



Stazza CIM nel 2024

(Informazioni Generali dalla Commissione di stazza CIM al 01/05/2024)

Nel dicembre 2023 la Commissione di Stazza ha avviato i lavori per analizzare la stagione e definire delle proposte di sviluppo e perfezionamento. Dopo 16 riunioni su zoom di cui: una parte in gruppi dedicati, un forum con gli armatori di Big Boats e una riunione plenaria in presenza allo Yacht Club di Monaco (17 febbraio 2024), l'Assemblea Generale del CIM (12 aprile 2024 presso lo YCM) ha approvato le proposte. Le principali conclusioni e indicazioni sono date a seguito:

- Classic IOR: proposta di proseguire l'iniziativa avviata nel 2023, con qualche aggiustamento minore, e mantenendo come obiettivo lo sviluppo qualitativo (Emendamento n. 4)
- Categorie: il lavoro sui raggruppamenti è stato portato avanti, in particolare grazie al supporto del forum Big Boats, con due aperture: la separazione dove possibile di una sottocategoria di “**Big Racers**”, e una sperimentazione per la categoria “**Crociera**” quando possibile
- Formula di stazza: sono stati rifiniti alcuni parametri della formula di stazza (vedi Correzione n°5): **Spo** (superficie delle vele in poppa), **verricelli assistiti**, **Pe** per modifica delle manovre, alcuni **Cb** e **Pv** per sistemazioni interni, e alcuni chiarimenti per l'applicazione nel 2024.

Classic IOR :

Si ricordi che questa categoria è stata aperta lo scorso anno (vedi Emendamento n. 3) con i seguenti principi guida:

Yacht varati tra il 1970 e il 1984 (anche con scafi in composito), aventi certificato IOR dell'epoca, senza modifiche e con la configurazione dell'epoca, aventi certificato di stazza CIM riportante la dicitura “Classic IOR” (non sono ammesse imbarcazioni di serie, ad eccezione di alcune serie qualitative con esplicita esenzione della Commissione di stazza del CIM).

A seguito dell'esame e delle proposte del Gruppo Classic IOR, e della validazione da parte della Commissione di Stazza, l'Emendamento n. 4 (annulla e sostituisce l'Emendamento n. 3) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del CIM e presentato all'Assemblea Generale del 12 aprile, 2024. L'Emendamento n. 4 riporta le seguenti modifiche:

§ 12: il Pv Scafo: il composito per Classic IOR va da 0,10 a 0,02

§ 15: eliminazione della nota sull'esenzione 2023 per le vele in Kevlar

Dall'esperienza della stagione 2023 è emerso che la penalità del 10% sulla valutazione per gli scafi in composito era troppo elevata per questi primi scafi in composito, che non risultavano in alcuna riduzione di peso significativa. Si è quindi deciso di ridurre tale sanzione al 2%.

Si noti inoltre la soppressione della menzione dell'esenzione del 2023 che consente l'uso di vele in Kevlar quando originali. Quindi, abbiamo ora un allineamento dei requisiti per le vele “Classic IOR” con quelli delle “Classiche”, cioè: una configurazione standard di vele in dacron/nylon, forti penalità per i tessuti a bassa elasticità e il divieto di materiali “ad alto modulo” » (come Kevlar, carbonio...).

Da notare due particolarità:

- Una barca varata tra il 1970 ed il 1976 può essere sia “Classic IOR” che “Classic”. In questo caso:

- quando la classe “Classic IOR” è aperta per un evento, allora l’imbarcazione deve farne parte.
- quando invece la categoria “Classici IOR” non è aperta, allora l’imbarcazione può partecipare con i “Classici”.

Nota : -per essere riconosciuto come “Classico”, deve rispettare le regole di ammissibilità, e in particolare "§3.1 Gli yacht Classici sono yacht costruiti in legno o metallo varati prima del 31 dicembre 1975 e rimasti conformi ai loro progetti originali..."

- Una barca varata tra il 1976 e il 1984, (escluse le repliche) non può essere nella categoria “Classic” e può solo, se idonea, essere nella “Classic IOR”, e regatare quando la categoria viene aperta dall'organizzatore...

Categorie :

La suddivisione in categorie per ogni evento è una scelta importante poiché permette di raggruppare gli yacht in base ai partecipanti, per poter quindi disputare regate divertenti e sicure. I principali fattori presi in considerazione per la suddivisione sono:

- L'età delle imbarcazioni: D'epoca o Classiche (e ora Classic IOR)
- Il tipo di randa: Aurica o Bermudiana (caratterizzando in particolare l'angolo di bolina)
- La dimensione della barca: legata alla velocità massima dello scafo
- Il rating: dovrebbe essere rappresentativo delle prestazioni della barca
- Altri fattori, come la manovrabilità, la classe originale...

Il problema è complesso ed il CIM, con le Associazioni Nazionali e gli organizzatori, stanno cercando di stabilire delle regole comuni. Dallo scorso anno sono state implementate “Classi di Riferimento” con identificazione tramite bandiere di classe CIM colorate

- **Big Boats** : yacht d'epoca CIM (vedere § 2 del regolamento CIM) varati prima del 1950, e relative repliche, la cui lunghezza calcolata è superiore a 24 metri - con lunghezza calcolata = media della lunghezza totale e della lunghezza dello scafo: $(L_a + L_t) / 2$. In questa categoria possono essere inclusi yacht invitati a discrezione dell'organizzazione.
- **Epoca Aurici** : altri yacht d'epoca CIM (vedi § 2 del regolamento CIM) varati prima del 1950 dotati di armo aurico e relative repliche
- **Epoca Marconi** : altri yacht d'epoca CIM (vedi § 2 del regolamento CIM) varati prima del 1950 con armo bermudiano e relative repliche
- **Classici** : yacht CIM Classic (vedi § 3 del regolamento CIM) varati tra il 1950 e il 1975, e relative repliche, non idonei per “Classic IOR”
- « **Classic IOR** » : yacht varati tra il 1970 e il 1984 (anche con scafi in composito), con certificato IOR dell'epoca, senza modifiche e con la configurazione dell'epoca

BIG BOAT	
EPOQUE AURIQUE	
EPOQUE MARCONI	
CLASSIQUE	
CLASSIC IOR	

Le riflessioni di questo inverno si sono concentrate principalmente in due direzioni:

- **Big Boats**: identificazione, quando possibile, di un sottogruppo di "**Big racer**", consentendo di separare i grandi light cutter o equivalenti (con i 15mJI, Halloween, Viveka, anche Spartan) che hanno le migliori prestazioni con vento da leggero a medio da un lato, e dall'altro mantenere le grandi golette o ketch, e i tre alberi, che hanno un profilo prestazionale ottimizzato per il vento sostenuto. Il vincolo principale alla sua realizzazione è ovviamente il numero di iscritti, sapendo che sono necessari almeno tre yacht di ogni tipo per separare le Big Boat dai Big Racers.
- **Crociera** : un'altra possibilità è quella di aprire una categoria “Crociera” per raggruppare, indipendentemente dall'età e dal tipo di armo, imbarcazioni progettate esclusivamente per la crociera, con prestazioni limitate, soprattutto con vento leggero. La

caratterizzazione e la diversità di questi yacht non ha permesso di sviluppare criteri misurabili per identificare questi yacht. È stato quindi deciso di sperimentare nel 2024 la categoria “Crociera” a seconda del programma e degli iscritti al singolo evento. Questo verrà fatto di concerto tra l'Organizzazione e la Associazione Nazionale, con l'accordo della Commissione di Stazza CIM. Affare da seguire....

Si segnala infine una riflessione a lungo termine lanciata da Francesco Foppiano che mette in discussione la separazione tra Yacht d'Epoca e Yacht Classici (separazione stabilita al 1950) per tenere conto di un raggruppamento di yacht fatto invece in base alla stazza originaria con 3 gruppi:

- “**Offshore**” con imbarcazioni RORC e CCA (dagli anni '30 alla fine degli anni '60)
- “**Regata**” con le metriche JI e JU e le serie concepite per regata o monotipi non offshore
- “**Aurici**” con tutte le barche auriche che non siano Big Boat

Questa riflessione deve continuare nella Commissione di Stazza. Suggerimenti e commenti sono incoraggiati e ben accettati.

Formula di stazza CIM 2024 :

A seguito dell'esame e delle discussioni della Commissione di Stazza (17 febbraio 2024 a Monaco), le seguenti decisioni vengono prese dal Consiglio di Amministrazione e presentate all'Assemblea Generale:

- **§11 - Modificazione Spo : Adeguamento del calcolo della Spo in caso di assenza dello spinnaker e collocazione delle definizioni di vele di prua nel §11: nuova formulazione di “spinnaker” e modifica della definizione di “fiocco pallone”**
→ Questo adeguamento corregge una limitazione nel calcolo della superficie delle vele di prua Spo (valutazione della superficie velica in poppa) per le imbarcazioni sprovviste di spinnaker. Questa disposizione avvantaggia anche gli yacht che scelgono la storica configurazione “fiocco a pallone”, completa il bonus del 2% sul tempo reale (vedi articolo 15) e sottolinea la volontà del CIM di supportare coloro che scelgono questa autentica configurazione di vele portanti. Anche la definizione di “fiocco pallone” è stata modificata.
- **§15 - Penalità per utilizzo verricelli assistiti: Accordo sulla riduzione della sanzione per verricelli assistiti di cui all'articolo 15 dal 4% al 2%**
→ a seguito di (numerose) discussioni nel forum Big Boats, si è deciso di abbassare la penalità per questa configurazione utilizzata esclusivamente da grandi unità. La sanzione resta comunque significativa, ma l'eventuale separazione della classe dovrebbe consentire anche di ridurre l'handicap delle unità molto grandi.
- **§13 - Pe in caso di modificazione della configurazione dell'armo: per le imbarcazioni d'epoca con modificazione del Ca di origine, il Pe terra' conto della media dei valori tra l'anno di varo e l'anno di modifica limitata fino al 1950 (viene assunto l'anno 1950 quando mancano informazioni)**
→ ciò permette di prendere in considerazione le imbarcazioni che beneficiano di un'anzianità legata allo scafo (Pe) troppo importante, mentre la configurazione dello armo è stata modificata. Questa eventualità è già tenuta un po' in conto nel Co, coefficiente di autenticità, ma questa “doppia penalità” rappresenta un discreto incentivo per un ritorno alla configurazione originaria dell'armo...
- **§12 – Eliminazione della penalità Pv per mancanza di arredi interni quando lo stato rispecchia l'assetto originario**
→ tale eliminazione deriva dalla constatazione che l'assenza di arredi interni si osserva molto spesso nelle imbarcazioni della classe regata nella loro configurazione originaria, e

che questo stato è già preso in considerazione nel coefficiente Cb. Continua invece ad applicarsi la sanzione per le imbarcazioni che rimuovono gli arredi esistenti.

- §22 - **Equipaggio minimo:** Accordo per limitare ad “almeno due, sotto la responsabilità del capitano”
→ piccola rifinitura del testo esistente
- §23 - **Identificazione delle imbarcazioni:** Accordo per avere l'identificazione obbligatoria tramite numero velico da convalidare da parte dell'Associazione Nazionale.
→ per agevolare i Comitati di Regata
- §17 – **Divisione in classi:** individuazione della classe “Big Boats” con una sottocategoria “Big Racers” quando possibile, e identificazione sperimentale di un'eventuale classe “Cruisers”.
→ Come sopra descritto

Applicazione della stazza nel 2024

Oltre agli adeguamenti al regolamento, sono stati discussi alcuni punti della sua applicazione per il 2024:

- **Smontaggio pulpiti, candelieri e draglie:** alcune imbarcazioni scelgono di smontare pulpiti e draglie per le regate su boe: si ricorda che un cambio di configurazione di questo tipo non è consentito dopo la consegna del certificato di stazza se lo yacht è stato stazzato con pulpiti e protezioni. Mentre, per uno yacht stazzato senza pulpiti e protezioni, è autorizzata la loro installazione quando le condizioni lo richiedono. Particolare attenzione al Co degli yacht Classici sarà prestata dai Comitati di Stazza riguardo al rispetto della configurazione originale.
- **Verricelli self-tailing :** Per quei vericelli che hanno una configurazione tale da permettere la soppressione della parte self-tailing, si sta valutando come standardizzare questa procedura. Questo per evitare la penalizzazione sui PV. Per il momento si conferma che è quantomeno necessario smontare il dito del self-tailing e mascherare (anche simbolicamente) la gola del self-tailing. Si prevede di concedere temporaneamente del tempo a coloro che necessitano di apportare specifiche modifiche di adattamento.

Tra le considerazioni a lungo termine, da segnalare **la raccolta dei dati di misurazione delle vele** che consentirà una valutazione più precisa sull'impatto delle superfici e sulla posizione e sulle caratteristiche delle stecche.

In particolare, verranno studiate le caratteristiche degli allunamenti della balumina della randa, che si sono viste aumentare negli ultimi anni su alcuni yacht. Vi verra' già' chiesto durante il 2024 di riempire il file allegato (*vedi appendice a questo testo*) con le misure delle vostre vele.

Tracking eStela : Quest'anno il CIM rinnova la disponibilità per gli organizzatori e i partecipanti di questo sistema di tracciamento della regata basato sulla posizione del telefono cellulare. Questo sistema di tracciamento, oltre ad essere divertente per seguire le regate in diretta o in differita, permette ai Comitati di Regata di avere informazioni importanti relative alla sicurezza, o adeguamento dei percorsi, e permette alla Commissione di Stazza di avere dati dettagliati ed attendibili... Grazie per fare uno sforzo per abilitare il monitoraggio della flotta!

APPENDICE



DECLARATION POUR JAUGE CIM 2024

Nom du bateau :

Informations complémentaires concernant les caractéristiques, notamment des voiles pour fiabiliser les données, et étudier des améliorations de la formule de jauge :

Classe d'origine (monotype, jauge à restriction, ou jauge mesurée)	
Cotre ou sloop à gréement fractionné (uniquement pour Bermudien)	Oui/ Non Si Oui : donner les mesures entre le livet de pont... - et le point de drisse de grand-voile : - et le capelage (tête du plus haut étai) : - et le haut de la bôme * (BAS) :
Lattes de grand-voile : Identifier le nombre de lattes / nombre et position de lattes forcées	Nombre de lattes de GV: Nombre et position des lattes forcées :

Mesures des voiles (plus grandes utilisées en régates) – si non déjà fournies

Identification de la source des données :

- auto-déclaré : nom de la personne ayant fait les mesures _____ + date des mesures : _____
- mesureur officiel : nom de la personne ayant fait les mesures _____ + date des mesures : _____
- mesure faite dans le cadre d'une jauge (IRC / ORC / JCH ...) n° _____ (fournir copie du certificat)

Grand - Voiles				Voiles de types : Focs / Génois / Code 0							
TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés
Identification: (MHB) Tête		(MHB) Tête		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Mesures prises sur les espars: (MUW) 7/8 haut		(MUW) 7/8 haut		Tête		Tête		Tête		Tête	
Basse: (MTW) 3/4 haut		(MTW) 3/4 haut		7/8 haut		7/8 haut		7/8 haut		7/8 haut	
P = m		(MHW) Mi-hauteur		3/4 haut		3/4 haut		3/4 haut		3/4 haut	
E = m		(MHW) Mi-hauteur		Mi-hauteur		Mi-hauteur		Mi-hauteur		Mi-hauteur	
SPL = m		(MCW) 1/4 bas		1/4 bas		1/4 bas		1/4 bas		1/4 bas	
J = m		Guindant Indicat = m		+ Gde Larg		+ Gde Larg		+ Gde Larg		+ Gde Larg	
		Bordure Indicative = m		Guindant		Guindant		Guindant		Guindant	
		Surface = m ²		Surface = m ²		Surface = m ²		Surface = m ²		Surface = m ²	

Gennaker		Spinnakers Symétriques				Spinnakers Asymétriques					
TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés	TYPE	Matériaux utilisés
Guindant Libre ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Latté? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Tête		Symétries respectées? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Symétries respectées? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Symétries respectées? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Symétries respectées? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Symétries respectées? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
7/8 haut		Nœuf de Chute ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Nœuf de Chute ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Nœuf de Chute ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Nœuf de Chute ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Nœuf de Chute ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
3/4 haut		Guindant		Guindant		Guindant		Guindant		Guindant	
Mi-hauteur		Chute		Chute		Chute		Chute		Chute	
1/4 bas		Mi-hauteur		Mi-hauteur		Mi-hauteur		Mi-hauteur		Mi-hauteur	
+ Gde Larg		Bordure		Bordure		Bordure		Bordure		Bordure	
Guindant		Surface = m ²		Surface = m ²		Surface = m ²		Surface = m ²		Surface = m ²	

Nota : pour les voiles quadrangulaires (grand-voile auriques, fisherman, golly woobler...) :

⇒ fournir en plus la mesure des deux diagonales _____

Pour les autres voiles triangulaires (grand-flèche, flèche, voile d'étai...)

⇒ fournir les 3 mesures extérieures _____

Données historiques et photos : le site du CIM doit présenter une fiche descriptive par bateau : toute donnée historique ou plan / photo est le bienvenu ! (à transmettre à : contact@cim-classicyachts.org)