

REGOLE DI CLASSE 2007 V.1.3

La classe velica Phigit è stata sviluppata da

Charles Dètriché, Graham Bantock, e Lester Gilbert
nell'anno 2006 con il contributo della rivista Marine Modelling International
sotto la direzione editoriale di Chris Jackson

**Traduzione italiana a cura del prof. Salvatore Cuomo,
membro del CMG Internazionale**



PHIGIT INTERNATIONAL

sic et simpliciter



INDICE

Introduzione.....	C.2 Equipaggio
.....	C.3 Avvertenze
.....	C. 4 Imbarcazione
.....	C. 5 Scafo

.....	C.6 Appendici
.....	C.7 Armo
.....	C.8 Vele
PARTE 1 GESTIONE	Sezione D Scafo
Sezione A Generale	D.1 Generale
A.1 Lingua.....	D.2 Scafo
A.2 Abbreviazioni.....	Sezione E Appendici dello scafo
A.3 Organi e Responsabilità.....	E.1 Parti E.2
A.4 Organismi per la Amministrazione della Classe	E.3 Costruzione.....
Materiali	Sezione F Armo
A.5 Regole di Classe	F. 1 Generale.....
A.6 [Riservato]	Sezione G Vele
A.7 Istruzioni di Regata.....	G. 1 Generale.....
A.8 Emendamenti alle Regole di Classe	PARTE III APPENDICI
A.9 Interpretazioni delle Regole di Classe	Sezione H Disegni
A.10 Iscrizione Numero Scafo	H. 1 Insegne di Classe
A.II Certificazione	H.2 Calibro per la limitazione della Profondità
A.12 Validità dei Certificati	H.3 Centro di Gravità Verticale Misure e Calibri
A.13 Conformità alle Regole di Classe e Re-Certificazione.....	
Sezione B Eleggibilità Imbarcazioni	
B. 1 Certificato	
B.2 CMG Adesivo.....	
PARTE II REQUISITI E LIMITAZIONI	
Sezione C Condizioni per effettuare regate	
C. 1 Generale	

Introduzione

La Classe Phigit è nata per offrire l'opportunità a dei costruttori non professionisti di progettare, sviluppare ed effettuare regate con una barca radiocomandata con poche restrizioni: sullo scafo e sull'apparecchiatura radio, mentre sfrutta la grande disponibilità sul mercato delle vele, armi, ed appendici della diffusissima classe IOM (International One Metre – Un Metro Internazionale) .

Gli scafi Phigit, le appendici dello scafo, gli armi e le vele possono essere prodotti da tutti i fornitori dilettanti o professionisti senza alcuna autorizzazione o licenza di costruzione.

I proprietari e gli equipaggi (delle scuole), possono notare che:

(a) I comandi principali di misura della barca sono effettuati con una sola manovra. Le norme che regolano

l'uso della apparecchiatura per quella manovra di controllo sono contenute nella sezione C di queste regole di classe, nella parte I delle ERS e nelle Regole di Regata.

(b) I due calibri (limitazione di profondità, centro di gravità verticale) utilizzati per il controllo delle misure possono essere costruiti facilmente, permettendo che un proprietario effettui le auto-verifiche di conformità al regolamento di stazza da solo e semplicemente.

(c) Una imbarcazione può pubblicarsi un certificato che segue una auto-dichiarazione del proprietario delle misure richieste sui moduli di misura on line. La conformità alle regole nella sezione C non è controllata come componente del processo di certificazione.

(d) Le vele possono essere certificate da uno stazzatore ufficiale, o dal fornitore se approvato dal CMG Gruppo di Amministrazione di Classe.

Questa introduzione fornisce una informazione di base e le regole di stazza della classe Phigit propriamente dette, cominciano alla pagina seguente.

PARTE 1 GESTIONE

Sezione A Generale

A.1 LINGUA

A. 1. 1 La lingua ufficiale della classe è quella inglese e nel caso di indecisioni sulla traduzione prevarrà il testo Inglese.

A.1 .2 La parola "è obbligatorio e la parola" può essere permissiva.

A.2 ABBREVIAZIONI

- A.2.1 ISAF Federazione Internazionale dello Sport della Vela
- ISAF RSD ISAF Divisione per lo Sport della Vela Radiocomandata
- MNA ISAF Membro dell'Autorità Nazionale
- DM ISAF RSD Membro
- CMG Phigit Class Management Group , Gruppo di Gestione della classe Phigit
- NCA Associazione Nazionale di Classe
- ERS Insieme di Regolamenti di Navigazione a Vela
- RRS Regole di Regata Velica

A.3 ORGANI DI GESTIONE E RESPONSABILITÀ

A.3.1 L'organo di gestione della classe è il CMG , il gruppo di Gestione della Classe.

A.3.2 Nessuna responsabilità legale a seguito del rispetto di queste regole della classe, od esattezza delle misure, è dovuta alla ISAF
alla ISAF RSD

alla MNA
 alla DM
 alla CMG
 a qualsiasi NCA
 ad uno **stazzatore ufficiale**

Nessun reclamo in seguito a queste **regole di classe** può essere accettato.

A.3.3 Nonostante il contenuto di tutto ciò che è scritto qui, **l'organismo di gestione** ha l'autorità per ritirare un **certificato**.

A.4 GESTIONE DELLA CLASSE

A.4.1 La Classe sarà amministrata dal comitato CMG che può delegare parte o tutta la gestione.

A.5 REGOLE DI CLASSE

A.5.1 Queste **regole di classe** saranno lette congiuntamente con le regole ERS.

A.5.2 Eccetto quando usate nelle intestazioni, quando un termine è scritto in caratteri “**grassetto**” si applica la definizione nelle regole ERS e quando un termine è stampato in caratteri “*italici*” si applica la definizione delle regole RRS.

A.6 [SEZIONE RISERVATA FOR USO FUTURO]

A.7 ISTRUZIONI DI NAVIGAZIONE A VELA

A.7.1 Queste **regole di classe** non devono essere variate dalle istruzioni di navigazione eccetto se precedentemente convenute da accordo del comitato CMG.

A.8 EMENDAMENTI ALLE REGOLE DI CLASSE

A.8.1 Emendamenti a queste **regole di classe** saranno promulgate dal comitato CMG dopo una consultazione con i Proprietari della classe.

A.9 INTERPRETAZIONI REGOLE DI CLASSE

A.9.1 GENERALE

Interpretazione delle regole di classe, eccetto come previsto nella A.9.2, saranno eseguite dal comitato CMG.

A.9.2 AD UN EVENTO (regata)

Qualsiasi interpretazione delle **regole di classe** richiesta per un evento può essere fatta da un comitato di protesta che agisce con le disposizioni delle regole RRS. Tale interpretazione sarà soltanto valida durante l'evento e il comitato organizzatore, non appena esaurito l'evento, informerà il comitato CMG.

A.10 NUMERO DI REGISTRAZIONE DELLO SCAFO

A.10.1 I numeri di registrazione saranno assegnati dal comitato CMG.

A.10.2 I numeri di registrazione saranno in ordine crescente partendo da 1

A.10.3 In nessun caso può un numero di matricola essere usato su uno **scafo**, tranne che sullo **scafo** su cui era prima.

A.11 CERTIFICAZIONE

A. 11. 1 Per uno **scafo** non precedentemente **certificato**, tutti i punti richiesti dal modulo(i) di stazza per essere stazzato saranno misurati ed i particolari saranno inseriti sul modulo(i).

A. 11.2 Il modulo di stazza e la tassa di **certificazione** se richiesta, saranno trasmessi al CMG entro quattro settimane dopo il completamento della misura della stazza.

A. 11.3 Al ricevimento di una tassa se richiesta, dopo aver soddisfacentemente completato il modulo(i) di **certificazione di stazza** entro la scadenza di 4 settimane, il CMG può emettere un **certificato**.

A. 11.4 L'organismo di **certificazione** è il **comitato** CMG.

A.12 VALIDITA' DEL CERTIFICATO

A. 12.1 **Un certificato** diventa non valido a seguito di :

- (a) un cambio di proprietario,
- (b) il ritiro da parte dell'**organismo di gestione**,
- (c) l'emissione di un altro **certificato**.

A.13 CONFORMITA' ALLE REGOLE DI CLASSE

A.13.1 Una imbarcazione termina di essere rispondente alle regole di classe a seguito di :

- (a) uso di attrezzature non rispondenti alle limitazioni del **regolamento di classe**,
- (b) alterazione o riparazione dell'equipaggiamento richiesto dal modulo(i) di stazza essere eccetto dove consentito dalle **regole di classe**,
- (e) un cambiamento delle **regole di classe** che causa la cessazione di quelle cose che erano consentite, a meno che dove l'equipaggiamento può aderire al **regolamento di classe** in vigore ai tempi del relativo **certificato** iniziale.

A. 13.2 Una imbarcazione che termina di essere rispondente alle regole di classe può essere reintrodotta in conformità dal completamento di tutte le parti del modulo(i) di stazza.

A.14 RI-CERTIFICAZIONE

A. 14.1 Uno **scafo** può essere iscritto con un nuovo **certificato**, mostrando le date del **certificato** iniziale e sarà applicabile la nuova certificazione:

- (a) QUANDO UN CERTIFICATO DIVIENE NON VALIDO DOPO IL CAMBIO DI PROPRIETARIO ed il nuovo proprietario si rivolgerà all'**organismo di certificazione**. L'applicazione includerà il vecchio **certificato** e la ri-**certificazione** e la tassa se richiesta.
- (b) QUANDO UN CERTIFICATO E' STATO SMARRITO O QUANDO IL CERTIFICATO DI STAZZA O I MODULO(I) DI STAZZA NON SONO REPERIBILI. e il certificato iniziale è stato undertaken.

Sezione B Eleggibilità di una Imbarcazione

Una imbarcazione sarà eleggibile e prenderà parte ad una *regata*, se corrisponderà alle seguenti condizioni.

B.1 CERTIFICATO

B.1.1 Lo **scafo** dovrà avere un valido **certificato**.

B.1.2 Un **certificato** iscritto prima della data effettiva di queste **regole di classe** rimane valido fintanto che corrisponde ai test di verifica in A. 12.1.

B.2 ADESIVO CMG

B.2.1 A valido adesivo CMG, se rilasciato dal comitato CMG, sarà incollato allo scafo in una posizione ben visibile.

PARTE II REQUISITI E LIMITAZIONI

L'**equipaggio** e l'**imbarcazione** osserveranno le regole contenute nella Parte II quando effettueranno *regate*. La misura per controllare la conformità con le regole della sezione C non fa parte della **certificazione**.

Le regole nella Parte II sono **regole libere di classe**. La misurazione della stazza sarà decisa ufficialmente in accordo con le ERS eccetto dove è stato cambiato in questa Parte.

Sezione C Condizioni per effettuare Regate

C.1 GENERALE

C. 1. 1 REGOLE

Le seguenti regole ERS non saranno applicate:

- (a) 7.1 Randa, Foresail e Bomi di Mezzana sistemati su un albero
- (b) 7.2 Bomi in testa alle vele.

C.2 EQUIPAGGIO

C.2.1 LIMITAZIONI

L'**equipaggio** consiste in una sola persona. Tranne che nel **settore giovanile scolastico** dove ogni scuola gareggerà con **una coppia di alunni** a turno per ogni regata, con i ruoli: di **timoniere e tattico**. Ogni scuola presenterà per ogni imbarcazione un equipaggio minimo di 5 ed un massimo di **10** alunni. Di questi **5** saranno timonieri e 5 saranno tattici. Ogni scuola deve consegnare all'arbitro prima della regata la formazione degli equipaggi. I primi 5 timonieri dovranno essere diversi. I timonieri durante le regate non potranno allontanarsi dall'arbitro.

C.3 AVVERTENZE

C.3.1 LIMITAZIONI

L'**imbarcazione** mostrerà soltanto la pubblicità come consentita dalle regole per la Pubblicità ISAF, Categoria C.

C.4 L'IMBARCAZIONE

C.4.1 PESO minimo
 Il peso dell'**imbarcazione** in acqua dolce escluso il segnamento se montato
4250 grammi

C.4.2 CENTRO DI GRAVITA' VERTICALE

massimo

Il centro di gravità verticale dell'**imbarcazione** all'asciutto, pronta ed armata con vele tipo A misurato, deve far sì che il bulbo si alzi o rimanga in equilibrio come la figura **H.3** escluso il segnamento se montato.....245 mm

C.4.3 CORRETTORI DI PESO(I)

Correttori di peso(i) saranno realizzati in conformità alla regola C.4.2, se usato(i) dovranno essere fissato(i) nello/sullo **scafo**.

C.5 HULL

C.5.1 UTILIZZO

(a) Il numero di registrazione dello **scafo** sarà esposto sul lato esterno dello scafo o chiaramente sulla coperta con caratteri leggibili di grandezza minima 20 mm.

(b) La manutenzione programmata allo scafo come la rimozione ed aggiunta ed i montaggi e delle attrezzature di radiocomando, sostituzioni di parti dello scafo, la tinteggiatura, lucidatura, regolazione ecc., è consentita senza ri-misurare e ri-**certificare** secondo la conformità D.2 .

C.5.2 EQUIPAGGIAMENTO CONTROLLO A DISTANZA

UTILIZZO

Tranne l'unità radio per di controllo della posizione, nessuna trasmissione radio dalla **imbarcazione** sarà fatta.

C. 6 APPENDICI DELLO SCAFO

C.6.1 UTILIZZO

Per effettuare una *regata* le **appendici dello scafo** dovranno rispettare le condizioni C.6 del **regolamento di classe** IOM International One Metre con eccezione della C.6.2 che sarà sostituita ed aggiunta dalla seguente regola C.6.3

C.6.2 LIMITAZIONI

A meno che quando una **appendice dello scafo** sia stata persa o danneggiata e sia stata effettuata la riparazione, solo una chiglia ed il numero originale di **timoni** saranno utilizzati durante l'evento.

Il rimontaggio può essere fatto soltanto con l'approvazione del comitato do regata. A meno che l'**appendice dello scafo** sia stata persa, il comitato di regata rimuoverà o annullerà tutto il contrassegno di **limitazione dell'apparecchiatura** fissato all'**appendice dello scafo** che è stata sostituita.

C.6.3 RESTRIZIONE DELLA PROFONDITA'

Il calibro di controllo della profondità, una volta orientato trasversalmente come nella la figura H.2, dovrà essere passato sotto le appendici dello scafo senza che uno dei due lati superiori del calibro perda contatto con lo scafo.

C.7 ARMO

UTILIZZO

Per effettuare una *regata* l'**armo** dovrà essere conforme alla regola C.7 del regolamento di **classe** IOM International One Metre.

C.8 VELE

C.8.1 UTILIZZO

Per effettuare una *regata* le vele dovranno essere conformi alla regola C.8 del **regolamento di classe** IOM International One Metre.

C.8.2 IDENTIFICAZIONE

Alle regole RRS E.6(b), aggiungi alla prima frase 'o tale altro numero della vela che può essere conforme al **regolamento di classe** IOM International One Metre.

Sezione D Scafo

D.1 GENERALE

D.1.1 REGOLE

Lo **scafo** aderirà alle **regole di classe** in vigore ai tempi del relativo certificato iniziale o sarà conforme alle regole correnti del regolamento di classe.

D.1.2 CERTIFICAZIONE

Vedi regole A. 11.

D.1.3 IDENTIFICAZIONE

Il numero di matricola dello scafo sarà contrassegnato in una posizione facilmente visibile su una parte non rimovibile dello scafo esclusi i montaggi dei **pesi correttori** ne coperti dai seguenti mezzi: pittura sopra, incisione dentro, laminazione, modanatura dentro.

D.2 SCAFO

D.2.1 MATERIALI

Ad esclusione dell'equipaggiamento radio, la densità del materiale non dovrà essere superiore a vuoto di (11,300 k g/M3). (in legno o fibra di vetro)

D.2.2 COSTRUZIONE

La costruzione non ha restrizioni tranne che queste :

- (a) Lo scafo deve essere di tipo unico.
- (b) Cavità sulla superficie esterna dello **scafo** sono proibite, con le seguenti eccezioni:

(1) 40 mm o più sulla linea di galleggiamento.

(2) 15 mm. or meno dal piano centrale.

(3) Cavità per le **appendici dello scafo**.

(4) Interno alla paratia di poppa.

(5) Sulla superficie della coperta.

(6) Cavità che non eccedono 1 millimetro in profondità una volta controllato con un bordo diritto della lunghezza 300 millimetri.

(c) I 10 millimetri di punta dello **scafo** saranno di materiale elastico. In più, dal primo punto dello scafo, al punto in cui il profilo dell'arco è di 45 gradi alla linea di galleggiamento, la parte di punta dello scafo sarà di materiale elastico di cui lo spessore non sarà meno di 5 millimetri.

D.23 ATTREZZATURE FISSE

Le attrezzature fisse non hanno restrizioni tranne che non devono sporgere fuori dallo **scafo** o dalla coperta..

Sezione E Appendici dello Scafo

E.1 PARTI

E.1.1 OBBLIGATORIO

Chiglia, deve obbligatoriamente comprendere una **deriva** ed un **bulbo**.

E.2 MATERIALI

E.2.1 Materiali non dovranno avere una densità più alta a vuoto di (11.300 kg/m³).

E.3 COSTRUZIONE

E.3.1 La costruzione non ha restrizione tranne che :

(a) La **chiglia** e **timone(i)** saranno smontabili dallo **scafo**.

(b) La **chiglia** e **timone(i)** non devono essere

(1) collegati,

(2) articolati,

(3) avere aperture attraverso le quali l'acqua potrebbe fluire durante l'utilizzo.

Sezione F Armi

F.1 GENERALE

F. 1. 1 REGOLE

L'armo sarà rispondente e conforme alle regole del **regolamento di classe** IOM International One Metre fin dalla loro iniziale **certificazione**.

Sezione G Vele

G.1 GENERALE

G. 1. 1 REGOLE

Le **vele** saranno conformi alle **regole di classe** International One Metre fin dalla loro iniziale **certificazione** eccetto come la modifica G. 1.2.

G. 1.2 CERTIFICAZIONE

Una vela può essere certificata:

- (a) Da uno **stazzatore ufficiale** che **certificherà** la corrispondenza della **vela** e la **contrassegnerà** con la data della **misurazione principale**.
- (b) Da un costruttore di vele approvato dal comitato CMG che **certificherà** la corrispondenza della **vela** usando il loro **contrassegno** approvato dal costruttore e la **contrassegnerà** con la data della certificazione.

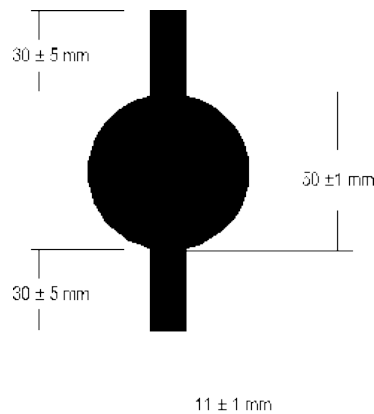


Figura H1

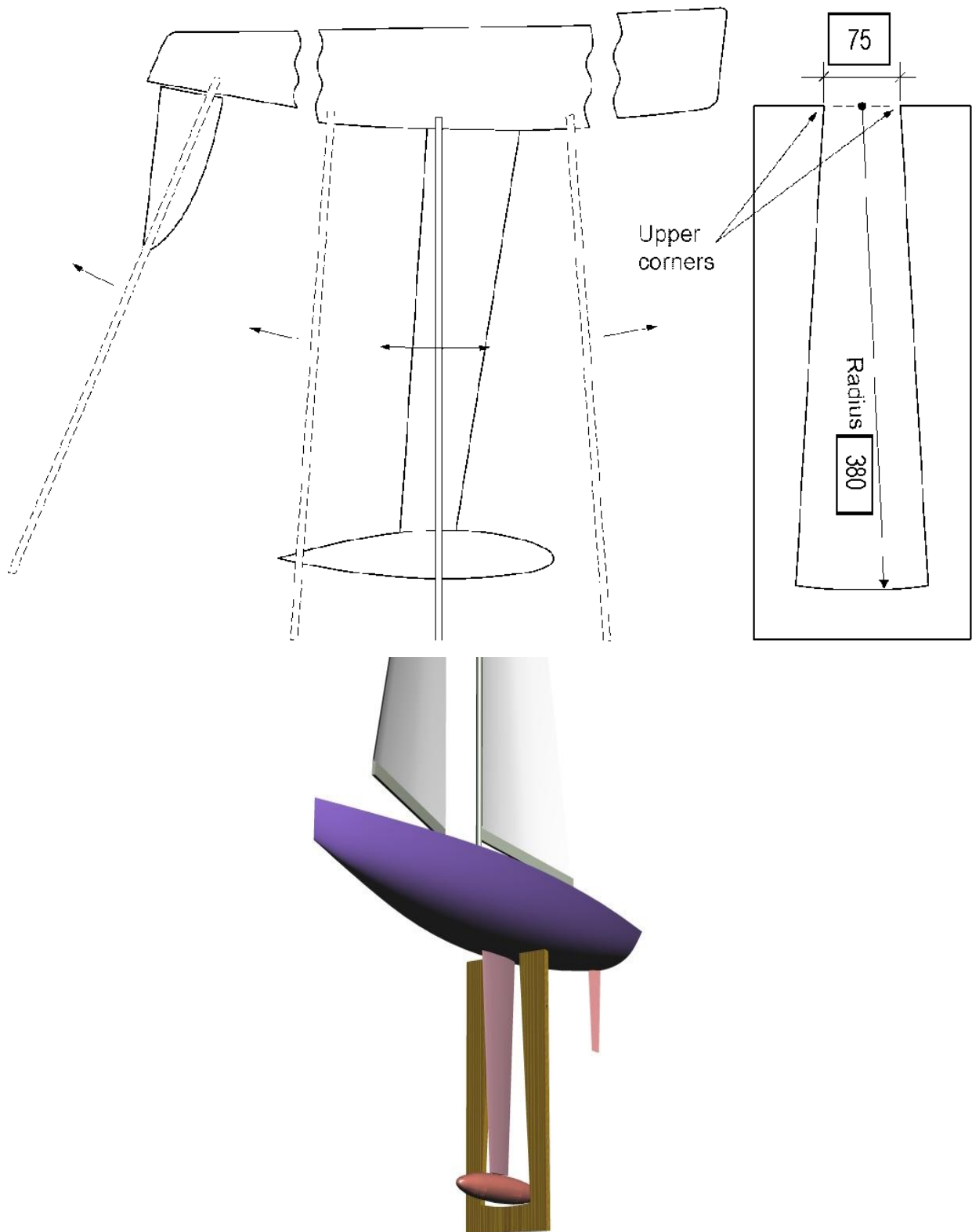


Figura H2

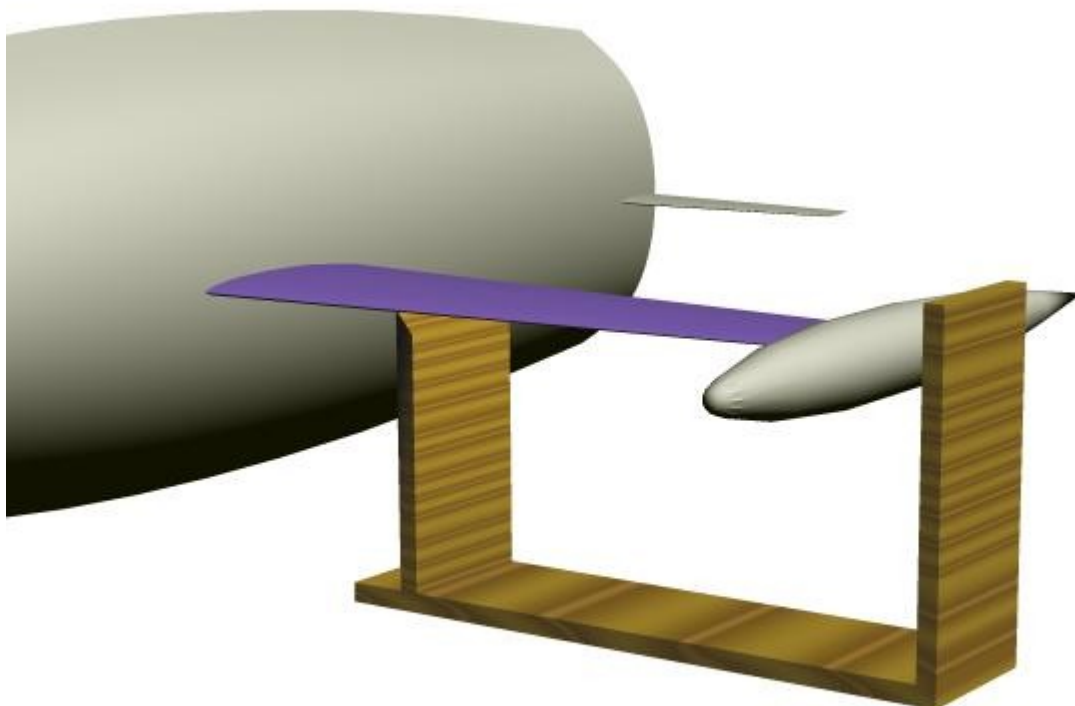


Figura H3

FINE

Stampato in proprio CVR Caserta tutti i diritti sono riservati. Consentita la libera copia e diffusione a patto che rimangano inalterati il testo ed i contenuti grafici.

A cura del **CMG PHIGIT**

ASD associazione culturale sportiva legalmente costituita,
 membro internazionale della PHIGIT class
 con sede c/o ISSS M.Buonarroti 81100 Caserta.

tel. 333-7997405 <http://www.phigit.it> e-mail cvrc@email.it
 C.F.: 93060540619