.

Nella predetta attività sportiva possono essere previste anche classifiche con il sistema IRC, amministrato di concerto con l'UNCL.

**La FIV riconosce anche il Regolamento CIM per la sua specifica attività.**

### **1.3 - INTERPRETAZIONI**

Ogni richiesta d'interpretazione sui regolamenti riconosciuti deve essere inoltrata alla FIV in forma scritta. La FIV provvede a dare l'interpretazione richiesta a mezzo dei suoi organi tecnici. I pareri espressi saranno resi noti debitamente motivati.

### **1.4 - MODIFICA DEI REGOLAMENTI**

La FIV si riserva il diritto, in quanto Autorità Nazionale riconosciuta, di inoltrare all'ORC o ad altre Autorità che detengono diritti di copyright di regolamenti riconosciuti, eventuali "Submissions" (proposte di modifica) delle normative e dei regolamenti da questi amministrati.

## **1.5 - DOTAZIONI DI SICUREZZA, ADDESTRAMENTO E CERTIFICATI DI CONFORMITA'**

**ISAF Offshore Special Regulations** (Prescrizioni Speciali ISAF per la vela d'Altura). I regolamenti sopra citati s'intendono completati dalle "Offshore Special Regulations" quali prescrizioni speciali per la sicurezza, prescritte per le varie categorie di difficoltà delle regate, che possono essere scaricate dal sito dell'ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) o da quello dell'ORC ([www.orc.org](http://www.orc.org)).

**Nelle prove d'Altura che prevedono una navigazione notturna**, in aggiunta alle dotazioni prescritte per le regate di Categoria 3 con obbligo di zattera autogonfiabile e Categoria superiore (2,ecc), le imbarcazioni devono essere provviste di giubbetti salvagente regolamentari, con l'aggiunta di torcia stagna saldamente fissata, uno per ogni membro dell'equipaggio.

**Le regate d'Altura di particolare difficoltà saranno di Categoria 2 ed almeno il 30% (trenta per cento) con il minimo di due membri dell'equipaggio dovranno avere frequentato, negli ultimi cinque anni un corso di sopravvivenza approvato dall'ISAF, come previsto dall' Appendix G delle Offshore Special Regulations.**

**In merito alle dotazioni di sicurezza** si ricorda che gli Armatori, qualora in possesso di un valido Certificato di Rating ufficiale, possono ottenere il "**Certificato di Conformità**" alle ISAF Offshore Special Regulations ai sensi dell'Art. 14 della legge 11/2/71 N. 50 e successive modificazioni. Questo certificato è emesso a seguito di un'ispezione da parte di un Tecnico abilitato, dopo verifica dell'esistenza e funzionalità dell'equipaggiamento e delle dotazioni di bordo di legge.

L'Associazione di Classe UVAI provvede al rilascio del Certificato di Conformità dietro ricezione del verbale d'ispezione da parte del Tecnico abilitato. Il costo dell'ispezione di controllo è a carico dell'Armatore e deve essere liquidato direttamente al Tecnico che ha eseguito l'ispezione. L'emissione ed il rinnovo del Certificato di Conformità sono soggetti ad un rimborso spese di segreteria che è stabilito annualmente dall'Associazione di Classe UVAI di concerto con la FIV. Il Certificato di Conformità è valido per l'anno d'emissione o di rinnovo e scade improrogabilmente il 31 gennaio dell'anno successivo a quello di emissione o di rinnovo.

**Il possesso del Certificato di Conformità non esime da eventuali ispezioni per la sicurezza, prima, dopo o nel corso dell'attività sportiva.**

## **1.6 ASSICURAZIONI**

Tutte le imbarcazioni, per partecipare alle regate, devono essere in possesso dell'assicurazione RCT, con massimale minimo di € **1.000.000,00** (unmilione) in analogia con quanto previsto dalla Normativa Generale FIV.

Per le prove alturiere e che prevedono una navigazione notturna, oltre quanto previsto dalla prescrizione alla RRS 68 ISAF, è vivamente raccomandata un'adeguata copertura assicurativa supplementare per tutti i membri dell'equipaggio imbarcati.

## **2. GESTIONE ED AMMINISTRAZIONE DEL SERVIZIO STAZZE e RATING**

### **2.1 - ASSEGNAZIONE NUMERI VELICI**

I numeri velici delle imbarcazioni a rating sono assegnati, per delega federale, dall'Associazione di Classe UVAI ed iscritti nel registro nazionale tenuto dall'Associazione stessa. L'assegnazione del numero velico è richiesta dall'Armatore, utilizzando l'apposito modulo disponibile presso l'Associazione di Classe UVAI. Nella richiesta devono essere specificati l'indirizzo del proprietario ed il tipo della barca. L'assegnazione di un numero velico, cui non segua un'emissione di Certificato di Rating entro un anno, è considerata annullata e il numero reso di nuovo disponibile. Il numero velico, una volta assegnato, è definitivo e non richiede rinnovo. Per le imbarcazioni in possesso di un numero velico estero è facoltà dell'Armatore richiedere un numero italiano o mantenere quello estero esistente. Il rilascio di un numero velico è soggetto ad un costo d'emissione stabilito annualmente dall'Associazione di concerto con la FIV.

### **2.2 - CERTIFICATI DI STAZZA UFFICIALI**

**2.2 a** - La FIV, quale unica Autorità Velica Nazionale riconosciuta dall'ISAF, è la sola competente per l'emissione dei Certificati di cui ai successivi 2.2b e 2.2d secondo le modalità di cui ai punti 2.2c e 2.2e. Detti certificati possono essere intestati solo a tesserati FIV o a Società affiliate.

**2.2 b** -I certificati di rating ORC International e Club sono emessi dal "rating office" della FIV utilizzando i programmi annualmente distribuiti dall'ORC alle Autorità Nazionali riconosciute. I certificati IRC sono emessi di concerto con l'UNCL. Tutti hanno validità annuale e la loro scadenza è riportata sul documento. La FIV stabilisce annualmente i costi d'emissione dei certificati, gli onorari per le operazioni di stazza e per gli altri servizi di cui ai tariffari allegati.

**2.2 c** - Le domande intese ad ottenere un certificato di rating ORC o IRC devono essere indirizzate, dall'Armatore o suo Rappresentante, all'Associazione di Classe UVAI. Questa invierà al richiedente i documenti elaborati per conto della FIV.

Gli onorari di stazza, ove necessari e/o previsti, devono essere corrisposti direttamente dall'Armatore allo Stazzatore incaricato.

**I costi d'emissione dei certificati devono essere preventivamente corrisposti all'Associazione di Classe UVAI che li incassa per conto e su delega della FIV.**

In Regate di Selezione e Campionato, i Certificati ORC devono essere emessi almeno 24 ore prima della partenza prevista per la prima prova. I Comitati Organizzatori possono indicare nel Bando norme più restrittive.

#### **2.2 d - Certificati ORC Club/Semplificati IRC**

Sono emessi utilizzando i dati dichiarati nell'autocertificazione dall'Armatore e/o desunti dai dati d'imbarcazioni similari.

Sono rilasciati ad Armatori che svolgono attività velica in regate di livello locale o Minialtura.

**Tale certificazione non potrà essere rilasciata ad imbarcazioni che nell'anno precedente hanno avuto un Certificato Standard.**

**2.2 e** - L'autocertificazione e la domanda intesa ad ottenere tali certificati, deve essere compilata secondo i modelli reperibili al sito [www.uvai.it](http://www.uvai.it) e sottoscritta congiuntamente dall'Armatore e dal Circolo di appartenenza o da quello organizzatore della regata cui s'intende partecipare. La richiesta va inoltrata all'Associazione di Classe UVAI che provvederà tempestivamente ad inviare il relativo certificato al Circolo richiedente.

**2.2 f - Certificati ORC One Design.** Questi certificati possono essere emessi per le imbarcazioni che appartengono a una Classe Monotipo OD, che siano conformi al proprio regolamento di Classe e che siano anche conformi alle altre prescrizioni per l'attività d'Altura (Offshore Special Regulations, disposizioni FIV ecc.). Detti certificati sono emessi con le stesse modalità dei certificati ORC International al costo indicato nel tariffario.

### **2.3 - CERTIFICATI PROVVISORI/ DICHIARAZIONI DI RATING**

Una "dichiarazione di rating" può essere rilasciata in casi eccezionali e per motivi d'urgenza da parte della FIV per il tramite dell'Associazione di Classe UVAI. Tale dichiarazione è accettata solo per l'iscrizione alla manifestazione cui s'intende partecipare. Il relativo costo d'emissione deve essere corrisposto direttamente a chi ne effettua la consegna. **La validità è limitata a quella della manifestazione e deve essere poi sostituita** con un certificato regolarmente emesso secondo le modalità previste al punto 2.2c, ripetendo l'intero costo d'emissione.

### **2.4 - COPIE CERTIFICATI DI STAZZA**

I certificati di stazza sono "pubblici" e copia degli stessi, con esclusione dei soli dati personali dell'intestatario, può essere inviata ai tesserati FIV che ne fanno motivata richiesta all'Associazione di Classe UVAI, versando il relativo costo d'emissione. Eventuali "copie conformi" di qualsiasi certificato sono rilasciate, a richiesta degli intestatari, esclusivamente tramite l'Associazione di Classe UVAI.

## **3. STAZZATORI E STAZZE**

### **3.1 - ALBO DEI TECNICI STAZZATORI**

L'Albo dei Tecnici Stazzatori è gestito dalla FIV, che lo aggiorna e pubblica periodicamente le qualifiche e le Classi per le quali i Tecnici sono autorizzati ad operare.

### **3.2 - MISURAZIONI E RISTAZZE**

Per le misurazioni di stazza o ristazza, l'Armatore richiede alla FIV la nomina di uno Stazzatore che sarà l'unico autorizzato all'operazione richiesta. **Non si può misurare nuovamente uno scafo (elaborazione di nuovo offset) se non a seguito d'avarie e/o modifiche.** Lo Stazzatore incaricato procede alle nuove misurazioni indicandone espressamente nel verbale le motivazioni. **Mancando le motivazioni la FIV non emetterà il nuovo certificato.**

Le imbarcazioni delle Classi Monotipo, anche con riconoscimento internazionale e di proprietà di Armatori italiani, non possono essere misurate in Italia, per il rilascio del certificato di stazza o di conformità, da Tecnici di nazionalità estera se non preventivamente e formalmente autorizzati

Le imbarcazioni di proprietà di Armatori italiani non possono essere misurate, in Italia, per il rilascio di un certificato di rating, da Tecnici di nazionalità estera se non preventivamente e formalmente autorizzati.

### **3.3 - ACQUISIZIONE OFFSET SCAFO**

L'insieme dei dati costituenti l'archivio degli offset (Offset File) per l'ottenimento di un certificato di rating ORC International valido è ottenuto solo misurando lo scafo, con una macchina di tipo approvato, da parte di uno Stazzatore. La FIV cura la distribuzione sul territorio nazionale delle macchine di stazza. I dati rilevati dai piani di costruzione possono solo servire all'emissione di un elaborato di prova ma non di un certificato di stazza, a meno che non si tratti di un certificato semplificato, per l'emissione del quale possono essere di ausilio.

### **3.4 - RISERVATEZZA**

L'archivio degli offset completi dello scafo, rilevati con le macchine (hull-scanner) al fine di ottenere un certificato ORC o altri rating, è custodito dalla FIV. Gli offset sono coperti da diritto di Copyright di proprietà del Progettista risultante dal certificato di stazza, del Cantiere o dell'Armatore dell'imbarcazione qualora ne detengano i diritti.

## **4. - PUBBLICAZIONI**

Possono essere richieste le seguenti pubblicazioni, disponibili solo in lingua inglese, Alcune di queste possono anche essere scaricate dal sito dell'ORC [www.orc.org](http://www.orc.org) e UVAI [www.uvai.it](http://www.uvai.it).

- **Regolamento ORC**
- **Regole dell'ORC per i Campionati offshore (Green Book)**
- **Regulations ORC**
- **Prescrizioni speciali (Offshore Special Regulations)**
- **Regolamento IRC**
- **Designer LPP/VPP, con aggiornamenti annuali**
- **Altri regolamenti internazionali e nazionali riconosciuti**

Le richieste devono essere indirizzate all'Associazione di Classe UVAI con il rimborso dei relativi costi. Le richieste possono essere fatte anche direttamente alla FIV con le stesse modalità.

## **5. SOFTWARE UFFICIALI DI STAZZA E DI GESTIONE**

**5.1 - Il software di stazza** utilizzato per emettere certificati ORC, International e Club, è considerato di natura riservata e non potrà essere distribuito all'esterno delle strutture federali. E' considerato di natura riservata anche il software per tutti gli altri regolamenti e/o sistemi riconosciuti.

**5.2 - Sono a disposizione delle Società Veliche affiliate** i programmi ufficiali per l'elaborazione delle classifiche dell'attività Altomare. Il software è scaricabile gratuitamente dal sito dell'ORC ([www.orc.org](http://www.orc.org)). Il "rating office" della FIV provvederà periodicamente ad inviare a Società organizzatrici il file aggiornato delle imbarcazioni stazzate ORC.

## **6. DISPOSIZIONI PER CLASSI ALTOMARE MONOTIPO RICONOSCIUTE**

### **6.1 - REGOLAMENTI**

Valgono i Regolamenti ISAF, la Normativa FIV e i Regolamenti delle Classi riconosciute. Questi ultimi, approvati dalla FIV, devono essere richiesti alle rispettive Segreterie di Classe.

### **6.2 - INTERPRETAZIONI**

Ogni richiesta d'interpretazione sui regolamenti riconosciuti va inoltrata alla FIV in forma scritta. La FIV provvede a dare l'interpretazione richiesta a mezzo dei suoi organi tecnici. I pareri espressi saranno resi noti debitamente motivati.

### **6.3 - MODIFICHE DEI REGOLAMENTI**

La FIV si riserva il diritto, in quanto Autorità Nazionale riconosciuta, di inoltrare eventuali "Submissions" (proposte di modifica) dei regolamenti delle Classi Internazionali all'ISAF o agli altri Organi che ne detengano i diritti. Le modifiche dei Regolamenti delle Classi Nazionali devono essere sottoposte alla FIV per l'approvazione.

### **6.4 - DOTAZIONI DI SICUREZZA**

Le imbarcazioni devono essere munite delle dotazioni di sicurezza previste dai rispettivi Regolamenti di Classe, delle dotazioni speciali prescritte ai sensi del precedente art. 1.5 e **da una valida Assicurazione, RCT comunque obbligatoria, indipendentemente dai cavalli fiscali della loro motorizzazione** o di altre eventuali coperture complementari, come indicato nell'art. 1.6

### **6.5 - CERTIFICATI DI STAZZA**

Per le Classi Monotipo riconosciute, i Certificati di Stazza sono emessi dalla relativa Associazione di Classe se esplicitamente previsto dal Regolamento di Classe preventivamente approvato dalla FIV. Se non previsto dal regolamento di Classe o tale regolamento non è approvato, i certificati di stazza sono emessi direttamente dalla FIV.

## PARTE SECONDA – DIRETTIVE PER L'ORGANIZZAZIONE DELL'ATTIVITA'

**Comprende l'Attività Nazionale (Selezioni e Campionati) e l'attività d'Area o Zonale (la restante attività).**

Nell'organizzazione dell'Attività Nazionale dovranno essere rispettate le seguenti direttive:

**1) - L'attività sarà effettuata con i sistemi di stazza e di compenso dei Regolamenti ufficiali,** previsti dalle Disposizioni Tecniche per la Vela d'Altura.

**2) – Per l'attività a rating, le imbarcazioni saranno distinte nelle seguenti Categorie:**

- **Regata** (tutte le imbarcazioni Regata post '91) (\*)
- **Crociera/Regata** (Regata ante '92 e Crociera/ Regata come descritte al punto 4) (\*)
- **Minialtura** (per gli specifici natanti a vela di cui al punto 5) (\*\*)
- **Gran Crociera** (per le specifiche imbarcazioni di cui al punto 6) (\*\*)

(\*) Solo per l'attività con rating ORC. Distinzione obbligatoria nell'Attività Nazionale.

(\*\*) Attività con rating ORC e IRC

**Nb:** La data si riferisce all'anno di progetto.

**3) - Per appartenere alla categoria “Regata”,** le imbarcazioni dovranno essere in possesso del certificato di rating ORC con la dicitura "Racing" (rispondenza alle sistemazioni da regata), in conformità alle Regulations ORC per questa categoria. Le imbarcazioni ante 1/1/92 possono far parte della categoria “Crociera/Regata” di cui al punto successivo anche se sprovviste delle relative Regulations.

**4) - Per appartenere alla categoria “Crociera/Regata”,** le imbarcazioni dovranno essere in possesso del certificato di rating ORC con la dicitura "Cruiser/Racer" (rispondenza alle sistemazioni da crociera), in conformità alle Regulations ORC per questa categoria.

Per i casi di dubbia conformità allo spirito di queste Regulations, anche se formalmente rispondenti a tutte le caratteristiche, farà fede l'interpretazione della Commissione FIV / Ass. di Classe UVAI.

**5) - Per appartenere alla categoria “Minialtura”** (Sportboats) le imbarcazioni dovranno essere monoscafi semicabinati a deriva fissa zavorrata, (se mobile dovrà essere bloccata in regata) con 6 mt. < LOA < 10 mt. dislocamento (DSPL) < 2000 Kg, un rapporto  $RDL = (27.87 \times DISPL) / L^3 \leq 170$ , senza trapezi o terrazze a traliccio atte a spostare fuori bordo il peso dell'equipaggio.

In caso di dubbia conformità farà fede l'interpretazione della Commissione FIV / Ass. di Classe UVAI.

**6) - Per appartenere alla categoria “Gran Crociera” (attività di base),** le imbarcazioni dovranno avere le caratteristiche appresso descritte, avendo mantenuto la propria configurazione originale di barca da diporto, ovvero senza alcuna modifica successiva al suo scafo ed appendici ed essere in possesso di Certificato di Rating ufficiale, anche semplificato o provvisorio, come descritto al punto 2.3 delle Disposizioni Tecniche. Dette imbarcazioni, in regola anche con le Norme vigenti per la Navigazione da Diporto, devono essere dotate d'arredi interni da crociera completi e idonei per lunghe navigazioni e sono caratterizzate da alcune attrezzature proprie per una facile crociera, quali:

Rollafiocco con vela installata o vela di prua con Garrocci - Rollaranda - Ponte in teak completo - Elica a pala fissa - Alberatura senza rastrematura - Salpancore installato in coperta – Salpancore in apposito gavone a prua con ancora e catena adeguata di lunghezza almeno tre volte la LOA nell'alloggiamento - Desalinizzatore proporzionato - Vele di tessuto a bassa tecnologia (dacron e altre fibre poliesteri, nylon ed altre fibre poliammide, cotone e, comunque, di filati a basso modulo di elasticità tessuti a trama ed ordito senza laminature) - Bulbo in ghisa (qualora nella serie fosse previsto anche quello in piombo) - bow-thrusters a vista - impianto di condizionamento ed altre attrezzature indicate dal Comitato Organizzatore che, comunque, devono essere previste nel Bando di Regata. Un ulteriore parametro potrà essere l'anno di varo, se anteriore al 1984.

Le Società Organizzatrici d'attività per detta categoria devono prevedere nel Bando, l'obbligatorietà di alcuni dei sopra specificati parametri. **Se i parametri specificati comprendono le vele a bassa tecnologia questi potranno essere tre (3), altrimenti i parametri dovranno essere almeno quattro (consigliati cinque).**

Il termine “a vele bianche” significa imbarcazione che naviga esclusivamente con randa e fiocco.

Per i casi di dubbia conformità farà fede l'interpretazione della Commissione FIV / Ass. di Classe UVAI.

7) - **Per l'Attività Nazionale** (Selezione e Campionati) e per le altre manifestazioni internazionali d'interesse federale, si applicano, tassativamente, le norme del "Programma Sportivo". **Sono vietate le applicazioni con varianti arbitrarie e/o parziali.**

Per tutte le altre manifestazioni, ove possibile, se ne consiglia l'applicazione.

**(Nota)** Per l'attività svolta con certificazione IRC, non prevedendo la distinzione tra Regata e Crociera/Regata, questa può essere applicata facendo riferimento alla "Qualificazione degli Atleti"

8) - **Le Classi ORC saranno un massimo di 6** secondo i seguenti valori di GPH:

- **Classe A:** meno di 475sec/mi
- **Classe 1:** da 475sec/mi a meno di 575 sec/mi
- **Classe 2:** da 575 sec/mi a meno di 610 sec/mi
- **Classe 3:** da 610sec/mi a meno di 670 sec/mi
- **Classe 4:** da 670sec/mi a meno di 730 sec/mi
- **Classe 5:** oltre 730 sec/mi oltre min. LOA  $\geq$  6 mt.

**Questa suddivisione** è utilizzabile per l'attività d'Area, Zonale o di Club con certificazione ORC. Le suddivisioni con altri Regolamenti sono quelle previste dai medesimi (consigliato un minimo di 6 concorrenti).

Per l'Attività Nazionale valgono le suddivisioni di cui al successivo art. 9 e le ulteriori specifiche limitazioni di cui alle relative "norme di selezione e qualificazione"

9) - **Per l'Attività Nazionale**, ovvero Selezioni, Campionati Nazionali d'Area e Campionato Assoluto, le imbarcazioni concorrenti saranno suddivise in:

**Prima Classe** (Classe ORC 1)

**Divisione Regata:** imbarcazioni da regata (comprendente i *Racing* post 1-1-92 e i *Cruising/Racing* con libero utilizzo degli Atleti Qualificati).

**Divisione Crociera/Regata:** Tutte le imbarcazioni *Cruising Racing + Racing* ante 92 (comprendenti quelle imbarcazioni che utilizzano Atleti Qualificati nel limite dell'HC ammesso).

**Seconda Classe** (Classe ORC 2)

**Divisione Regata:** imbarcazioni da regata (comprendente i *Racing* post 1-1-92 e i *Cruising/Racing* con libero utilizzo degli Atleti Qualificati).

**Divisione Crociera/Regata:** Tutte le imbarcazioni *Cruising Racing + Racing* ante 92 (comprendenti quelle imbarcazioni che utilizzano Atleti Qualificati nel limite dell'HC ammesso).

**Appartengono alla Seconda Classe anche le imbarcazioni con rating compreso tra 610 sec/mi e 729.9 sec/mi con LOA superiore a mt. 11,40 post 1994.**

**Terza Classe** (Classi ORC 3- 4)

**Divisione Regata:** imbarcazioni da regata (comprendente i *Racing* post 1-1-92 e i *Cruising/Racing* con libero utilizzo degli Atleti Qualificati).

**Divisione Crociera/Regata:** Tutte le imbarcazioni *Cruising Racing + Racing* ante 92 (comprendenti quelle imbarcazioni che utilizzano Atleti Qualificati nel limite dell'HC ammesso).

**Sono altresì ammesse a competere in Terza Classe le imbarcazioni *Cruising Racing* con rating compreso tra 610 sec/mi e 729.9 sec/mi con LOA superiore a mt. 11,40 ante 1994.**

Il numero minimo di imbarcazioni per costituire una Divisione è di sei (6).

Per un *Cruising Racing* la scelta di partecipare nella "**Divisione Regata**" deve essere espressa al più tardi in sede di perfezionamento delle iscrizioni e comunque prima dell'esposizione dell'elenco ufficiale degli iscritti dopo la chiusura delle iscrizioni.

Per essere ammesse a competere in "Crociera/Regata" le imbarcazioni dovranno essere completamente arredate così come previsto dal cantiere o dal progetto originario; fornite, quindi, di cucina, lavelli, arredamento bagno, tavoli, porte, cuccette, paglioli, ripiani, sportelli, coperchi vani motore e batterie, tappezzerie, imbottiture, cieletti.

La zavorra interna non potrà eccedere il limite del 6% (sei per cento) del Dislocamento, ovvero del Peso Totale quale risultante dal Certificato di Stazza.

Non soddisfacendo queste caratteristiche, per la Prima e Seconda Classe le imbarcazioni saranno ammesse a competere nella "**Divisione Regata**", le imbarcazioni della Terza Classe perderanno l'eleggibilità.

**Gruppo M**      **Monotipi e Prototipi da “Minialtura”** (Sport Boat / Day Boat )  
(comprendenti i natanti a vela con i requisiti prescritti per detta categoria al punto 5,  
conformi alle Offshore Special Regulations per la Categoria 4.

e per l'attività **diportistica ed amatoriale** da svolgere a livello Zonale, interzonale d'Area e di Circolo anche l'eventuale:

**Gruppo D**      **Le imbarcazioni appartenenti alla categoria “Gran Crociera”**.  
Gruppo comprendente tutte le imbarcazioni che possiedono i requisiti prescritti per detta categoria al punto 6, con **divieto di utilizzo di Atleti Qualificati**.

**10) - Per l'Attività Nazionale** (Selezioni e Campionati) **si devono tenere presente le norme relative ai Criteri di ammissione e qualifica dei Concorrenti "Qualificati"** e quelle inerenti alle suddivisioni in Categorie, Classi e Gruppi, con riferimento al punto 5 delle “Norme per l'Ammissibilità”

**11) - Per l'elaborazione** della qualificazione Atleti (HC) è istituita un'apposita Commissione inappellabile di concerto tra la FIV e UVAI. Le Società Organizzatrici sono tenute a trasmettere alla FIV-Altomare o all'UVAI, le classifiche finali e copia delle **liste equipaggi** delle imbarcazioni partecipanti alle loro manifestazioni.

**12) - La classifica è in tempo compensato.** Se sarà stilata una sola classifica generale (overall) che consideri tutte le imbarcazioni, da questa classifica discenderanno per estrapolazione le classifiche delle varie Classi e relative Divisioni . Se sarà stilata una classifica generale per la Prima e Seconda Classe e, separatamente, per la Terza Classe, dalla classifica generale di Prima + Seconda Classe sarà estrapolata la classifica della Divisione Regata. Sempre per estrapolazione potranno essere stilate classifiche per attribuire premi speciali ad imbarcazioni di un determinato “range” di GPH o di BSF. Questi premi speciali devono essere menzionati nel Bando di Regata che definirà i vari “range” e nelle Istruzioni di Regata.

**13) - I Campionati Nazionali dei Monotipi riconosciuti** si svolgono con classifiche in tempo reale e secondo le prescrizioni dei singoli regolamenti di Classe.

**14) - Le Società Organizzatrici di Selezioni o Campionati,** devono disporre di tutti i mezzi e del relativo personale in quantità sufficiente a garantirne comunque il normale svolgimento (CdR/Giuria/campi/assistenza/ ecc.). Devono altresì disporre di un'adeguata attrezzatura e strumentazione per il tracciato e la posa dei percorsi, con speciale riferimento al posizionamento delle boe e all'esatta misurazione delle relative distanze. Devono inoltre mettere a disposizione dei C. di R. idonei mezzi, con strumenti atti alla rilevazione delle condizioni meteo, con particolare riferimento alla direzione e intensità del vento sul campo di regata ed in prossimità delle boe.

**15) - I Comitati di Regata** devono essere dotati di un cartello d'adeguata dimensione, da utilizzare in partenza per segnalare ai concorrenti i gradi di bussola per la prima boa al vento  
I CdR dovranno cercare di comunicare via radio sul canale d'ascolto, prima dell'inizio delle operazioni di partenza, l'ora del cronometro del Comitato, il segnale d'inizio delle operazioni, i segnali esposti. Comunque, la mancata comunicazione non potrà essere motivo di protesta o di richiesta di riparazione.

**16) - Le Società Organizzatrici** devono prevedere l'esistenza di un Organismo di Controllo Tecnico che, sotto le direttive del CdR / Giuria, possa operare verifiche alla conformità delle imbarcazioni prima, durante e dopo le singole prove.

**17) - Le Società Organizzatrici** devono verificare quanto sottoscritto nel modulo d'iscrizione dall'Armatore o suo delegato in materia d'Assicurazione RCT obbligatoria, l'eventuale copertura complementare per l'equipaggio ove prescritta, la conformità dei giubbetti salvagente all'art. 1.5/1.6 delle Disposizioni Tecniche, ove previsti e la licenza di pubblicità, ove ricorra.

**18) Certificati di Stazza.** In regate di Selezione e Campionato, i certificati di rating ORC devono essere emessi almeno 24 ore prima della partenza prevista per la prima prova. I Comitati Organizzatori possono indicare nel Bando norme più restrittive.  
Nel corso di un evento il Certificato di Rating non potrà essere modificato salvo per un accertato mero errore la cui responsabilità non è imputabile all'Armatore.

**19) - Le Proteste di Stazza** devono essere presentate almeno 2 ore prima del Segnale d'Avviso della prima prova, salvo che per fatti o infrazioni avvenute solamente nel corso della manifestazione. Dopo lo svolgimento di una prova successiva non potrà essere presentata protesta di stazza per fatti o regole infrante nel corso delle prove precedenti.

**20) - I percorsi tipo consigliati per l'Attività Nazionale** sono i seguenti:

**a) Percorsi Tecnici**

- a bastone (3 o più lati di bolina e 2 o più di poppa, con arrivo in bolina oppure 2 o più lati bolina, 2 o più di poppa con arrivo a prua o poppa della barca comitato).

Lunghezza del percorso tipo consigliato: 10 ÷ 15 miglia. Per la Miniatura 8 ÷ 10 miglia.

- a triangolo olimpico quale eventuale percorso sostitutivo a discrezione del C.di R.

Tutti i percorsi sono soggetti a un tempo limite, riducibile a giudizio del C.di R..

In caso di condizioni favorevoli è consigliato di effettuare due prove in una giornata.

Nell'attività a Rating si consiglia utilizzare **un tempo limite** comunque collegato all'handicap (es. 2 x GPH x miglia del percorso); in tal caso, si raccomanda di non applicare mai un coefficiente inferiore a 1,5. Qualora fosse previsto un unico tempo limite per tutte le imbarcazioni, opzione consigliata, è opportuno prevedere che l'arrivo di un concorrente entro il tempo limite estenda il medesimo in misura adeguata.

**b) Navigazione**

- costiera, A vertici fissi, in acque non lontane dalla costa, adatti anche per l'attività della Classe Miniatura

- d'altura Regate in acque aperte di lunga durata, nelle quali le imbarcazioni devono essere autosufficienti per affrontare una navigazione di più giorni.

Le Istruzioni di Regata potranno prevedere che una boa di passaggio o un traguardo volante a circa metà del percorso permetterà di elaborare una doppia classifica: sul 50% circa del percorso e sul 100%. Le penalità per le infrazioni commesse nel primo 50% circa del percorso saranno applicate sia sul primo 50%, sia sull'intero percorso.

**21) - Le partenze nell'Attività Nazionale** (Selezione e Campionati) saranno **possibilmente** distinte **raggruppando la Prima e la Seconda Classe e separando la Terza Classe**.

Qualora il numero complessivo delle imbarcazioni sia inferiore a 40 (quaranta) o **quelle delle Classi** inferiore a 15 (quindici), può essere prevista una partenza unica e relativa classifica unica come previsto al precedente punto 12.

Nell'attività **d'Area o Zonale**, le partenze saranno in funzione del numero dei partecipanti e del sistema di compenso applicato. I Gruppi **M e D** potranno avere partenza e/o percorso differente.

Per le partenze anticipate nelle prove d'Altura (offshore), il CdR, oltre all'esposizione dei segnali visivi accompagnati dai segnali acustici, potrà anche avvisare sul canale d'ascolto quelle imbarcazioni che fossero OCS, senza che ciò si configuri in aiuto da parte di terzi in quanto comunicazione liberamente disponibile a tutti i Concorrenti.

La mancata comunicazione radio, la difettosa o mancata ricezione, non sarà motivo di richiesta di riparazione.

**22) - Le boe** di percorso devono essere chiaramente identificabili. Nel percorso d'Altura e al passaggio d'isole le boe devono essere poste il più possibile fuori di salti di vento o zone a ridosso. Lo stesso criterio si deve adottare per le linee di partenza e d'arrivo.

**Nei percorsi bolina-poppa** e con partenza contemporanea di classi numerose, si raccomanda l'utilizzo di una boa di disimpegno a quella di bolina (offset mark), da porre al traverso della medesima a non più di 8 ÷ 10 LOA medie. Nelle prove con un elevato numero di partecipanti si consiglia la sostituzione della boa di poppa con un cancello.

**23) - Eventuali prove speciali** a handicap, quali percorsi sperimentali, sono consigliate solo con condizioni meteo favorevoli, su campi uniformi, stabili e spettacolari con partenze scaglionate per rating, con boe utilizzate per un solo passaggio progressivo e arrivo possibilmente vicino alla costa e con classifica secondo l'ordine di arrivo.

**24) - Le classifiche** sono redatte secondo le decisioni del CdR, sulla scorta dei dati in suo possesso, sia in merito all'applicazione dei sistemi per il calcolo dei compensi, incluse le condizioni meteo marine, sia per i tracciati e la misura dei percorsi; queste decisioni non costituiscono oggetto di protesta o di richiesta di riparazione

**25) - Sostituzioni membri d'equipaggio** durante le manifestazioni a più prove consecutive. Sono ammesse sostituzioni dei membri d'equipaggio sino ad un max del 30% arrotondato all'unità superiore; ad eccezione dell'Armatore, i membri sbarcati non potranno più essere reimbarcati per tutta la durata della manifestazione.

Le variazioni di composizione e numero d'equipaggio devono essere richieste ed autorizzate per scritto dalla Giuria.

**26) - I Bandi dell'Attività Nazionale a rating e di Monotipi** (Selezione e Campionati) **devono essere redatti in accordo con la presente Normativa per l'Altura** e devono essere trasmessi alla FIV ed all'Associazione di Classe UVAI per l'attività a rating, almeno trenta giorni prima dell'inizio della manifestazione, per la preventiva approvazione. In caso di contrasto prevarrà sempre la Normativa Federale vigente.

**E' fatto obbligo alle Società Organizzatrici dell'Attività Nazionale di attenersi, per le liste equipaggio, alla modulistica ufficiale ed accettare solo quelle integralmente compilate .**

**27) - Nelle prove dell'Attività Nazionale** (Selezione e Campionato), i Comitati di Regata non devono dare la partenza ad una prova sulle boe con vento inferiore ai 6 nodi.

Nelle prove di Selezione e di Campionato, la lunghezza prevista dei percorsi è possibilmente da 10 a 15 miglia e sarà stabilita dal CdR a seconda della composizione della flotta e delle condizioni meteo.

**28) – Queste direttive e criteri per la suddivisione delle flotte saranno applicati al meglio anche per tutta l'attività d'Area o Zonale.**

**29) - Per l'attività d'Area, Zonale o di Circolo a rating** è vivamente raccomandato e consigliato l'uso dei seguenti compensi fissi:

**Per l'ORC:**

- GPH - da usare per percorsi offshore o costieri.
- ILC - da usare per percorsi sulle boe, con prevalenza di bolina come bastoni o triangoli olimpici.

**Per l'IRC:**

- BSF (Time on Distance – compenso secondi per miglio).

**30) – Punteggio.** Allo scopo di uniformare i vari sistemi di punteggio usati, le classifiche saranno elaborate usando il “Punteggio Minimo” che assegna ad ogni barca i punti uguali alla sua posizione di arrivo.

Se in un Campionato o Selezione si disputa un numero inferiore di prove a quelle previste per lo scarto indicato dalla presente Normativa, lo scarto non si applica.

**31) – Penalizzazioni.**

Nelle prove costiere o sulle boe:

- la barca partita in anticipo o che non ottempera al disposto della RRS 30.1, quando in vigore, sarà classificata OCS ed avrà come punteggio i punti corrispondenti ad una posizione di arrivo un posto in più del numero degli iscritti.

Nelle prove offshore:

- Il Segnale Preparatorio consigliato è la bandiera “Papa”. Una imbarcazione che nel minuto precedente il suo segnale di partenza, era nell'area di partenza ed al suo segnale di partenza qualsiasi parte del suo scafo, dell'equipaggio o dell'attrezzatura è sul lato di percorso della linea di partenza e non ottempera alla RRS 29.1, ovvero *non parte* perchè partita in anticipo, sarà classificata OCS, a norma della RRS A5 ma riceverà, senza udienza, una penalizzazione del 20% sulla sua posizione di arrivo, calcolata come previsto nella RRS 44.3(c) e questo modifica le RRS A4.2

31.1 In tutti i casi in cui il punteggio di una barca dipende dal numero di barche iscritte e se sono adottate partenze e classifiche separate, per barche iscritte si intendono quelle appartenenti al proprio raggruppamento.

31.2 La cattiva ricezione della comunicazione radio non sarà motivo di richiesta di riparazione. Questo modifica la RRS 60.1 (b).

31.3 La penalizzazione per infrazioni alle altre regole potrà essere la squalifica o la penalizzazione a percentuale come previsto dalla RRS 44.3.

31.4 La RRS 42.2(a) non si applica con intensità di vento superiore ai 10 nodi.

**32) - Attrezzature.**

**Rollafiocco:** Le imbarcazioni stazzate con rollafiocco possono avere a bordo solo un “large jib” e, per motivi di sicurezza, uno “storm jib” e/o un “heavy-weather jib”, come prescritto dalle Regole 4.26 delle ISAF Offshore Special Regulations.

Quando in regata, la vela deve essere sempre inferita nella canaletta del rollafiocco.

In virtù di quanto sopra è norma che se il rollafiocco è presente nel Certificato di Rating e/o la sua presenza è anche considerata per la determinazione del raggruppamento, non sono ammesse le installazioni parziali del medesimo che ne compromettono l'originale funzione (per esempio l'assenza dei tamburi o delle scottine di manovra) e che, issando lo spi, il gennaker o altre vele similari, il fiocco non può essere ammainato ma deve essere rollato.

Le vele da tempesta o da tempo duro devono rispondere ai requisiti di materiale, di visibilità e di attrezzatura prevista dalle Offshore Special Regulations, comunque conformi al loro certificato di stazza.

**Mast Jack:** Per le imbarcazioni dotate di sistema “mast jack” dell'albero, la pompa idraulica non deve essere a bordo quando in regata.

**33) - Controlli di stazza nelle principali manifestazioni del calendario**

In almeno tre tra le principali manifestazioni a calendario devono essere controllate non meno di tre imbarcazioni tra quelle partecipanti. I controlli devono anche prevedere i bordi liberi e la stabilità e qualora la Commissione di Stazza ne ravvisi la necessità, il peso dell'albero ed il suo baricentro.

La FIV (GdL Altomare, in accordo con il GdL Stazze e l'Associazione di Classe UVAI) indicherà all'inizio della stagione quali saranno, oltre al Campionato Italiano, le manifestazioni del Calendario Nazionale nelle quali saranno

obbligatoriamente eseguiti i controlli, senza escludere la possibilità di controlli per manifestazioni al di fuori di quelle indicate. Si raccomandano le Società organizzatrici di fare sottoscrivere agli Armatori l'impegno a fare eseguire sulla propria imbarcazione i controlli di stazza stabiliti dalla Commissione, anche se questi comportano il dover disalberare e rialberare.

#### **34) – Difformità del Certificato di Stazza:**

**ORC International** – Se ad un controllo di stazza, relativo alla stabilità ed ai bordi liberi, è riscontrata una difformità dai valori espressi nel Certificato di rating che comporta una maggiorazione dello 0,25% del GPH, l'imbarcazione è punita con la squalifica ed il ricalcolo con i nuovi valori per tutte le prove corse, se questa è parte di una serie, salvo provvedimenti come da successivo art. 36. Lo scostamento non superiore allo 0,25% non produce effetti punitivi ma il certificato dovrà essere riemesso con i nuovi valori ed il tempo compensato ricalcolato anche per tutte le prove corse, se questa è parte di una serie.

**IRC** – Si applica quanto previsto dal Regolamento IRC ai punti 19.6, 19.7 e 19.8. Un certificato invalidato comporta la squalifica nella prova ed il tempo compensato ricalcolato con il nuovo rating per tutte le prove corse se questa è parte di una serie.

**ORC Club** – Se a seguito di un controllo di stazza dovessero riscontrarsi difformità:

- nelle misure dichiarate che eccedono l'1%
- nell'effettiva esistenza di attrezzatura rispetto a quanto riportato nel certificato

e l'omissione o la presenza di queste attrezzature, ad esempio volanti, ordini di crocette, rolla fiocco, elica a pala fissa ed altro, possono portare vantaggio nella determinazione del rating, il certificato sarà annullato e l'imbarcazione squalificata ed il tempo compensato ricalcolato con il nuovo rating per tutte le prove corse se questa è parte di una serie.

**A seguito** di un errore o una omissione del Rating Office un certificato sarà dichiarato nullo, i dati corretti ed il certificato riemesso. Il tempo compensato della prova sarà pertanto ricalcolato. Sarà fatto il ricalcolo anche per tutte le prove corse, se questa è parte di una serie.

Non ci sarà nessuna azione del Comitato per le Proteste se l'errore o l'omissione non poteva essere rilevata dall'intestatario del certificato.

**35) – Nelle manifestazioni d'assoluto rilievo** può essere inclusa nelle Istruzioni di Regata, previo accordo con FIV/Associazione di Classe UVAI, la possibilità di calcolare l'ordine d'arrivo ad ogni boa dopo il compimento di due lati del percorso, a condizione che sia stato possibile rilevare i tempi dei passaggi dei concorrenti sulla boa interessata, ovvero che il Comitato di Regata abbia avuto la possibilità di definire una linea di arrivo con la registrazione dei tempi dei passaggi di ogni imbarcazione sulla boa interessata.

Questa soluzione consente di preservare il contenuto tecnico di una prova in caso di brusca variazione delle condizioni meteo e non cancellare la prova in caso d'improvvisa e prolungata assenza di vento.

#### **36) – Ulteriori prescrizioni**

**Decisioni in tema di stazza.** L'Autorità competente citata nella Regola ISAF 64.3 è in prima istanza un tecnico FIV abilitato alle stazze per quella classe designato dalla FIV o dal Comitato di Regata o per le Proteste se nominato ed, in seconda istanza e solo su richiesta della Giuria d'Appello e del Gruppo di lavoro Stazza, del Settore Quadri Tecnici Federale. Il Comitato incaricherà, se necessario il tecnico abilitato alle stazze sulla conformità alle regole di classe e ai controlli riguardanti:

- la dimensione, la regolarità e la posizione dei numeri velici e delle lettere di nazionalità;
- la dimensione e la posizione delle scritte pubblicitarie di cui alle apposite norme contenute nel Codice ISAF per la Pubblicità e nella relativa Normativa FIV;
- l'esistenza e la regolarità delle dotazioni di sicurezza (Special Regulations ORC e assimilabili);
- l'esistenza e la regolarità delle sistemazioni interne;
- il peso degli indumenti di cui alla Regola 43.1 ed all'Appendice H del Regolamento ISAF;
- il peso delle persone quando richiesto dalle regole di classe o dalle istruzioni di regata;
- l'entità di danni conseguenti a un incidente avvenuto nella manifestazione anche in relazione alla possibilità dell'imbarcazione a proseguire in sicurezza la manifestazione stessa.

Il Comitato per le Proteste, sentito lo stazzatore, stabilirà un deposito cauzionale congruo rispetto alle operazioni da compiere e non inferiore a €. 250.00.

Il deposito potrà essere richiesto anche alla barca protestata, quando si rendano necessarie operazioni di alaggio e varo. Un rifiuto di versare tale deposito causerà la sospensione delle operazioni e la barca sarà squalificata. Il Comitato per le Proteste esaminerà, inoltre, il rapporto dello stazzatore e, se emergono elementi che a giudizio dello stazzatore rendano invalido il certificato di stazza o di rating dovrà, oltre ai provvedimenti di competenza, comunicare il rapporto dello stazzatore all'autorità competente (FIV) che adotterà i provvedimenti del caso. Qualora venga accertata una volontaria violazione, particolarmente in occasione di manifestazioni nelle quali siano stati effettuati controlli preventivi, è obbligatoria la procedura ai sensi delle Regole ISAF 2 e/o 69.

Gli organi ufficiali della manifestazione sono esentati dal versamento del deposito.

## NORME PER L'AMMISSIBILITÀ ALLE MANIFESTAZIONI E LA QUALIFICA DEI CONCORRENTI

**Le Società Organizzatrici d'attività finalizzata ai Campionati ed ai Campionati medesimi, devono fare uso di questo Capitolo (Ammissibilità) . Il testo di questo Capitolo non può essere in ogni caso modificato.**

### **1 - NORME GENERALI D'AMMISSIBILITÀ**

1.1 Tutti gli Armatori e/o Intestatari dei Certificati di Stazza devono essere tesserati FIV, anche se non facenti parte d'equipaggio in regata ed essere iscritti alla relativa Associazione di Classe riconosciuta.

1.2 Per Armatore s'intende il reale proprietario di almeno la maggioranza delle carature dell'imbarcazione o della società proprietaria della stessa o titolare del contratto di leasing di durata non inferiore ad anni uno. I casi dubbi saranno valutati da una apposita commissione congiunta FIV- Ass. di Classe UVAI.

1.3 Tutti i membri italiani dell'equipaggio devono essere muniti di tessera Federale validata per la parte sanitaria e valida per l'anno in corso o l'equivalente per membri stranieri, qualora previsto dalle rispettive Autorità Nazionali.

1.4 Tutte le imbarcazioni devono essere in regola con i Regolamenti di Classe e di Stazza. Devono essere in possesso di un valido documento Federale che ne dia certificazione ed essere dotate dell'Assicurazione RCT, in ogni modo obbligatoria indipendentemente dai cavalli fiscali della loro motorizzazione e della licenza federale di pubblicità ove ricorra.

1.5 Tutte le imbarcazioni che partecipano a prove d'Altura che prevedono una navigazione notturna, devono essere dotate dei giubbetti salvagente, uno per ogni membro d'equipaggio, conformi a quanto prescritto al punto (1.5) delle "Disposizioni Tecniche", oltre alla copertura assicurativa integrativa per l'equipaggio, se prevista nel bando di regata.

**1.6 Saranno escluse dalle prove di Selezioni e di Campionato quelle imbarcazioni Terza Classe (Classi ORC 3-4) Crociera/Regata che risultassero non completamente arredate o con la zavorra interna eccedente il 6% del Dislocamento.**

### **2 - CRITERI DI QUALIFICA DEI CONCORRENTI**

2.1 I sotto riportati criteri, che prevedono la qualifica dei concorrenti, possono essere utilizzati sia da una Società Velica affiliata sia da un'Associazione di Classe interessate all'organizzazione dell'attività d'altura anche se non finalizzata a Campionati e, se applicati, devono essere richiamati nel Bando di Regata.

Questi criteri sono sempre applicati nelle **classifiche a tempo compensato** finalizzate ai Campionati ed ai Campionati medesimi.

### **3 - CRITERI PER LA QUALIFICA DELL'ATLETA**

3.1 E' "Qualificato" un Atleta che svolge l'attività di membro a bordo d'imbarcazioni che svolgono attività sportiva, partecipando a competizioni in qualsiasi ruolo (timoniere, tattico ecc.) per più di 30 giorni l'anno, non necessariamente fatti a bordo di una sola imbarcazione.

Per il computo dei giorni saranno considerate, oltre le manifestazioni a calendario valide per la Selezione ed i Campionati Italiani Assoluti, Minialtura e Nazionali dei Monotipi riconosciuti, la Coppa Italia, le regate del Circuito della Grande Altura, le regate a tappe anche se non svolte sotto l'egida federale, le manifestazioni internazionali in Italia, i campionati invernali, i campionati zonali. Saranno altresì considerati i Campionati Continentali e Mondiali ORC e Monotipi d'altura riconosciuti anche se disputati all'estero.

**Saranno inseriti nell'elenco dei "Qualificati", a partire dall'anno 2000, chi nel corso della stagione abbia ottenuto dall'attività risultati tali da produrgli un punteggio. Questo elenco sarà tenuto in considerazione per l'aggiornamento dei valori per gli anni successivi. (elenco valori decrescenti)**

3.2 E' "Qualificato" un Atleta che abbia specifiche competenze e know-how professionale nella costruzione e commercializzazione di vele, scafi, attrezzatura e messa a punto di imbarcazioni, gestione

degli equipaggi e delle imbarcazioni, conduzione di allenamenti ecc. e che di questa specifica competenza ne faccia attività svolta a produrre un reddito,

3.3 E' "Qualificato" un Atleta che sia nelle prime tre posizioni della Ranking List FIV o ISAF, Atleti Olimpionici, Atleti classificati nei primi tre posti dei Campionati Mondiali o Continentali di Monotipi d'Altura e Classi Olimpiche, a datare dal 1992.

3.4 E' "Qualificato" un Atleta che richiede di esserlo.

#### **4 - CRITERIO PER L'AGGIORNAMENTO DELLA QUALIFICAZIONE**

4.1 Per determinare i coefficienti di valutazione degli Atleti sopra descritti, si terrà conto dei seguenti parametri:

- Difficoltà della manifestazione per numero e livello dei partecipanti
- Percentuale delle imbarcazioni classificate
- Posizione dell'imbarcazione nella classifica finale di gruppo o overall, se disponibile.
- Ruolo dell'Atleta a bordo

4.2 Sono prese in considerazione le manifestazioni indicate quale Selezione al Campionato Assoluto, il Campionato Assoluto, il Campionato Minialtura, le manifestazioni d'altura internazionali a rating e monotipo in Italia e all'estero. La FIV si riserva il diritto di aggiungere o togliere alcune manifestazioni che concorrano alla formazione della qualificazione.

4.3 Agli Atleti "Qualificati" che partecipano a manifestazioni internazionali d'elevato livello, quale, Giro del Mondo, la Coppa America ecc, sarà assegnato un punteggio secondo il ruolo ricoperto a bordo.

4.4 Agli Atleti che hanno rappresentato l'Italia nei Giochi di Sidney sarà dato un punteggio pari alla media dei primi 10 (dieci) atleti della classifica elaborata alla fine della stagione 2001. Questo punteggio si sommerà a quello eventualmente già conseguito nelle passate stagioni ed a quello eventualmente conseguito nella stagione 2001.

Gli Atleti che hanno rappresentato l'Italia nei Giochi di Atene avranno un punteggio pari alla media dei primi 10 (dieci) atleti della classifica elaborata alla fine della stagione 2004. Questo punteggio si sommerà a quello eventualmente già conseguito nelle passate stagioni ed a quello eventualmente conseguito nella stagione 2004.

4.5 Agli Atleti stranieri che partecipano nelle prove di Selezione o Campionato a bordo d'imbarcazioni nazionali sarà dato un punteggio **pari alla** media **aritmetica** dei primi 10 (dieci) atleti della classifica elaborata alla fine della stagione precedente, Nei casi dubbi farà fede la certificazione di Gruppo 1 ai sensi dell'ISAF Sailors' Classification.

4.5bis - Agli Atleti stranieri che partecipano nelle prove di Selezione o Campionato a bordo d'imbarcazioni nazionali e che risultano tesserati FIV nel 2003, sarà attribuito un punteggio di inizio pari alla media dei punti dei primi 100 atleti classificati, punteggi validi per il 2003, oltre ai punti acquisiti nel corso della stagione.

4.6 La somma dei punteggi massimi ammessi a bordo delle imbarcazioni Divisione Crociera/Regata, della **Prima, Seconda e Terza** Classe sarà stabilita come segue:

- Per le Selezioni ed il Campionato Assoluto sulla base "degli Handicap" elaborata alla fine della stagione precedente, non oltre comunque il 31 dicembre.
- Per tutte le altre manifestazioni che applicano la presente disposizione, sulla base "degli Handicap" ultima pubblicata.

4.7 Il Regolamento per la Qualificazione degli Atleti è pubblicato in Appendice

4.8 Le Società organizzatrici di Regate di selezione al Campionato Assoluto. quelle che organizzano Campionati ufficiali e manifestazioni internazionali e comunque indicate nelle presenti disposizioni, devono inviare alla FIV/Altomare copia delle Liste Equipaggio per l'aggiornamento del punteggio degli Atleti.

## **5 - REGOLE DI PARTECIPAZIONE ALLE REGATE**

5.1 Le seguenti regole dovranno essere applicate in tutte le regate organizzate per l'attività Nazionale e d'Area finalizzata al Campionato Assoluto ed all'attività Zonale se finalizzata ad un Campionato ed ai Campionati medesimi.

5.2 Per l'attività delle classi **Minialtura** e **Monotipo**, libero utilizzo degli Atleti o nei limiti previsti dai regolamenti di Classe.

5.3 Per l'attività della Prima e Seconda Classe - Regata, libero utilizzo degli Atleti.

5.4 Per l'attività della **Prima, Seconda e Terza Classe** - Crociera/Regata, non sono ammessi Atleti "Qualificati" ad eccezione che la somma degli HC degli Atleti imbarcati non superi i seguenti valori:

Classe 5^	Handicap totale	<b>650</b>
Classe 4^	Handicap totale	<b>700</b>
Classe 3^	Handicap totale	<b>840</b>
Classe 2^	Handicap totale	<b>1.000</b>
Classe 1^	Handicap totale	<b>1.200</b>
Classe A	Handicap totale	<b>1.600</b>

L'Armatore interessato all'inserimento nel proprio equipaggio d'Atleti "Qualificati", dovrà indicarne nella "lista equipaggio" il valore dell'HC ed il totale imbarcato; se tale valore supera i limiti ammessi, l'imbarcazione sarà ammessa a competere nella Divisione Regata.

In ogni caso il timoniere delle imbarcazioni che competono nelle Divisione Crociera/Regata non potrà avere un handicap superiore ai **340** punti. Nel caso in cui tale valore è superato, l'imbarcazione sarà ammessa a competere nella Divisione Regata.

Le infrazioni alla regola dell'HC del Timoniere, anche se per brevi periodi, possono essere oggetto di protesta. Proteste per infrazione alla presente regola possono essere sottoposte al Comitato delle Proteste in qualunque momento prima della conclusione della manifestazione (a modifica della RRS 61.3).

**Ai fini della determinazione dell'handicap imbarcabile saranno presi in considerazione solo i valori superiori a 150.**

**5.5 per l'attività del gruppo D (Gran Crociera - Attività di base) non sono ammessi a bordo atleti "Qualificati" degli handicap atleti pubblicato.**

**5.6 per l'attività con rating IRC**, i Comitati Organizzatori possono stabilire l' handicap imbarcabile, a seconda della composizione delle flotte, sia riferito all'intero equipaggio, sia riferito al solo timoniere per poter stilare differenti classifiche. L'uso degli "Handicap" degli Atleti dovrà essere richiamata sui documenti della regata (Bando ed Istruzioni).

## PROGRAMMA SPORTIVO NAZIONALE E NORME ATTUATIVE

L'attività Nazionale ufficiale si articolerà nelle seguenti Manifestazioni e Campionati:

### MANIFESTAZIONI INTERNAZIONALI IN ITALIA

#### Campionati Mondiali e Continentali

##### **1 – LEVEL CLASS O ASSIMILABILI E MONOTIPI ALTOMARE**

(classifiche in tempo reale)

1.1 - Si svolgono secondo le direttive FIV, le norme aggiuntive richieste da parte delle Autorità internazionali e le regole delle singole Classi.

**1.2 - Non sono previsti contributi ai Concorrenti ed ai Circoli Organizzatori. La FIV interverrà, ove possibile, con l'assistenza tecnico-sportiva in acqua, da concordare preventivamente.**

1.3 Controlli di stazza a cura di Tecnici della Federazione Italiana Vela o di altra MNA, se preventivamente autorizzati.

##### **2 - CLASSI A RATING**

(classifiche in tempo compensato)

2.1 - Si svolgono secondo le direttive FIV e le norme richieste da parte delle competenti Autorità ed Organismi Internazionali riconosciuti, sia per il sistema di Stazza, sia per Classi.

**2.2 Non sono previsti contributi ai Concorrenti ed ai Circoli Organizzatori. La FIV interverrà, ove possibile, con l'assistenza tecnico-sportiva in acqua, da concordare preventivamente.**

2.3 Controlli di stazza a cura di Tecnici della Federazione Italiana Vela o di altra MNA, se preventivamente autorizzati.

##### **3 - A SQUADRE O PER NAZIONI**

(classifiche in tempo reale e/o compensato)

3.1 - Manifestazioni internazionali promosse ed organizzate in Italia, alle quali possono partecipare una o più squadre nazionali, con regolamenti elaborati di concerto tra la FIV, il C. O. e l'Associazione di Classe, conformi alle presenti Direttive, alle norme di Classe e di Stazza.

**3.2 - Non sono previsti contributi ai Concorrenti ed ai Circoli Organizzatori. La FIV interverrà, ove possibile, con l'assistenza tecnico-sportiva in acqua, da concordare preventivamente.**

3.3 Controlli di stazza a cura di Tecnici della Federazione Italiana Vela o di altra MNA, se preventivamente autorizzati.

### ATTIVITA' NAZIONALE PER LE CLASSI A RATING

L'attività si articola sulle manifestazioni di Selezione al Campionato Italiano, i Campionati Nazionali d'Area ed i Campionati Italiani Assoluti d'Altura e Minialtura.

#### **SELEZIONI PER IL CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO**

(classifica in tempo compensato)

Le prove di Selezione Nazionale per il Campionato Italiano Assoluto sono distribuite su tutto il territorio nazionale e classificate secondo il loro formato.

- **selezioni a prove tecniche**

- **selezioni a prove d'altura.**

Saranno selezionate le imbarcazioni migliori di Prima, Seconda e Terza Classe (Regata e Crociera/Regata), come da norme più avanti riportate nel successivo punto "Norme di Qualificazione". Ai fini dell'ammissione al Campionato Italiano, il binomio imbarcazione/Armatore è imprescindibile

##### **1 - Ammissioni**

1.1 - Sono ammesse tutte le imbarcazioni in possesso di un regolare Certificato di Rating ORC International o Club con GPH da 475 sec/mi a oltre 730 sec/mi. L'ammissione alle singole Selezioni Nazionali d'Area è libera, indipendentemente dall'ubicazione del proprio porto d'armamento e secondo

quanto prescritto nelle Norme per l'ammissibilità e la qualifica dei concorrenti.

Suddivisione in armonia con quanto previsto dall'art. 9 delle "Direttive per l'Organizzazione".

Per i Minialtura, sarà stilata una classifica a parte.

1.2 - Sostituzione dei membri d'equipaggio secondo l'art. 23 delle "Direttive per l'Organizzazione"

1.3 - A discrezione del Comitato Organizzatore possono essere poste limitazioni alle dimensioni delle imbarcazioni ammesse, richieste specifiche qualità marine o dotazioni aggiuntive volte alla sicurezza dei concorrenti.

## 2 - Iscrizioni

Dovranno essere effettuate facendo pervenire al Circolo Organizzatore il modulo tipo predisposto, accompagnato da copia di valido Certificato di Rating con acclusa la tassa d'iscrizione, almeno **un giorno** prima dell'inizio delle operazioni di stazza; il C. O. sarà tenuto a trasmettere alla FIV ed alla Associazione di Classe l'elenco delle imbarcazioni e loro equipaggi per le opportune verifiche.

## 3 - Regolamenti

Alle Selezioni e Campionati saranno applicati i seguenti regolamenti, oltre alle prescrizioni di cui alle "ISAF Offshore Special Regulations", Categoria 3, con obbligo di zattera autogonfiabile, conforme alle vigenti norme nazionali sulla navigazione da diporto, nelle regate che prevedono percorsi oltre sei miglia dalla costa o navigazione notturna o Categoria 4 per le regate diurne in acque protette ed in vicinanza della costa, VHF e adeguato motore entro bordo, efficiente ed efficace (ammesso fuoribordo per LOA < 8,50). **Per motore efficace** s'intende un apparato propulsore a combustione interna di potenza adeguata alle dimensioni dell'imbarcazione.

- Regolamento ISAF con norme integrative FIV.

- Normativa FIV per l'Altura

- Regolamento ORC

- Regulations ORC

Per le prove d'Altura che prevedono una navigazione notturna, saranno in vigore le speciali dotazioni di sicurezza di cui al punto 1.5 - *Disposizioni tecniche per l'Altura* - e le coperture assicurative complementari per l'equipaggio, qualora prescritte ai sensi del punto 1.6 delle stesse.

E' lasciata alle Società Organizzatrici la facoltà di applicare norme più restrittive volte alla sicurezza

## 4 - Controlli e Stazze

Sono previsti accurati controlli e rimisurazioni di Stazza effettuate da Tecnici FIV abilitati, punto 32 delle Direttive.

Non saranno girati certificati di stazza durante le manifestazioni, neanche dove sono ammessi certificati rilasciati su auto dichiarazione, se gli errori ed omissioni che hanno determinato handicap meno favorevoli non sono stati commessi da terzi, ma dagli stessi Armatori, unici responsabili delle procedure d'autocertificazione.

## 5 - Norme di svolgimento

Le Selezioni Nazionali a prove tecniche dovranno essere individuate nella prima metà dell'anno con il seguente programma indicativo:

**un giorno** (precedente) per controlli, perfezionamenti e briefing.

**tre giorni** (regate) comprendenti una o più prove a bastone o triangolo di 10 ÷ 15 mg

- numero massimo di prove disputabili: 5 (cinque).

- **scarto di una prova se completate almeno 4 (quattro).**

- Selezione valida con almeno 2 (due) prove completate

➤ **Le Selezioni Nazionali a prove tecniche** dovranno essere svolte possibilmente in un unico periodo.

➤ **Le Selezioni Nazionali a prova d'altura** di almeno 170 miglia o dalla durata di almeno 36 ore, dovranno essere individuate nei primi sette mesi dell'anno o negli ultimi tre dell'anno precedente, con il previsto giorno per controlli, perfezionamenti e briefing.

## 6 - Contributi, agevolazioni e assistenze

6.1 Non sono previsti contributi finanziari ai Concorrenti ed alle Società Organizzatrici.

6.2 La FIV nominerà il Presidente del CdR/Giuria, contributi e rimborsi secondo la specifica normativa pubblicata per gli Ufficiali di Regata.

## 7 - Classifiche

Sarà stilata una classifica generale per la Prima e Seconda Classe e, separatamente, per la Terza Classe.

Ai fini dell'assegnazione dei Titoli, saranno estrapolate le classifiche per ciascuna Classe e Divisione

## CAMPIONATI NAZIONALI D'AREA

Sono validi come prove di selezione per i Campionati Assoluti d'Altura. Sono ammesse tutte le imbarcazioni in possesso di un valido Certificato di Rating ORC International o Club con GPH da 475 sec/mi a oltre 730 sec/mi. indipendentemente dal porto di armamento.

**I Mari italiani sono convenzionalmente suddivisi in tre Aree**  
(utilizzando la linea di demarcazione costituita dal 40° parallelo)

- **Tirreno** (comprendente il Ligure ed il Tirreno centro settentrionale)
- **Ionio e Tirreno Meridionale**(comprendente lo Ionio e il basso Tirreno)
- **Adriatico** (comprendente tutto l'Adriatico)

Saranno selezionate le migliori imbarcazioni di Prima, Seconda e Terza Classe secondo le specifiche norme più avanti dettagliate. Il binomio imbarcazione/Armatore è imprescindibile

### 1 - Ammissioni e variazioni.

1.1 - L'ammissione ai singoli **Campionati Nazionali d'Area** è libera e tutti potranno concorrere per ogni Classe ai relativi Titoli Nazionali d'Area ed alla relativa selezione nazionale, indipendentemente dall'ubicazione del proprio porto d'armamento o Società d'appartenenza e secondo quanto prescritto nelle Norme per l'ammissibilità e la qualifica dei concorrenti.

1.2 – Sostituzione dei membri d'equipaggio secondo l'art. 23 delle *Direttive per l'organizzazione*.

**1.3 - A discrezione del C. O. possono essere poste limitazioni alle dimensioni delle imbarcazioni ammesse e richieste specifiche qualità marine, volte alla sicurezza dei concorrenti.**

### 2 – Iscrizioni

Dovranno essere effettuate facendo pervenire al Circolo Organizzatore il modulo tipo predisposto, accompagnato da copia di un valido Certificato di Rating con acclusa la tassa d'iscrizione, almeno **tre giorni** prima dell'inizio delle operazioni di stazza; il C. O. sarà tenuto a trasmettere alla FIV ed all'Associazione di Classe l'elenco delle imbarcazioni e loro equipaggi per le opportune verifiche.

### 3 – Regolamenti

Come per il precedente punto 3 del paragrafo “ Selezione per il Campionato Italiano Assoluto”

### 4 - Controlli e Stazze

Come per il precedente punto 4 del paragrafo “ Selezione per il Campionato Italiano Assoluto”

### 5 - Norme di svolgimento

I Campionati Nazionali d'Area dovranno essere organizzati nella prima metà d'ogni anno con il seguente programma, che dovrà essere svolto sia in un unico periodo, riservando

**un giorno** (precedente) ai controlli, perfezionamenti e briefing e

**tre giorni** (regate sulle boe) per correre una o più prove al giorno a bastone di 10 ÷ 15 mg.

- Numero massimo di prove disputabili: 5 (cinque).

- **Scarto di una prova se completate almeno quattro.**

- Titoli Nazionali d'Area e Selezioni valide con almeno due prove completate, sia inserendo una prova di Altura, variando di conseguenza il periodo della manifestazione.

### 6 - Contributi, agevolazioni e assistenze

6.1 Non sono previsti contributi finanziari ai Concorrenti ed alle Società Organizzatrici.

6.2 La FIV nominerà il Presidente del CdR/Giuria; contributi e rimborsi come da specifica normativa.

6.3 La FIV nominerà la Commissione di stazza; contributi e rimborsi come da specifica normativa.

### 7 - Classifiche:

Come per il precedente punto 7 del paragrafo “ Selezione per il Campionato Italiano Assoluto”

## CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO D'ALTURA

Al Campionato Italiano Assoluto potranno prendere parte imbarcazioni italiane comprese tra la Classe ORC 1 e la Classe ORC 5 (GPH da 475 sec/m a oltre 730 sec/m) regolarmente selezionate o ammesse di diritto (il binomio imbarcazione/Armatore è imprescindibile), in possesso di certificazione di rating ORC International, per un numero massimo di:

## **80 (ottanta) suddivise tra Prima, Seconda e Terza Classe comprendenti le Divisioni Regata e Crociera /Regata.**

Potranno essere ammesse al Campionato imbarcazioni di particolare interesse a discrezione federale, comunque nei limiti del numero massimo sopraindicato.

A questi è abbinato il:

**“Trofeo Carlo De Zerbi”** da assegnare con i Titoli di “Campione Italiano” ai vincitori di ciascuna delle Classi e Divisioni. Ai concorrenti stranieri non potrà essere assegnato il titolo di “Campione Italiano”.

**I vincitori di “Titolo Italiano”** sono qualificati di diritto, quale “Campione Uscente”, alla successiva edizione del Campionato Italiano Assoluto.

La FIV, su proposta dell'Associazione di Classe UVAI, indicherà la località dove correre il Campionato.

### **1 - NORME DI QUALIFICAZIONE**

Secondo le condizioni di cui alle *Norme per l'ammissibilità e la qualifica dei concorrenti*, saranno ammesse a partecipare, per diritto di qualifica, le imbarcazioni, con le specifiche limitazioni di cui alle ISAF Offshore Special Regulations Categoria 4 con LOA > 8,50 MT, non rientranti nella Minialtura, con adeguato motore entro bordo, secondo la classifica di Gruppo della rispettiva Selezione Nazionale ed in base ai seguenti criteri:

**a)** Per ogni Selezione “Tecnica” saranno qualificate le imbarcazioni vincitrici d’ogni Divisione Regata e Crociera/Regata più le migliori piazzate, in ragione di un’imbarcazione ogni cinque iscritti e partecipanti, sino ad un massimo complessivo di cinque, compreso il vincitore, per ogni Divisione.

**b).** Per ogni Selezione “d’Altura” saranno qualificate le imbarcazioni vincitrici di ogni Divisione Regata e Crociera/Regata; presente con almeno tre imbarcazioni, più le migliori piazzate, in ragione di un’imbarcazione ogni cinque iscritti e partecipanti, sino ad un massimo di cinque, compreso il vincitore per ogni Divisione.

**c)** La qualificazione, nelle Selezioni Tecniche, sarà valida se ottenuta per una vittoria in classifica di Classe con almeno 6 (sei) imbarcazioni iscritte e partecipanti.

**d)** (Lasciato vuoto intenzionalmente).

**e)** In caso di rinuncia di un avente diritto si opererà qualificando le imbarcazioni successivamente classificate in ogni Divisione e comunque in base alle posizioni di classifica.

**f)** La FIV avrà la facoltà di ammettere altre imbarcazioni d’interesse Federale, anche straniere.

**g)** Al Circolo Organizzatore è riservata la possibilità di fare ammettere al Campionato due imbarcazioni.

**h)** Eventuali posti liberi residui saranno distribuiti tra le Selezioni in ragione dei rispettivi partecipanti.

**i)** Il binomio Imbarcazione/Armatore selezionato è imprescindibile

### **2 - Iscrizioni e variazioni d’equipaggio**

2.1 Le iscrizioni dovranno essere effettuate facendo pervenire al Circolo Organizzatore il modulo tipo predisposto, accompagnato da copia di un valido Certificato di Rating con acclusa la tassa d’iscrizione, almeno **sei giorni** prima dell’inizio delle operazioni di stazza. Il C. O. sarà tenuto a trasmettere alla FIV ed alla Segreteria di Classe, l’elenco delle imbarcazioni e loro equipaggi per le opportune verifiche.

2.2 Le imbarcazioni selezionate dovranno comunicare la loro disponibilità di massima per la partecipazione al Campionato Assoluto entro i 30 giorni successivi alla qualificazione. Dovranno confermare poi, per impegno sottoscritto con allegata tassa d’iscrizione, al C. O. del Campionato Assoluto, entro il termine tassativo del 30 luglio dell’anno in corso.

2.3 Variazione dei membri d’equipaggio: secondo la norma generale del punto 25 delle “Direttive per l’organizzazione” e rispettando i criteri della *Qualificazione degli Atleti*

2.4 A discrezione del C. O. potranno essere richieste ulteriori dotazioni o particolari misure di prevenzione, volte alla sicurezza dei concorrenti.

### **3 - Regolamenti**

Come per il precedente punto 3 del paragrafo “ Selezione per i Campionati Italiani”

### **4 - Controlli e Stazze**

Come per il precedente punto 4 del paragrafo “ Selezione per i Campionati Italiani” aggiungendo: **“potranno essere timbrate ed utilizzate nel corso del Campionato due (2) rande”.**

### **5 - Norme di svolgimento**

Il Campionato Italiano Assoluto d’Altura dovrà essere organizzato da una Società Federata o da un Consorzio di Società, in accordo con la FIV e sentita l’Associazione di Classe, nella seconda metà dell’anno ed iniziare non oltre la data del 29 agosto con il seguente programma da svolgersi in un unico periodo:

- **due giorni** (precedenti) per controlli, verifiche, perfezionamenti e briefing

- **cinque giorni** – Regate sulle boe

Una o più prove al giorno su percorso a bastone, possibilmente di 10 ÷ 15 mg.

In alternativa: triangoli di 10÷14 mg. o una combinazione dei due percorsi.

In favorevoli condizioni meteo marine, il C. di R. avrà la facoltà di disputare una prova a percorso speciale, secondo quanto previsto al Punto 21 delle “Direttive” (10÷15 mg. con coeff. 1,00).

- numero massimo di prove disputabili: **otto(8)**
- percorsi, riduzioni o tracciati alternativi secondo le “Direttive per l’Organizzazione”
- scarto di una prova se completate almeno sei (6) prove.
- Titoli Italiani con quattro (4) prove valide.

## **6 - Contributi, agevolazioni e assistenze**

(alle Società Organizzatrici)

6.1 Non sono previsti contributi finanziari a favore delle Società Organizzatrici.

6.2 La FIV nominerà il Presidente del CdR/Giuria, secondo specifica normativa.

6.3 La FIV nominerà la Commissione di Stazza, secondo specifica normativa.

(ai Concorrenti)

## **7 – Classifiche**

Come per il precedente punto 7 del paragrafo “ Selezione per i Campionati Italiani”

Saranno redatte altre classifiche in accordo al regolamento dei Trofei assegnati nel Campionato (es. Tre Mari)

**Gli Armatori stranieri non concorreranno ai titoli di Campione Italiano.**

Potrà essere elaborata una speciale classifica per l’assegnazione di un Titolo Nazionale a Squadre secondo uno specifico regolamento.

# **ATTIVITA’ NAZIONALE E CAMPIONATI “MINIALTURA”**

(Classifiche in tempo compensato)

A quest’attività sono ammessi tutti i “natanti a vela” in possesso di un valido Certificato di Rating ufficiale con caratteristiche di “Sport Boat / Day Boat”, che rispettino le specifiche d’appartenenza al gruppo M (Minialtura), di cui agli art. 5 e 9 delle *Direttive per l’Organizzazione*.

## **1 - ATTIVITA’ D’AREA**

Questa attività potrà svolgersi singolarmente o contemporaneamente con quella d’Altura, anche nelle manifestazioni di Selezioni e Campionati d’Area. In questi eventi potrà essere, preferibilmente, prevista per i Minialtura partenza separata su percorsi uguali o diversi.

Dovrà essere sempre redatta una classifica separata relativa al Gruppo M, estrapolando gli eventuali sottoraggruppamenti M1/M2 ai sensi del successivo punto 2 relativo ai Campionati Italiani Minialtura.

I Campionati Invernali Minialtura dovranno essere banditi su almeno dieci prove distribuite durante il periodo Novembre – Marzo, in una o due manches, sui percorsi previsti per il Campionato Italiano. Il Bando della manifestazione dovrà essere inviato a FIV/Altomare ed alla Associazione di Classe UVAI per la sua approvazione. Le classifiche finali degli invernali dovranno essere tempestivamente comunicate a FIV/Altomare.

### 1.1 Ammissioni, Iscrizioni e regolamenti

Secondo quanto previsto ai punti 1, 2, 3 del capitolo “Selezione per il Campionato d’Altura”, con l’applicazione delle Offshore Special Regulations per le regate di Categoria 4, con l’obbligo aggiuntivo di apparato VHF, anche palmare. Nelle manifestazioni diurne per le imbarcazioni Sport Boat / Day Boat, se le prove sono corse in acque protette, coerentemente con i percorsi previsti, si dà ampia possibilità al Presidente della Commissione di Stazza o Giuria nominata per la manifestazione di applicare le Offshore Special Regulations **Cat. 5** dell’**Appendice J**

Variazioni d’equipaggio secondo l’art. 23 delle *Direttive per l’organizzazione*.

A discrezione del C. O. potranno essere richieste altre dotazioni o particolari misure di prevenzione, volte alla sicurezza dei concorrenti.

### 1.2 Stazze e controlli

Dovranno essere previsti accurati controlli e rimisurazioni di Stazza effettuate da Tecnici FIV abilitati.

Eventuali ristazze o aggiornamenti per vele, non dovranno intralciare i controlli né essere eseguite nelle 24 ore precedenti l’inizio delle prove, senza l’autorizzazione della Giuria.

### 1.3 Norme di svolgimento e percorsi

Prove tecniche sulle boe come bastoni o triangoli o di navigazione, con l’esclusione sia di prove in mare aperto sia di quelle con navigazione notturna; pertanto con prove brevi o medie in prossimità della costa, in acque relativamente protette e in ogni modo nell’arco diurno, salvo cause impreviste o di forza maggiore.

### 1.4 Classifiche

Sarà redatta una classifica generale da cui saranno eventualmente estrapolate due classifiche per i sottoraggruppamenti M1 ed M2 nel caso fossero individuati dal Comitato Organizzatore.

## 2 - CAMPIONATO ITALIANO DI MINIALTURA (OPEN)

### 2.1 Ammissioni, Iscrizioni e regolamenti

Al Campionato Italiano di Minialtura sono ammessi tutti i natanti con caratteristiche di “Sport boats” “Day Boat”, senza necessità di selezioni preventive, in possesso di un valido Certificato di Rating ORC International o Club. Per le Classi Monotipo già in possesso di un valido certificato di monotipia, potrà essere rilasciato un rating certificato da un regolare documento.

Le iscrizioni dovranno essere effettuate facendo pervenire al Circolo Organizzatore il modulo tipo predisposto, accompagnato da copia del Certificato di Rating con acclusa la tassa d’iscrizione, almeno sei giorni prima dell’inizio delle operazioni di stazza. Il C.O. sarà tenuto a trasmettere alla FIV ed alla Segreteria di Classe, l’elenco delle imbarcazioni e loro equipaggi per le opportune verifiche.

#### **Saranno applicati i seguenti regolamenti:**

- Regolamento ISAF con norme integrative FIV.
- Normativa FIV per l’Altura
- Regolamento ORC
- Regulations ORC con l’applicazione delle ISAF Offshore Special Regulations Categoria 4.

Nelle manifestazioni diurne per le imbarcazioni Sport Boat / Day Boat, se le prove sono corse in acque protette, coerentemente con i percorsi previsti, si dà ampia possibilità al Presidente della Commissione di Stazza o Giuria nominata per la manifestazione di applicare le Offshore Special Regulations **Cat. 5** dell’**Appendice J**. Per i Monotipi si applicano, ai fini delle dotazioni di sicurezza, le Regole di Classe

A discrezione del C.O. potranno essere richieste ulteriori dotazioni o particolari misure di prevenzione, volte alla sicurezza dei concorrenti.

Variazioni d’equipaggio secondo il punto 23 delle *Direttive per l’organizzazione*

### 2.2 Controlli e stazze:

Come per il precedente capitolo, punto 1.2

### 2.3 Norme di svolgimento

Il Campionato Italiano di Minialtura sarà organizzato in apposita manifestazione ed in un unico periodo di tempo con questa sequenza indicativa:

**uno o due giorni** (precedenti) per controlli, verifiche, perfezionamento e briefing.

**tre o quattro giorni** (regate sulle boe) comprendenti una o più prove giornaliere, percorso a bastone o triangolo per un totale di **7 ~ 9** mg a prova, con coeff. = 1.00. In alternativa, una o più prove costiere

diurne di **15 ~ 20** mg, con coeff. = 1.00

**-Numero massimo delle prove disputabili: 8 (otto).**

-Scarto di una prova se completate almeno cinque.

-Titolo Italiano con almeno quattro prove valide.

Ai concorrenti stranieri non potrà essere assegnato il titolo di “Campione Italiano”.

#### **2.4 Classifica**

Sarà redatta una Classifica Generale per l’assegnazione del titolo. Dalla Classifica Generale possono essere estrapolate classifiche per imbarcazioni con a bordo Atleti “Qualificati” nel limite di 500 punti e per imbarcazioni con equipaggio al disotto di questo limite.

#### **2.5 - Contributi, agevolazioni e assistenze**

(alle Società Organizzatrici)

Non sono previsti contributi finanziari a favore delle Società Organizzatrici.

La FIV nominerà il Presidente del CdR/Giuria, secondo specifica normativa.

La FIV nominerà la Commissione di Stazza, secondo specifica normativa.

La FIV interverrà, ove possibile, con l’assistenza tecnico-sportiva in acqua, da concordare preventivamente.

### **CAMPIONATI NAZIONALI MONOTIPI ALTOMARE**

**Le Classi sotto elencate, qualora nel Campionato Nazionale non vi fosse la partecipazione di un minimo n. 10 imbarcazioni, oltre alla non assegnazione del Titolo per l’anno di riferimento, non disputeranno il Campionato l’anno successivo .**

**I Bandi dell’Attività Nazionale dei Monotipi d’Altura devono essere redatti in accordo con la presente Normativa per l’Altura e devono essere trasmessi alla FIV almeno trenta giorni prima dell’inizio della manifestazione, per la preventiva approvazione. In caso di contrasto prevarrà sempre la Normativa Federale vigente.**

Saranno disputati per le Classi Monotipo riconosciute. Disputeranno i rispettivi Campionati Nazionali Ufficiali le Classi:

- classe J 24
- classe METEOR
- classe FUN
- classe SURPRISE
- classe FIRST Class 8
- classe PLATU 25
- classe MINI 6,50
- classe M 30
- classe Melges 24
- classe Este 24
- classe BluSail 24
- classe UFO 22
- classe UFO OD
- classe First 40.7
- classe First 36.7
- classe X-35
- classe J 80

**1 – Ammissione:** Libera ammissione per imbarcazioni in possesso di un regolare Certificato di Stazza ed in regola con la rispettiva Associazione di Classe  
Tutti i Concorrenti dovranno essere in possesso della tessera FIV valida e vidimata per la parte riguardante

le prescrizioni sanitarie.  
Licenza per l'esposizione della pubblicità ove ricorra.

**2 – Iscrizioni:** Dovranno essere effettuate facendo pervenire al Circolo Organizzatore il modulo tipo predisposto, accompagnato da copia di un valido Certificato di Stazza con acclusa la tassa d'iscrizione, almeno **un giorno** prima dell'inizio delle operazioni di stazza.

### **3 - Regolamenti**

Saranno applicate:

- le Direttive FIV.
- il regolamento di regata ISAF con norme integrative FIV.
- gli specifici regolamenti di Classe e di Stazza.

### **4 - Controlli e Stazze**

Nei giorni precedenti le regate, dovranno essere previsti accurati controlli di Stazza effettuate da Tecnici FIV abilitati.

### **5 - Norme di svolgimento:**

I Campionati Nazionali delle Classi Monotipo d'Altura riconosciute che non disputano circuiti per l'assegnazione del Titolo, si articoleranno, preferibilmente, nel numero massimo di 8 di prove su percorsi a bastone o triangolo di 5 ÷ 7 miglia da disputare in 3 (tre) o più giorni.

Non potranno essere corse più di 3 (tre) prove al giorno.

Scarto dopo 5 (cinque) prove effettuate, anche se previste più di 8 prove.

Titolo Nazionale assegnato con 4 (quattro) prove valide.

**Per la Classe M 30**, il titolo di Campione Nazionale sarà assegnato alla fine del Circuito Italiano M 30.

### **6 - Contributi, agevolazioni ed assistenze**

Non sono previsti contributi ai Concorrenti ed ai Circoli Organizzatori.

La FIV interviene con la nomina del CdR, della Giuria e della Commissione di stazza, secondo la specifica normativa pubblicata.

**Per la Classe M 30** le nomine di cui sopra, se previste dai competenti GdL, saranno fatte solamente per la manifestazione conclusiva del Circuito.

La FIV interverrà, ove possibile, con l'assistenza tecnico-sportiva in acqua, da concordare preventivamente.

## **COPPE D'AREA PER L'ATTIVITA' "CROCIERA" - Attività di base**

### **1 – Ammissione:**

Libera ammissione per imbarcazioni in possesso di un regolare Certificato di Rating ed in possesso delle caratteristiche previste dal punto 6) delle "Direttive"

Tutti i Concorrenti dovranno essere in possesso della tessera FIV valida e vidimata per la parte riguardante le prescrizioni sanitarie.

Licenza per l'esposizione della pubblicità ove ricorra.

### **2 – Regolamenti:**

Saranno applicati i seguenti regolamenti, oltre alle prescrizioni di cui alle Offshore Special Regulations per le regate di Categoria 4, VHF e adeguato motore entro bordo, efficiente ed efficace (ammesso fuoribordo per LOA <8,50). Per motore efficace s'intende un apparato propulsore a combustione interna di potenza adeguata alle dimensioni dell'imbarcazione.

- Regolamento ISAF con norme integrative FIV.
- Normativa FIV per l'Altura
- Regolamenti di stazza riconosciuti

### **3 - Norme di svolgimento:**

La Società organizzatrice stabilirà i giorni, il numero delle prove ed i percorsi per l'assegnazione della Coppa per l'Attività "Gran Crociera". Le prove devono svolgersi esclusivamente nelle ore diurne.

La Coppa può essere inserita nel contesto di una manifestazione che prevede anche la partecipazione di imbarcazioni “Regata”, “Crociera/Regata” e “Miniatura”  
Negli equipaggi delle imbarcazioni che competono per la Coppa non potranno esserci atleti “Qualificati”.

#### **4- Contributi - Agevolazioni**

Non sono previsti contributi ai Concorrenti ed ai Circoli Organizzatori.

#### **ATTIVITA' DI IMBARCAZIONI MONOMARCA o di CANTIERE**

L'attività di imbarcazioni Monomarca o di Cantiere è libera. Pur tuttavia dovrà essere organizzata senza interferenze per l'attività ufficiale del Calendario Nazionale.

L'attività sarà organizzata secondo i regolamenti emanati dai Cantieri interessati e se questi regolamenti saranno notificati alla FIV/Altomare, questa provvederà al coordinamento ed all'inserimento della Manifestazione nel Calendario Ufficiale, nominando altresì, ove richiesto, il Presidente ed il Primo Membro del Comitato di Regata.

## ATTIVITA' OFFSHORE

### 1- Attività ufficiale

Possono far parte dell'attività ufficiale della Federazione Italiana Vela ed inserite nel calendario nazionale, le regate offshore, anche con arrivo in altre Nazioni, organizzate da una Società federata o da un'Autorità Organizzatrice così come definita dalla RRS ISAF 89.1.

### 2- Record

Nelle regate offshore inserite nel calendario nazionale, la FIV certificherà e pubblicherà i Record di percorrenza. Tali record potranno riguardare i monoscafi ed i pluriscafi ed essere suddivisi per dimensione d'imbarcazione.

### 3-Certificazione

Per ottenere la certificazione, i record devono essere riportati sul bando di regata e quelli ottenuti segnalati alla FIV allegando il bando, le istruzioni ed il rapporto sulla manifestazione compilato dal Comitato di Regata.

### 4- Conduzione e giurisdizione

Le Società organizzatrici dovranno provvedere alla composizione del/i Comitato/i di Regata e Giuria. Gli appelli per le infrazioni al regolamento di regata ed i ricorsi disciplinari sono di competenza della FIV, anche se il fatto si è verificato fuori dai confini nazionali.

### 5- Contributi - Agevolazioni

Non sono previsti contributi ai Concorrenti ed ai Circoli Organizzatori.

## CAMPIONATO ITALIANO " OFFSHORE"

La FIV, Federazione Italiana Vela, in accordo con l'UVAI, Unione Vela d'Altura Italiana, istituisce e promuove l'organizzazione di una manifestazione, anche a più prove, che assegnerà il titolo di "Campione Offshore", alla quale potranno partecipare imbarcazioni monoscafo cabinate in regola con la vigente Legge che disciplina la Navigazione da Diporto, da disputarsi con rating ORC, su un percorso minimo di **250** miglia marine. Potranno parteciparvi imbarcazioni con LOA minima di mt 10,00 e massima di 16,00 mt, con libero utilizzo di Atleti Qualificati.

La manifestazione sarà disputata in acque del Tirreno o dell'Adriatico/Ionio alternata al Campionato Assoluto Inshore. Ai fini delle Offshore Special Regulations la regata sarà di Categoria 3 con obbligo di zattera auto gonfiabile o di categoria superiore.

## REGOLAMENTO DEI TROFEI DEL CAMPIONATO ASSOLUTO D'ALTURA

La **FEDERAZIONE ITALIANA VELA** ha istituito dal 1994, in accordo con l'Unione Vela d'Altura Italiana, il Campionato Italiano Assoluto d'Altura per l'assegnazione dei rispettivi Titoli di Classe. Sono istituiti nell'ambito del Campionato Italiano i seguenti Trofei così rivisitati a decorrere dal 2008:

- il **TROFEO "CARLO DE ZERBI"** per i Titoli di "Campione Italiano" della Prima e Seconda Classe, Divisione Regata e Crociera/Regata e Terza Classe. Ai concorrenti stranieri non potrà essere assegnato il Trofeo.

**I Titoli di "Campione Italiano Inshore" - Trofeo C. de Zerbi** delle Divisioni Regata e Regata/Crociera della Prima, Seconda e Terza Classe saranno assegnati annualmente alle imbarcazioni *in ogni modo ammesse*, prime classificate. Il nome dell'imbarcazione, Armatore e Timoniere sarà inciso sul Trofeo. Una sua riproduzione sarà consegnata ai vincitori.

Il Trofeo sarà conservato dalla Società organizzatrice sino alla disputa del successivo campionato e ne sarà responsabile della buona conservazione. Dovrà essere fatto pervenire al Circolo Organizzatore del successivo Campionato 30 giorni prima dell'inizio delle regate.

I vincitori del Trofeo "Carlo de Zerbi" saranno qualificati di diritto come "Campioni uscenti" alla successiva edizione del Campionato Italiano.

- Il **TROFEO "DEI TRE MARI"**, messo in palio tra le imbarcazioni qualificate nelle apposite Selezioni d'Area o, comunque, provenienti dalle selezioni. **Il Trofeo dei Tre Mari** sarà assegnato alle imbarcazione qualificate e/o aventi diritto risultanti prime nelle classifiche della loro Classe.

## QUALIFICAZIONE ATLETI ATTIVITA' ALTOMARE

### Criteri di determinazione degli Handicap di cui al capitolo "Criteri di Qualifica dei concorrenti"

Per la determinazione dei parametri di valutazione agli Atleti "Qualificati", per assegnare a ciascuno un punteggio (HC), si procede con i seguenti criteri:

- Si prendono in considerazione le Manifestazioni del Calendario Nazionale dell'Altura, quali Selezioni, Campionati d'Area, Campionato Minialtura, Campionato Assoluto a rating, Campionati Monotipi eventi internazionali anche all'estero.
- Si tiene conto della posizione in classifica overall e si prendono tanti punti, divisi dieci, per ogni barca battuta. *(esempio: barche classificate 45, posizione finale Overall 3, punti 4,2)*
- Si tiene conto anche del ruolo dell'Atleta a bordo, considerando il Timoniere e, più genericamente, il pozzetto. Al Timoniere è attribuito un coeff. 7 (sette) al Pozzetto coeff. 2 (due).
- E' dato un coefficiente correttivo (coeff. corr.) alla manifestazione in funzione delle imbarcazioni partecipanti. Detto coefficiente non può essere determinato a priori ma solo a classifiche compilate.
- Prendono punti gli Atleti imbarcati su barche classificate entro una percentuale predeterminata della Classifica Finale rielaborata per ottenere un Overall, secondo la seguente tabella:

Barche partecipanti	Fino a 20	coefficiente correttivo.	5,00
	Da 21 a 30		3,55
	Da 31 a 40		2,80
	Da 41 a 50		2,34
	Da 51 a 60		2,02
	Da 61 a 70		1,79
	Da 71 a 80		1,61
	Da 81 a 90		1,47
	Da 91 a 100		1,35
	Oltre 100		1,25

Barche partecipanti	Fino a 20	Punti agli Atleti delle barche classificate nel primo	20%
	Da 21 a 30		22%
	Da 31 a 40		24%
	Da 41 a 50		26%
	Da 51 a 60		28%
	Da 61 a 70		30%
	Da 71 a 80		30%
	Da 81 a 90		30%
	Da 91 a 100		30%
	Oltre 100		30% della flotta

ma non più delle prime venti imbarcazioni

*(esempio: Barche partecipanti 45; posiz. finale overall 3, punti 4,2; ruolo Timoniere = coeff. 7; coeff. correttivo 2,34; punteggio acquisito ( 4,2 x 7 x 2,34) = 68,80. Nella fattispecie saranno considerate le prime 12 barche, vale a dire il 26% delle 45 barche classificate).*

In alcune significative manifestazioni, data la partecipazione d'alto livello nazionale ed estera, può essere considerato il 40% delle imbarcazioni della classifica finale overall. (es. Campionato Mondiali e Continentali ORC disputati in Italia, Campionato Italiano Assoluto, ecc)

Stranieri: l'Atleta straniero di chiara fama che vuole regatare in Italia nelle manifestazioni finalizzate al Campionato Assoluto e nello stesso Campionato **o in manifestazioni che fanno riferimento nel Bando o nelle Istruzioni di Regata agli HC**, è assegnato un HC provvisorio per la manifestazione pari **alla media aritmetica** dei punti dei primi 10 (dieci) Atleti della classifica elaborata alla fine della stagione precedente, indipendentemente dal ruolo che ricoprirà a bordo. Nei casi dubbi farà fede la certificazione di Gruppo 1 ai sensi dell'ISAF Sailors' Classification.

Per gli Atleti stranieri con i requisiti di cui sopra e che dal 2003 sono tesserati FIV, sarà assegnato un punteggio iniziale pari alla media dei punti dei primi 100 atleti qualificati, punteggi validi per il 2003, oltre ai punti acquisiti nel corso della stagione.

L'Atleta tesserato FIV, in possesso dei requisiti per essere "Qualificato" e che partecipa a grandi competizioni in Italia ed all'Estero (Regate per titoli Mondiali o Continentali anche di Classi Monotipo, Giro del Mondo, Coppa America ecc.), se nel corso della stagione non ha acquisito punti attraverso la normale attività nazionale, riceverà un punteggio secondo il ruolo coperto, timone o pozzetto.

Il punteggio sarà uguale alla media degli HC, alla fine dell'anno o della stagione in osservazione, dei primi 10 atleti qualificati se avrà ricoperto il ruolo di timoniere, ed uguale alla media degli HC di tutti gli atleti qualificati nella stagione se avrà ricoperto un ruolo in pozzetto.

L'Atleta tesserato FIV, che nel corso della stagione ha acquisito punti e partecipa anche alle grandi competizioni di cui sopra, aggiungerà al suo HC un punteggio che sarà uguale alla somma degli HC, alla fine dell'anno o della stagione, dei primi 10 (dieci) atleti "Qualificati", diviso il numero degli addendi che hanno contribuito a formare il punteggio se avrà ricoperto il ruolo di timoniere; sarà uguale alla somma di tutti gli HC degli Atleti qualificati nella stagione, diviso il numero degli addendi che hanno contribuito a formare il punteggio, per gli altri ruoli.

Gli Atleti che hanno rappresentato l'Italia nei Giochi di Sidney avranno un punteggio pari alla media dei primi 10 (dieci) atleti della classifica elaborata alla fine della stagione 2002. Questo punteggio si sommerà a quello eventualmente già conseguito nelle passate stagioni ed a quello eventualmente conseguito nella stagione 2002.

**Gli Atleti che hanno rappresentato l'Italia nei Giochi di Atene avranno un punteggio pari alla media dei primi 10 (dieci) atleti della classifica elaborata alla fine della stagione 2004. Questo punteggio si sommerà a quello eventualmente già conseguito nelle passate stagioni ed a quello eventualmente conseguito nella stagione 2004.**

L'Atleta tesserato FIV, che era stato incluso nella categoria dei "Qualificati" in vigore nel 1997, a partire dall'anno 2000, aggiornerà il suo HC con il solo punteggio effettivamente acquisito.

La FIV si riserva in ogni momento il diritto di individuare altre manifestazioni per l'aggiornamento dell'HC, aggiungendole o sostituendole a quelle oggi indicate.

Con i presenti criteri sono stati elaborati gli handicap per il 1997. A questi valori sono stati aggiunti i punti conseguiti nel corso della stagione 1998 e 1999 e seguenti. Con i criteri sopra esposti si è proceduto a ogni fine stagione alla determinazione degli handicap che avranno validità a partire dal 1 gennaio **2008**

## NORME DI FORMAZIONE DEL CALENDARIO NAZIONALE

### LE SEGUENTI PROCEDURE E SCADENZE SONO NECESSARIE E OBBLIGATORIE PER

- **Chiunque sia interessato** direttamente o indirettamente, alla stesura del Calendario Nazionale dell'attività Ufficiale d'Altura; qualsiasi comunicazione, richiesta o adempimento al di fuori dei prescritti termini potrà comportarne la nullità con l'esclusione della manifestazione interessata.
- **Gli eventi velici internazionali** (mondiali, europei ecc.) organizzati in Italia e relativi a tutte le Classi d'Altura dovranno essere preventivamente autorizzati dalla FIV, secondo le Norme Generali FIV per l'attività sportiva internazionale e questa Normativa per la Vela d'Altura, dopo il necessario nulla osta dell'eventuale Autorità che ne amministri l'attività od Organismo Internazionale che ne detenga i diritti.

### CALENDARIO NAZIONALE

#### **Il Calendario Nazionale indicherà il luogo e la data delle seguenti manifestazioni:**

- **Campionati Mondiali ed Europei a rating, Level Class e di Monotipi d'Altura in Italia**
- **Campionato Italiano d'Altura**
- **Campionato Italiano Minialtura**
- **Campionati Nazionali d'Area**
- **Regate di Selezione Nazionale**
- **Campionati Nazionali Monotipi d'Altura**
- **Principali regate Internazionali in Italia**
- **Principali regate off-shore,**
- **Coppe Interzonali per la "Gran Crociera" attività di base**

#### **ENTRO SETTEMBRE DI OGNI ANNO PRECEDENTE**

- Le Società comunicano alla FIV, tramite il competente Comitato di Zona ed all'UVAI la richiesta per l'organizzazione dell'attività di Calendario.
- Le Associazioni delle Classi Monotipo comunicano alla FIV, tramite il competente Comitato di Zona, una o più ipotesi per l'effettuazione dei relativi Campionati di Classe.
- L'UVAI, dopo aver contattato Zone e Circoli per il necessario coordinamento, predispone la bozza di Calendario da sottoporre alla FIV.
- Le Associazioni dei Monotipi concordano le date e località di svolgimento dei campionati e comunicano eventuali ipotesi di calendario.
- La FIV subito dopo emanerà la bozza provvisoria del Calendario Nazionale divulgandolo possibilmente in concomitanza dell'annuale Salone Nautico Internaz. di Genova.

#### **ENTRO DICEMBRE DI OGNI ANNO PRECEDENTE**

- La FIV completa con l'UVAI e le Associazioni Monotipi il Calendario definitivo.
- La FIV pubblicherà il Calendario Nazionale definitivo distribuendolo a Zone, Società e Tesserati e Società in accordo con l'UVAI

#### **NOTA:**

**Le Società Organizzatrici d'eventi per imbarcazioni d'Altura (regate di flotta, a squadre, match race ecc.) che assumono rilevanza nazionale o internazionale, anche se non compresi nel Calendario Nazionale, sono tenute a richiederne l'autorizzazione alla FIV-Altomare, comunicando la data prevista entro settembre dell'anno precedente, per il coordinamento con altre manifestazioni.**

<b>CALENDARIO NAZIONALE 2009 PER L'ATTIVITA' D'ALTURA</b>
---

**CAMPIONATI MONDIALI IN ITALIA**

Campionato del Mondo J 22	Riva Del Garda	15 / 20 giugno
Campionato del Mondo FARR 40	Porto Cervo	18 / 27 giugno
Campionato del Mondo ORC	Brindisi	5 / 11 luglio
Campionato del Mondo SWAN 45	Cala Galera	29 agosto / 5 sett.
Campionato del Mondo X-41	Scarlino	14 / 20 settembre
Campionato del Mondo MELGES 32	Porto Cervo	20 / 27 settembre
Campionato del Mondo PLATU 25	Punta Ala	27 sett. / 3 ottobre
Campionato del Mondo FARR 30	Porto Rotondo	3 / 10 ottobre

**CAMPIONATI CONTINENTALI IN ITALIA**

Campionato Europeo Ufo 22	Rosignano	14 / 17 maggio
ORC Mediterranean Championship	Pescara	18 / 21 giugno

**CAMPIONATI NAZIONALI CLASSI A RATING**

Campionato Italiano Minialtura	Nisida	18 / 21 giugno
Campionato Italiano Vela d'Altura	Gaeta	23 / 29 agosto

**CAMP. NAZIONALI D'AREA CLASSI A RATING**

Campionato Naz. Basso Tirreno – Ionio	Catania	24 / 26 aprile
Campionato Naz. del Tirreno	Capri	27 / 30 maggio
Campionato Naz. dell'Adriatico	M. Ravenna	29 maggio / 1 giugno

**SELEZIONI CAMP. ITALIANO CLASSI A RATING**

Viareggio – Coppa Carnevale	20 - 22 febbraio
Alassio - Sett. Velica Int.	13 - 15 marzo
Livorno -Trofeo Accademia	24 - 26 aprile
Lignano – Trofeo dei Due Golfi	01 - 03 maggio
Gaeta - Trofeo Punta Stendardo	01 - 03 maggio
Ancona - Trofeo Stecconi - Adriatic Cup	16 - 17 maggio
Gallipoli - Selezione VIII zona	30 maggio - 2 giugno
Punta Ala - Gavittello d'Argento	03 - 07 giugno
Porto Civitanova - Italian Cup	05 - 07 giugno
Pescara - Adriatic Challenge Trophy	18 - 21 giugno

**ALTRE REGATE NAZIONALI**

Trofeo Pirelli S. Margherita L.	30 aprile - 3 maggio
Coppa Italia Ostia	25 / 27 settembre

**PRINCIPALI REGATE OFFSHORE**

Moby Roma per due - Roma per tutti	19 aprile
Napoli – Tre Golfi	23 maggio
Centomiglia nel Golfo di Cagliari	6 giugno
Brindisi – Corfù	10 giugno
Rolex Giraglia	17 giugno
Moby Roma – Giraglia	2 luglio
Roma - Cartagine	1 agosto
Palermo- Mantecarlo	16 agosto
Middle Sea Race	17 ottobre

**COPPA DELL'ADRIATICO - Attività per il raggruppamento "Crociera"**  
(alto Adriatico)

(medio e basso Adriatico)

**COPPA DEL TIRRENO- Attività per il raggruppamento "Crociera"**  
(alto Tirreno)

(medio Tirreno)

**COPPA DELLO IONIO- Attività per il raggruppamento "Crociera"**  
(Ionio e Tirreno merid.)

**CAMPIONATI NAZIONALI MONOTIPI ALTOMARE**

- classe J 24	Riva del Garda	30 maggio – 2 giugno
- classe METEOR	Napoli	6 – 9 maggio
- classe FUN	Toscolano M.	29 maggio - 2 giugno
- classe SURPRISE	Sarnico	29 aprile – 3 maggio
- classe FIRST CLASS 8	Malcesine	24 – 26 giugno
- classe PLATU 25	Monopoli	16 - 19 luglio
- classe MELGES 24	Cagliari	11 - 14 giugno
- classe ESTE 24	Fiumicino	11 – 13 settembre
- classe BLUSAIL 24	Rimini	28 maggio – 2 giugno
- classe UFO 22	Ravenna	24 - 27 settembre
- classe UFO OD	Trieste	25 - 28 giugno
- classe X – 35	Venezia	28 - 30 maggio
- classe X – 41	Scarlino	3 – 7 giugno
- classe J 80	La Spezia	4 - 7 giugno
- classe FARR 30	Cattolica	30 aprile - 3 maggio
- classe ASSO 99	Malcesine	29 maggio - 2 giugno
- classe H 22	Domaso	18 - 20 settembre

**Circuito MINI 6,50**

I tappa	Scarlino	3 – 5 aprile
II tappa	Genova	18 – 25 aprile
III tappa	Sanremo	15 – 17 maggio

## Guida per Campionato Zonale d'Altura

disputato su più manifestazioni

*Allo scopo di normalizzare i regolamenti sullo svolgimento del Campionato Zonale per l'Altura, il GdL Altomare, in accordo con l'Associazione di Classe, ha elaborato una traccia alla quale gli Organizzatori sono invitati ad attenersi. La traccia è stilata nell'ipotesi che il Campionato sia svolto su più prove designate del Calendario Zonale. S'invitano i Comitati di Zona a segnalare, entro il mese di febbraio, le manifestazioni designate e, successivamente, i risultati di tali campionati alla FIV/Altomare.*

### 1. Campionato Zonale

Il Comitato di Zona indice il Campionato Zonale aperto a tutte le imbarcazioni d'altura, così come definite dalla Normativa Federale per la Vela d'Altura, di tesserati appartenenti ai Circoli della Zona, da disputare preferibilmente con la certificazione standard.

### 2. Organizzazione delle Regate

L'organizzazione delle regate è interamente affidata ai Circoli della Zona e le manifestazioni che concorrono alla classifica per il Campionato, sono riportate nel Calendario Zonale.

### 3. Bandi ed Istruzioni di Regata

Per le manifestazioni del Campionato Zonale, i Circoli provvederanno a pubblicare i relativi Bandi di Regata ed a preparare le Istruzioni di Regata, che dovranno essere conformi alla Normativa Federale per la Vela d'Altura in vigore ed essere preventivamente approvati dal Comitato di Zona. Il Bando di regata deve inoltre specificare quale classifica è valida per il Campionato e quale categoria ammessa alla manifestazione.

### 4. Iscrizioni alle Regate

Tutte le regate di Campionato Zonale sono "open", quindi aperte alla partecipazione d'imbarcazioni ed equipaggi non della Zona, che però non concorrono al titolo di Campione Zonale.

Gli Equipaggi concorrenti devono essere in regola con il tesseramento FIV, anche per la parte delle disposizioni sanitarie e l'Armatore con l'Associazione di Classe.

### 5. Condizioni per l'inserimento nella classifica finale.

Nella classifica finale del Campionato saranno inserite solo le imbarcazioni di tesserati della Zona, con il punteggio acquisito nelle singole prove, eventualmente depurato dalle imbarcazioni d'altre zone. Le imbarcazioni che si saranno iscritte alle singole manifestazioni presso i Circoli organizzatori e saranno stati dichiarati partenti ai sensi del Regolamento di Regata ISAF, nelle regate effettivamente disputate nel Campionato, concorreranno per il titolo di Campione Zonale.

### 6. Cambio d'equipaggio

E' ammesso il cambio dell'equipaggio nelle varie prove dello svolgimento del Campionato zonale.

### 7. Validità delle regate ai fini della classifica finale

- La regata, anche se svolta, non sarà ritenuta valida se almeno cinque imbarcazioni non saranno risultate partenti ai sensi del RdR ISAF.
- Il Campionato sarà valido se saranno state disputate almeno la metà delle prove in programma.
- Nella tabella che segue, ai fini della formazione della classifica finale, sono indicate il numero delle prove peggiori da scartare in relazione al numero delle prove validamente effettuate.

Numero prove disputate	Numero prove da scartare
10	4
9	3
8	3
7	2
6	2
5	1
4	1
3	0

In caso d'annullamento della regata, agli effetti della classifica finale, la prova sarà considerata come scarto. I risultati della manifestazione vanno comunicati entro 15 giorni al Comitato di Zona, per l'aggiornamento della classifica.

#### **8. Sistema di punteggio per la formazione della classifica**

Per il calcolo delle classifiche sarà elaborata per ogni manifestazione una classifica "overall" attribuendo punti 1 (uno) alla prima imbarcazione classificata, punti 2 (due) alla seconda classificata, punti 3 (tre) alla terza e così di seguito. L'imbarcazione che non partecipa alla prova sarà considerata DNC. Sarà dichiarata vincitrice l'imbarcazione che risulterà con il minor numero di punti. In caso di parità sarà considerata vincitrice l'imbarcazione che per prima avrà ottenuto il miglior piazzamento.

#### **9. Altre norme.**

Nelle date in cui si svolgono regate valide per il Campionato Zonale, nessun Circolo della zona potrà bandire regate per le stesse categorie o classi.

#### **10. Premiazione**

L'assegnazione del titolo di Campione zonale per l'Altura avverrà, possibilmente, contestualmente alla premiazione dei Campionati Derive.

Potranno essere assegnati più titoli se si correranno distinti campionati, per l'Altura , la Minialtura e le Classi Monotipo.

## COSTI DI EMISSIONE PER DOCUMENTI E SERVIZI PER L'ANNO 2009

Certificato di Rating ORCi. Emissione/Rinnovo/Ricalcolo)	LOA < 10.00	€.	100.00
Certificato di Rating ORCi. Emissione/Rinnovo/Ricalcolo)	LOA 10.00-13.00	€.	140.00
Certificato di Rating ORCi. Emissione/Rinnovo/Ricalcolo)	LOA > 13.00	€.	150.00
Certificati di prova ORCi		€.	65.00
Certificato di Rating ORC Club	LOA < 10.00	€.	100.00 (*)
Certificato di Rating ORC Club	LOA 10.00 – 13.00	€.	120.00 (*)
Certificato di Rating ORC Club	LOA > 13.00	€.	11.00 per mt (*)
Certificato di Rating IRC Emissione/Rinnovo/Ricalcolo/Prova)	LOA < 10.00	€.	120.00
Certificato di Rating IRC Emissione/Rinnovo/Ricalcolo/Prova)	LOA 10.00-13.00	€.	155.00
Certificato di Rating IRC Emissione/Rinnovo/Ricalcolo/Prova)	LOA >13.00	€.	12.00 per mt
Certificato “semplificato” IRC Prima Emissione	LOA <10.00	€.	85.00
Certificato “semplificato” IRC Prima Emissione	LOA 10.00-13.00	€.	100.00
Certificato “semplificato” IRC Prima Emissione	LOA > 13.00	€.	145.00 per mt
Certificato “semplificato” IRC Rinnovo/Ricalcolo	LOA <10.00	€.	110.00
Certificato “semplificato” IRC Rinnovo/Ricalcolo	LOA 10.00-13.00	€.	135.00
Certificato “semplificato” IRC Rinnovo/Ricalcolo	LOA > 13.00	€.	12.00 per mt
Combinazione 2 certificati standard (ORCi +IRC)	LOA < 10.00	€.	190.00
Combinazione 2 certificati standard (ORCi +IRC)	LOA 10.00-13.00	€.	265.00
Combinazione 2 certificati standard (ORCi +IRC)	LOA >13.00		Sconto di €30.00

### Le LOA sono quelle risultanti dal certificato arrotondato al metro intero più vicino

Performance Package (Polari) ORC/ IMS	€.	160.00
Assegnazione numero velico per certificato ORC Club/IRC “semplificato”	€.	50.00
Assegnazione numero velico per certificato ORCi o IRC	€.	100.00
Assegnazione numero velico personalizzato	€.	250.00
Emissione - rinnovo certificato di conformità	€.	120.00
Fotocopie certificati di stazza	€.	15.00

(\*) Le **prime emissioni** dei certificati ORC Club sono a tariffa promozionale. Tale tariffa è inferiore a circa il 30% del costo reale. Il costo di questi certificati, in prima emissione, risulta pertanto:

Per imbarcazioni con LOA < 10.00	€.	75.00
Per imbarcazioni con LOA 10.00 -13	€.	90.00
Per imbarcazioni con LOA > 13.00	€.	130.00

**Gli importi devono pervenire** all'Associazione di Classe secondo quanto previsto al punto 2.2c "Disposizioni Tecniche"

**I certificati di stazza provvisori d'urgenza** sono emessi secondo quanto previsto al successivo punto 2.3, previo pagamento, direttamente sul luogo del rilascio, al Delegato FIV preposto.

**Tali documenti sono rilasciati per delega FIV esclusivamente dall'Associazione di Classe**

<b>TARIFE PER OPERAZIONI DI STAZZA PER L'ANNO 2009</b>
--

STAZZA A TERRA (IMBARCAZIONI MAI STAZZATE)	€ .x mt.	$3.25 \times LOA^2$ (min. € . 155.00)
STAZZA IN ACQUA + ALBERATURA	€ .x mt.	$1.49 \times LOA^2$ (min. € . 104.00)
STAZZA IN ACQUA	€ .x mt.	$1.19 \times LOA^2$ (min. € . 78.00)
CONTROLLO DOTAZIONI SICUREZZA	€ .x mt.	$0.46 \times LOA^2$ (min. € . 26.00)
CONTROLLO REGULATIONS	€ .x mt.	$0.46 \times LOA^2$ (min. € . 26.00)
VELE - RANDA	€ .x mt.	$0.30 \times LOA^2$ (min. € . 16.00)
SPINNAKER / GENOA MAX	€ .x mt.	$0.23 \times LOA^2$ (min. € . 13.00)
ALTRE VELE	€ .x mt.	$0.18 \times LOA^2$ (min. € . 8.00)
MODIFICA DATI	€ .	26.00 (tariffa fissa)

**Le tariffe sopra elencate devono essere corrisposte** direttamente allo Stazzatore, su emissione di regolare ricevuta e non includono i costi dei documenti di stazza, da corrispondersi all'Associazione di Classe.

**Le spese di viaggio, vitto e alloggio non sono comprese.** Queste sono rimborsate a parte allo Stazzatore. Per spostamenti in automobile si applica l'abituale tariffa ACI per Km. più i pedaggi autostradali documentati.

**LISTA EQUIPAGGIO**

**CREW LIST**

**Yacht** ..... **Manifestazione**.....

Cognome e Nome: <i>Full name:</i>	Punteggio <i>Handicap</i>	Naz. <i>Nat.</i>	Ruolo <i>Role</i>	Tessera FIV <i>Authority License #</i>	Peso <i>Weight</i>
1)			Armatore/Owner		
2)			Timoniere/Helmsman		
3)					
4)					
5)					
6)					
7)					
8)					
9)					
10)					
11)					
12)					
13)					
14)					
15)					
16)					
17)					
18)					
19)					
20)					

**RESPONSABILITA':**

Accetto di sottopormi al Regolamento di Regata I.S.A.F. in vigore, alle Istruzioni e al Bando di Regata. Dichiaro di assumere personale responsabile sulle qualità marine del mio yacht, sull'equipaggiamento, sull'efficienza dell'equipaggio, sulle dotazioni di sicurezza.

Dichiaro esplicitamente di assumere qualsiasi responsabilità per danni causati a persone o a cose di terzi, a me stesso o alle mie cose, sia in terra che in acqua in conseguenza della partecipazione alla Regata, sollevando da ogni responsabilità il Circolo Organizzatore e tutti coloro che concorrono nell'organizzazione sotto qualsiasi titolo.

Sono a conoscenza della Regola fondamentale I.S.A.F.: "ciascun yacht sarà il solo responsabile della propria decisione di partire o di continuare la regata".

**DISCLAIMER:**

*I agree to be bound by the rules of the I.S.A.F. in force, by the Sailing Instructions and the Notice of Race.*

*I declare to take on myself any personal responsibility on the nautical qualities of my yacht, rigging, crew's capacity security equipment.*

*I also declare to take responsibility of damages caused to third persons and to their things or myself and my personal things, at sea or ashore, in consequence of my taking part in the regatta, relieving from any responsibility the Organizing Committee and all persons who contribute in the organization under whatever qualification.*

*I am acquainted with the I.S.A.F- fundamental rule: "it shall be the sole responsibility of each yacht to decide whether or not to start or to continue to race".*

Data / Date : .....

Firma / Signature : .....

## RICHIESTA DI ASSEGNAZIONE DI UNO STAZZATORE

PER LA MISURAZIONE DI UNA IMBARCAZIONE NUOVA, MAI STAZZATA O MODIFICATA

### Federazione Italiana Vela

Piazza Borgo Pila 40 - Torre A - 16° p.

**16129 GENOVA**

Tel. 010/5445.41 (selez. passante)

Fax. 010/592864

IL SOTTOSCRITTO ..... Tess. FIV.....

il qualità di       PROPRIETARIO                       CANTIERE      se Cantiere indicare:

Ragione Sociale Cantiere .....

Indirizzo..... Città ..... prefisso tel. ....

Porto di stanza ..... Tel. .... Fax. ....

## C H I E D E

**la designazione di uno Stazzatore abilitato per la misurazione della seguente IMBARCAZIONE:**

N° Velico ..... Mod. .... N° Matr. ....

(in caso di più imbarcazioni si deve allegare l'elenco completo)

DATA .....

FIRMA .....

### SPAZIO RISERVATO ALLA FIV

Preso atto della Vostra richiesta del .....

Vi assegniamo lo Stazzatore .....

Indirizzo ..... Tel. ....

Città ..... Fax .....

Siete pregati di contattare direttamente lo Stazzatore indicato per concordare la data delle operazioni di stazza.  
In caso di indisponibilità dello Stazzatore assegnato, la FIV provvederà all'assegnazione di un altro Tecnico abilitato.

data .....

timbro FIV e firma .....

**COPIA PER L'UFFICIO FEDERALE EMISSIONE CERTIFICATI TRASMESSO IN DATA .....**

## HC Atleti 2008

Albarelli Luca	246,88	Caracci Andrea	182,53	Di Caprio Francesco	354,24
Alberti Alessandro	304,13	Caris Paolo	169,20	Di Maio Davide	219,88
Ameli Zelfrido	172,81	Carli Federico	261,40	Di Natale Marco	469,94
Andreini Daniele	333,14	Carnevali Paolo	381,71	Dinelli Francesco	379,65
Angeletti Ernesto	190,09	Casadei Renato	450,37	Dominelli Walter	302,22
Arrivabene Giovanni	370,80	Casale Andrea	662,62	Emiliani Romolo	192,37
Arrivabene Silvio	305,22	Cassinari Daniele	634,06	Eulisse Salvatore	502,59
Augelli Marco	461,05	Cassinari Giovanni	746,57	Fantini Alberto	1001,44
Aguadro Matteo	249,37	Castellano Carlo	193,43	Fantoni Lorenzo	309,72
Augusti Daniele	438,79	Cau Patrizio	219,48	Fattori Roberto	174,41
Bagnaschi Jacopo	282,27	Cavalazzi Guido	475,70	Favini Flavio	1814,86
Ballico Andrea	505,32	Celon Claudio	312,25	Felci Umberto	518,33
Baroni Angela	256,00	Celon Mario	440,01	Ferrarese Roberto	934,94
Barovier Alberto	782,78	Celon Nicola	1261,11	Ferretti Donatella	151,39
Bartolozzi Massimo	151,50	Chestov Serguei	606,40	Fezzardi Bruno	483,43
Batacchi Alberto	170,45	Chiarello Luca	432,20	Fiammenghi Pietro	415,53
Battistelli Alessandro	327,96	Chiarugi Leonardo	214,72	Figone Adriano	191,09
Battiston Francesco	264,37	Chieffi Enrico	662,17	Finzi Bruno	202,64
Benigni Sandro	162,22	Chieffi Tommaso	1893,99	Fontana Davide	204,80
Benussi Furio	537,01	Cian Paolo	1011,59	Ford Jerry	472,01
Benussi Gabriele	2133,30	Cicchetti Maciel *	827,68	Fornaro Andrea	222,22
Benussi Giorgio	398,89	Cioli Bruno	369,95	Fornelli P.Luigi	192,56
Bergamasco Luigi	258,96	Coari Francesco	188,01	Francesia Berta Furio	165,38
Berlati Mario	435,69	Cocco Maurizio	217,91	Franci Alessandro	174,73
Bertocchi Roberto	520,18	Codagnone Fabrizio	182,78	Fravezzi Albino	524,99
Bertuccelli Michele	271,69	Codoni Roberto	233,53	Frizzarin Alessandro	305,08
Bezzi Alberto	227,94	Cojana Giuseppe	216,28	Frontalini Luca	366,24
Blosi Sergio	582,00	Colaninno Ferdinando	459,71	Galanti Maurizio	225,74
Bodini Lorenzo	839,31	Coletti Dudi	662,07	Galli Massimo	279,50
Bodini Marco	411,35	Collina Andrea	571,80	Gelsi Lucio	420,48
Boldrin Federico	283,05	Conti Giulia	256,00	Giannola Giovanni	161,88
Bolzan Alberto	572,88	Corazza Franco	790,90	Giannoni Matteo	171,88
Bonavida Maurizio	216,72	Corbucci Pietro	158,46	Giordano Riccardo	493,95
Bonifacio Alessandro	229,89	Cordiglia Paolo	156,47	Giordano Ugo	225,42
Borgstrom Lars	486,83	Cornacchia Marco	547,57	Giovanella Giulio	151,74
Bortoletto Massimo	358,62	Cosentino Roberto	295,64	Giulietti Armando	169,74
Bortolotti Lorenzo	729,21	Costa Angelo	586,66	Giulietti Giacomo	151,29
Bottari Paolo	629,84	Cruciani Francesco	635,92	Gorla Giorgio	393,06
Bozzetti Cesare	618,52	Curcio Fabio	160,27	Granara Gaetano	858,99
Bresciano Daniele	390,22	Curnis Cesare	272,67	Grande Ugo	186,54
Bressan Cesare	341,11	Cutolo Miriam	256,00	Grassi Flavio	665,10
Bressani Lorenzo	2710,26	Da Monte Moreno	492,29	Grassi Giorgio	670,77
Brizzi		Dal Bon Pierfrancesco	207,18	Graziani Francesco	150,53
Giuseppe(Santino)	196,42	D'Alì Pietro	1084,51	Griggio Cristiano	611,01
Bruni Francesco	976,98	D'Amico Maurizio	555,45	Holm Marco	544,32
Bruni Gabriele	376,02	De Angelis Francesco	1453,23	Hood Alan*	749,38
Buiatti Claudio	176,76	De Felice Pierluigi	265,60	Iesari Sandro	213,94
Buscaglia Federico	259,28	De Gaspari Marcello	190,05	Innocenti Davide	620,07
Bussani Andrea	248,92	De Luca Daniele	765,01	Ivaldi Francesco	451,40
Calabretta Francesco	172,16	De Magistris Riccardo	521,10	Ivaldi Matteo	1200,32
Calandriello Filippo	187,87	De Martis Claudio	440,01	Ivaldi Michele	610,76
Cannoni Michele	387,62	De Vita Francesco	367,39	Lalla Riccardo	204,95
Capecci GianMaria	165,46	Del Giudice Renzo	209,21	Lamaro Gianluca	492,93
Cappa Raimondo	496,85	Devoti Luca	259,82	Landolfi Vittorio	218,47

Lanzavecchia Edoardo	439,89	Parladori Gabriele	440,01	Scapolo Alberto	268,28
Leghissa Alberto	1016,39	Pasini Fabrizio	202,22	Scardellato Roberto	158,98
Leonardi Giuseppe	245,77	Passarelli Carlo	272,26	Scarpa Andrea	201,43
Leonardi Stefano	328,49	Passoni Enrico	1584,92	Scarpa Davide	470,15
Lievi Luciano	440,01	Passoni Marco	440,01	Schiavutta Marco	230,86
Lonza Alberto	203,98	Passoni Roberto	440,01	Scopel Silvio	727,54
Lunardini Federico	193,73	Pavoni Salvatore	308,15	Scutellaro Paolo	264,41
Magnini Aurelio	150,34	Pelaschier Mauro	1574,41	Semeraro Paolo	1273,56
Malgarise Dario	311,04	Pelizza Stefano	155,38	Sensini Alessandra	493,95
Mancin Ivan	155,57	Pepi Luca	199,52	Sibello Gianfranco	256,00
Manfredini Alberto	1313,81	Perazzo Marco	543,84	Sibello Pietro	256,00
Mangialardo Paolo	259,38	Pesci Andrea	252,24	Silvestri Giorgio	201,70
Manuelli Fulvio	319,97	Petracchi Elio	386,09	Simeoli Giancarlo	224,30
Manzoli Franco	456,81	Phelipon Patrich	583,94	Simeone Alberto	368,27
Marchesini Michele	256,00	Pigni Riccardo	198,19	Simoneschi Riccardo	1212,51
Marenzi Alessandra	256,00	Pisani Walter	485,42	Sodo Migliori Antonio	941,84
Martin Giorgio	246,10	Plazzi Matteo	234,11	Sordelli Luca	242,21
Martinez Roberto	624,56	Plet Loris	272,54	Sossi Emanuela	237,96
Mascetti Giovanni	215,77	Pomi Marco	498,47	Spangaro Stefano	924,37
Mascetti Tommaso	175,21	Porzano Giorgio	180,13	Spata Roberto	831,97
Masoni Marco	158,33	Procopio Massimo	405,46	Spaziani Sandro	250,79
Massarini Paolo	443,49	Pucci Enrico	392,26	Spotorno Michele	158,76
Masturzo Luigi	198,67	Puntello Giovanni	285,05	Stopani Federico	559,72
Mazza Lorenzo	503,60	Quintavalla Andrea	201,70	Strappati Roberto	202,01
Mazzoni Fabio	153,42	Rabbò Mario	419,30	Svetina Walter	442,00
Mennuti Michele	152,94	Rapetti Francesco	379,13	Tagliapietra Paolo	234,95
Michetti Federico	515,10	Raspadori Stefano	276,96	Tamburelli Roberto	431,23
Migliardi Mario	203,46	Ravioli Luigi	297,10	Termini Riccardo	253,99
Mocchetto Andrea	156,72	Razeto Alessio	341,53	Tirelli Matteo	163,22
Mongelli Francesco	176,57	Repetto Eugenio	252,31	Tobia Stefano	161,47
Monni Bruno	204,71	Ribolli Andrea	254,05	Tonelli Alessandro	594,13
Montefusco Fabio	272,34	Rigon Francesco	243,37	Tortatolo Giorgio	260,73
Montefusco Paolo	798,10	Rinaldi Rinaldo	350,27	Trani Andrea	260,00
Montefusco Sandro	1543,79	Rizzi Stefano	692,93	Trevisan Paolo	737,28
Morandi Franco	264,57	Rogante Andrea	274,74	Turco Albatros	339,65
Morfinio Giorgio	257,35	Romanengo Angelo	813,33	Uggè Mauro	708,93
Morgan Robin*	696,05	Romeo Piero	192,03	Vacca Santiago	199,15
Mostarda Stefano	191,48	Rossi Alberto (Ciccio)	745,45	Vaccari Emanuele	218,63
Mura Andrea	345,15	Rossi Emanuele	164,44	Valenti Federico	349,86
Napoli Sebastiano	186,50	Rossi Lorenzo	165,52	Valenti Matteo	174,86
Nardi Andrea	157,34	Rosso Vittorio	313,35	Vannucchi Rosario	251,53
Nava Tiziano	614,07	Russo Luigi (Gigio)	808,91	Vascotto Vasco	2583,44
Negri Diego	630,80	Sabadin Nevio	249,75	Viganò Gianluca	210,11
Nevierov Larissa	493,95	Saccheggiani		Viganò Roberto	356,25
Nicolai Marco	170,22	Elisabetta	256,00	Vigna Antar	174,72
Noè Gianfranco	415,87	Salani Mario	440,01	Volontè Vittorio	331,73
Novi Claudio	493,64	Saletti Roberto	719,25	Zandonà Gabriele	298,30
Oliviero Nello	301,00	Salvà Federica	258,24	Zaoli Beppe	1972,99
Orlando Michele	192,46	Santangelo Alessandro	313,46	Zennaro Enrico	726,32
Paganini Alderico	204,10	Santella Luca	1352,40	Zirilli Bruno	368,81
Paoletti Michele	296,37	Santoni Silvio	493,74	Zucconi Camillo	641,31
Paoli Alessandro	221,69	Savelli Marco	663,47	Zuklic Andrea	381,19
Papa Riccardo	189,39	Savelli Matteo	336,44		
Pardini Roberto	613,75	Sbrana Sergio	320,18		