

Presentazione delle modifiche al Regolamento di Stazza CIM per il 2026

(al 6 gennaio 2026)

A conclusione di intensi lavori condotti dalla Commissione di Stazza, il presente documento presenta tutte le modifiche al Regolamento per il 2026, validate dalla Commissione di Stazza e approvate dal Consiglio e dall'Assemblea Generale Straordinaria del 23 ottobre 2025 a Monaco.

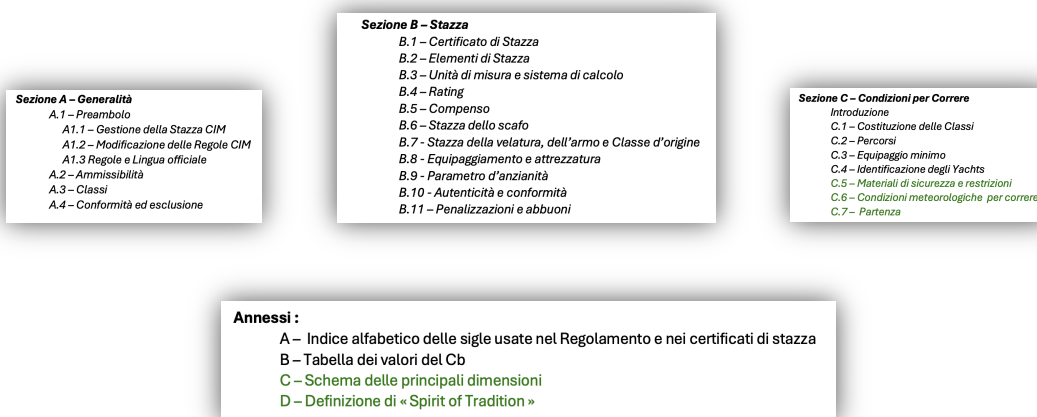
Le principali evoluzioni sono:

Una struttura rinnovata del Regolamento 2026-2029

È stato approvato un nuovo formato del Regolamento che consente una collocazione più coerente delle informazioni in tre sezioni distinte:

Generalità / Stazza / Condizioni per regatare.

È stato inoltre deciso di creare un'appendice speciale per presentare le principali misure attraverso schemi e disegni (in corso di realizzazione).



Una configurazione di riferimento annuale nel certificato (vedi B1, B5, B8 e B11)

Fino ad ora, il funzionamento della stazza per le nostre regate prevedeva due fasi:

1 – emissione a inizio stagione di un certificato di stazza (con eventuali modifiche in corso di stagione);

2 – per ogni evento, dichiarazione della configurazione utilizzata tramite una “scheda di dichiarazione delle vele”, in particolare per le vele con materiali o tagli speciali (cotone, alto

modulo, radiale), per il loro utilizzo (assenza di spinnaker o utilizzo di fiocco balloon) e per l'uso di winch assistiti.

Negli ultimi anni si è constatato che le "schede di dichiarazione delle vele" rappresentano, per il 90% della flotta, una formalità ridondante da compilare per ogni evento e una potenziale fonte di errore.

È stato pertanto approvato di gestire questa configurazione tramite una configurazione di riferimento che comparirà sul certificato di stazza, integrando gli abbuoni e le penalità dell'ex articolo 15 nel rating attraverso il coefficiente Pv (equipaggiamento e attrezzatura).

Sono comunque mantenute le disposizioni di abbuono/penalizzazione per evento nei casi eccezionali di modifica della configurazione, su richiesta esplicita dell'armatore, al fine di evitare modifiche temporanee del certificato di stazza.

Per quanto riguarda le modifiche agli yacht che possano avere un impatto sul certificato, la Commissione di Stazza conferma la volontà di scoraggiare le modifiche in corso di stagione, in particolare se incidono sull'autenticità o sulla conformità all'originale. In tali casi potrà essere applicata una penalizzazione sul coefficiente Cc nonché un costo per l'emissione del nuovo certificato.

Categorie: dai "Cruisers" ai "Classic IOR" (vedi C1, A3 e appendice D)

Le sperimentazioni condotte negli ultimi due anni per la classe "Croiseurs – Cruisers" hanno avuto esito positivo e hanno permesso alle barche da crociera pura di trovare una collocazione più appropriata nelle nostre regate. È stato quindi deciso di rendere permanente questa categoria, affidando a un gruppo specifico il compito di definire i criteri di selezione e di raggruppamento.

Per i Classic IOR non vi sono rivoluzioni: la classe continua a svilupparsi progressivamente, privilegiando la qualità rispetto alla quantità. È stato approvato un lieve adeguamento riguardante le serie ritenute ammissibili dalla Commissione di Stazza: alcuni esemplari prodotti dopo il 1984, ma conformi al progetto e alla costruzione del prototipo o del primo esemplare di serie precedente al 1984, saranno ora accettati come "repliche" di Classic IOR.

È inoltre da segnalare una lieve modifica nella definizione della categoria "Spirit of Tradition", categoria ai margini delle barche di tradizione, per la quale è stato stabilito che la stazza utilizzata sarà quella indicata dal Bando di Regata di ciascun evento che apre la categoria.

Alcuni adeguamenti a coefficienti e parametri (vedi B6 / B8 / B9 / appendice B)

Per il parametro Pp (profilo di carena), per il Tipo 1 (chiglia lunga), è stato deciso di continuare a utilizzare il "tasso di sovrapposizione" del profilo longitudinale della carena, ma tramite una formula che consente una variazione continua.

È stato inoltre approvato un adeguamento della costante per il Pp di tipo 2.1 (timone separato dalla chiglia, con deriva piana e bulbo), con il passaggio della costante da 1,10 a 1,14. Nessuna incidenza sulle barche stazzate negli ultimi quattro anni.

Per il parametro Pv (equipaggiamento e attrezzatura) è stato approvato un riallineamento degli abbuoni relativi alla linea d'asse e all'elica.

Sono stati infine apportati piccoli adeguamenti al coefficiente Cb (coefficiente di classe d'origine), in particolare per i NY50 e per i 10/12 mJI di prima formula.

Precisazioni sulle condizioni di regata (vedi C6 e C7)

Sono state definite le condizioni meteo limite per l'avvio di una prova, nonché precisate le procedure di partenza e le penalità per partenza anticipata (OCS), con la convalida di una penalizzazione sistematica di 5 punti.

Sviluppi successivi al 2026

Resta allo studio un importante sviluppo: la presa in considerazione delle misure delle rande e degli spinnaker, per le quali sono state validate formule di calcolo della superficie equivalente. Persistono tuttavia dubbi sulla qualità delle misure dichiarate.

La campagna di raccolta dei dati ha fornito risultati disomogenei e alcune verifiche hanno evidenziato un rischio di scarsa affidabilità.

Di conseguenza, è stato deciso di non implementare questa modifica nel 2026. Il lavoro proseguirà nel corso del 2026 per una possibile applicazione a partire dal 2027.