

---

---

*... Il Monotipo é una scelta di rigore sia da parte del Progettista che di coloro che vi si appassionano, una “delle filosofie di questo sport” che non può prescindere da regole vincolanti per tutti.*

Ettore Santarelli  
(13 Gennaio 1996)

---

---

## **I N D I C E**

<b>ART. 1</b>	- Scopo del Regolamento e Generalità	pag. 4
<b>ART. 2</b>	- Linguaggio, Autorità e Costruttori	pag. 4
<b>ART. 3</b>	- Stazze e Certificato di Conformità	pag. 5
<b>ART. 4</b>	- Costruzione	pag. 6
<b>ART. 5</b>	- Scafo e coperta	pag. 6
<b>ART. 6</b>	- Deriva fissa	pag. 7
<b>ART. 7</b>	- Timone, losca e barra del timone	pag. 7
<b>ART. 8</b>	- Antenne:	pag. 7
	Albero	pag. 8
	Boma	pag. 9
	Tangone	pag. 10
<b>ART. 9</b>	- Vele - Generalità	pag. 10
<b>ART. 10</b>	- Randa	pag. 11
<b>ART. 11</b>	- Fiocco	pag. 11
<b>ART. 12</b>	- Genoa	pag. 12
<b>ART. 13</b>	- Spinnaker	pag. 12
<b>ART. 14</b>	- Attrezzatura di coperta e manovre correnti	pag. 12
<b>ART. 15</b>	- Partecipazioni e dotazioni	pag. 13
<b>ART. 16</b>	- Equipaggio	pag. 13
<b>ART. 17</b>	- Pubblicità	pag. 14
<b>ART. 18</b>	- Modifiche al Regolamento	pag. 14
<b>ART. 19</b>	- Responsabilità	pag. 14
<b>ART. 20</b>	- Norme transitorie	pag. 15
<b>PIANO 1A</b>	- Scafo	pag. 16
<b>PIANO 1B</b>	- Deriva fissa e timone	pag. 17
<b>PIANO 2A</b>	- Vele (randa e fiocchi)	pag. 18
<b>PIANO 2A</b>	- Vele (particolari)	pag. 19
<b>PIANO 2B</b>	- Antenne	pag. 20
<b>PIANO 2B</b>	- Antenne (particolari)	pag. 21



**ART. 1) SCOPO DEL REGOLAMENTO E GENERALITÀ**

- a) L'imbarcazione "Asso 99" è MONOTIPO.  
Lo scopo del Regolamento è di mantenere inalterate le caratteristiche del progetto, garantire la monotipia delle imbarcazioni "Asso 99" e limitarne i costi di esercizio.
- b) Fatta eccezione ove sono specificatamente permessi cambiamenti, le imbarcazioni di questa Classe devono essere uguali per quanto riguarda lo scafo, la coperta, la deriva fissa, il timone, le misure delle antenne, il peso e la distribuzione dei pesi, il piano velico e le dotazioni.
- c) Tutte le imbarcazioni devono essere conformi ai PIANI 1A e 1B, 2A e 2B, alle Specifiche di costruzione ed al Regolamento di Classe; in caso di contraddizioni prevale sempre il Regolamento.  
Quanto non specificatamente contemplato dal presente Regolamento deve ritenersi vietato e pertanto, qualsiasi alterazione, modifica o soluzione inusuale dovrà essere sottoposta al Comitato Tecnico, cui statutariamente spetta l'interpretazione del Regolamento stesso, ed ottenere preventivamente da Questo la necessaria approvazione.

**ART. 2) LINGUAGGIO, AUTORITÀ E COSTRUTTORI**

- a) La lingua ufficiale della Classe è l'Inglese.  
In caso di controversia sulla interpretazione delle regole di Classe, tradotte in altra lingua, fa fede il testo Italiano.
- b) **Definizioni** - Per semplificazione del Regolamento si definisce:
- |                                 |                                                                            |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Regolamento</b>              | : il Regolamento di Classe;                                                |
| <b>Classe</b>                   | : l'Associazione Classe Asso 99;                                           |
| <b>Consiglio</b>                | : il Consiglio Direttivo della Classe Asso 99;                             |
| <b>Progettista</b>              | : il titolare del progetto originale e dei diritti d'autore;               |
| <b>Costruttori licenziatari</b> | : i cantieri e costruttori autorizzati dal Progettista;                    |
| <b>Certificato</b>              | : il Certificato di Conformità o di Stazza;                                |
| <b>Imbarcazione</b>             | : l'imbarcazione Asso 99 in assetto di regata escluse le vele e dotazioni. |
| <b>Deriva</b>                   | : la deriva fissa                                                          |
- c) **Autorità competenti** - Le autorità sono la Federazione Nazionale e la Classe.
- d) **Costruttori** - L'Asso 99 deve essere costruito soltanto da Costruttori licenziatari, nella osservanza del presente Regolamento e delle Specifiche di costruzione dettagliate dal Progettista e depositate presso la Classe.  
Il nominativo di chi detiene i diritti del Progettista dovrà essere portato a conoscenza della Classe, per iscritto, ed aggiornato ogniqualvolta intervengano passaggi di diritto anche temporanei.  
Il Progettista dovrà inoltre comunicare in forma scritta i nominativi di tutti i Costruttori licenziatari.  
Non sono richieste autorizzazioni per i costruttori di vele, strumenti, attrezzatura di coperta, scotte, drizze, sartie, stralli, e qualsiasi altra parte soggetta ad usura intensa.



La Classe si riserva il diritto di vietare l'uso di parti fornite da costruttori che abbiano violato in forma grave il presente Regolamento.

**ART. 3) STAZZE E CERTIFICATO DI CONFORMITÀ**

- a) Il Certificato è il documento comprovante la corrispondenza di ogni imbarcazione Asso 99 alle disposizioni del vigente Regolamento e che il Consiglio rilascia, su autorizzazione della Autorità nazionale, dopo l'accertamento compiuto da un Tecnico abilitato alla stazza di questa Classe. Il Certificato può essere invalidato dall'Autorità competente quando sono riscontrate gravi violazioni al presente Regolamento.
- b) Il numero velico deve essere assegnato dal Consiglio, su richiesta del Costruttore licenziatario, in numero progressivo con incremento unitario.
- c) Il cambio di proprietà dell'imbarcazione invalida il Certificato e rende necessaria una nuova registrazione. Il Consiglio, su semplice richiesta scritta del proprietario, provvederà a rilasciare un nuovo Certificato, senza necessità alcuna di provvedere ad una nuova stazza, purché i due proprietari rilascino dichiarazione congiunta di non aver apportato modifiche alla imbarcazione.
- d) E' responsabilità del proprietario assicurarsi che l'imbarcazione sia conforme in ogni momento al Regolamento e che sia tenuta a bordo una copia del Certificato.
- e) La sostituzione della deriva fissa o del timone invalida il Certificato, fino ad una nuova stazzatura di quanto sostituito o quanto ad esso connesso. Il Certificato è altresì invalidato da qualsiasi riparazione che alteri i pesi, le forme o le misure precedenti, in modo tale da violare il presente Regolamento.
- f) I metodi di controllo e di misura per scafo, antenne e vele - salvo indicazioni contrarie del presente Regolamento - devono essere in accordo con le raccomandazioni ISAF
- g) Lo Stazzatore deve riportare nel Certificato qualsiasi cosa considerata uno scostamento dalle caratteristiche di monotipia o in sospetta violazione del presente Regolamento. In tal caso il Certificato sarà invalidato quando il Comitato Tecnico, interpellato dallo Stazzatore, si pronuncerà a sfavore dell'imbarcazione incriminata. L'imbarcazione potrà essere penalizzata anche per le regate effettuate fino a quel momento e per riottenere il Certificato dovrà regolarizzare la sua posizione e procedere ad una nuova stazza.
- h) Il Comitato Tecnico, autonomamente o su richiesta del Consiglio, può effettuare in ogni momento - anche tramite tecnici di sua fiducia - controlli nella costruzione delle imbarcazioni per verificarne la conformità al presente Regolamento.
- i) Il peso dell'imbarcazione con equipaggiamento asciutto non deve essere inferiore a kg. 1.100. Quando l'imbarcazione viene sottoposta alla verifica del peso deve avere solo il seguente equipaggiamento:  
- 1 albero, 1 boma, 1 tangone con le relative manovre;



- scotte della randa, del genoa, e dello spinnaker;
- tutta l'attrezzatura di coperta nella versione definitiva;
- portello-tuga e paglioli.

Lo stesso equipaggiamento con cui si è verificato il peso dell'imbarcazione dovrà essere utilizzato in regata.

Eventuale zavorra aggiuntiva - riscontrata necessaria in sede di controllo - sarà costituita da pani di piombo, fissati e resinati allo scafo a piede d'albero tra le due paratie centrali, e registrata nel Certificato.

- l) Le nuove imbarcazioni costruite dovranno essere consegnate dal Cantiere costruttore già stazzate.

**ART. 4) COSTRUZIONE**

- a) Scafo, coperta, sistemazioni interne con relative strutture, chiglia, timone ed accessori fondamentali devono conformarsi alle Specifiche di costruzione, al Regolamento ed ai PIANI 1A e 1B.
- b) Ogni alterazione, asserita o sospetta, della conformazione dello scafo, della coperta, delle strutture e rinforzi interni - articoli per i quali non sono state stabilite descrizioni precise nel Regolamento o nelle specifiche di costruzione - oppure in seguito a protesta di stazza riguardante gli stessi, deve essere raffrontata, da parte di uno Stazzatore ufficiale, con una campionatura ottenuta da misurazioni e verifiche effettuate su altre 3 imbarcazioni, sorteggiate fra quelle aventi numero velico che non si discosti oltre i venti da quello esaminato.  
L'imbarcazione contestata deve essere accettata se non vi è prova che sia stata alterata.  
Se vi è prova che sono state apportate alterazioni, la questione deve essere deferita alla Giuria di Regata e/o al Consiglio per i provvedimenti del caso.

**ART. 5) SCAFO E COPERTA**

- a) Lo scafo e la coperta devono essere stampati in fibra di vetro e resina vinilestere - secondo le Specifiche di costruzione e di laminazione del Progetto originale - negli stampi autorizzati dal Progettista.  
E' permesso colorare lo scafo a piacimento, effettuare liberamente riparazioni purché interessino superfici inferiori a 0,2 mq.  
Riparazioni di entità superiore devono essere approvate da un Costruttore licenziatario o da uno Stazzatore ufficiale.
- b) La forma dello scafo e della coperta, la posizione delle paratie e dei rinforzi, le strutture interne, il supporto del piede d'albero e qualsiasi altra parte collegata con resinatura allo scafo o alla coperta devono essere conformi ai PIANI originali forniti dal Costruttore.
- c) E' assolutamente proibito quanto segue:
  - Asportare materiale, praticare fori nella coperta che non siano per il passaggio delle viti di fissaggio dell'attrezzatura o per installare al massimo due ventilatori, ricostruire, sostituire materiali, molare o spostare le dotazioni regolamentari in qualsiasi modo.



- Rimodellare i profili o i contorni dello scafo, aprire finestre o fori nel fasciame dello scafo diversi da quelli per un solo eco-scandaglio e/o un solo solcometro.

**ART. 6) DERIVA FISSA**

- a) La deriva fissa deve essere fornita da un Costruttore licenziatario, realizzata in scatolato di acciaio inossidabile con lamiera di spessore di 3 mm.± 0,2 mm. riempito di piombo, in modo tale che eventuali volumi liberi vengano a trovarsi nella parte superiore.  
Il peso Complessivo deve essere compreso fra 450 kg. e 480 kg.
- b) La deriva fissa deve essere conforme al PIANO 1B ed al Regolamento.  
Essa può essere verniciata esclusivamente mediante vernice trasparente a protezione della stessa anche in caso d'uso anti-vegetativo.  
Non sono ammesse variazioni intenzionali nella forma e nello spessore dei profili.  
Non è permesso raccordare la deriva fissa allo scafo con stucco o qualsiasi altro materiale.
- c) Il Costruttore deve pesare la deriva prima che venga fissata allo scafo e registrare il peso su un documento che attesti la conformità al Regolamento e l'imbarcazione a cui è destinata.  
Il peso dovrà essere registrato dallo Stazzatore sul Certificato.  
Il Costruttore dovrà inoltre apporre - in modo visibile sulla deriva - un marchio punzonato, che ne attesti la conformità al presente Regolamento.

**ART. 7) TIMONE, LOSCA E BARRA DEL TIMONE**

- a) Il timone deve essere fornito da un Costruttore licenziatario, costruito in guscio di fibra di vetro e resina vinilestere, in stampo autorizzato dal Progettista, con asse in alluminio o sue leghe e anima in legno e P.V.C. espanso.  
Il peso del blocco asse-pala deve essere uguale o superiore a 8 kg.
- b) Le misure esterne e la conformazione del timone devono rispettare il disegno ufficiale del timone ed il PIANO 1B.
- c) La barra del timone deve essere in legno, di dimensioni libere.  
Alla barra può essere fissata una prolunga di qualsiasi forma e materiale.
- d) Le ganasce della barra del timone devono essere in acciaio inox.
- e) Le boccole del timone, normalmente soggette ad usura, possono essere sostituite liberamente - in qualsiasi materiale - purché di dimensioni uguali a quelle originali.

**ART. 8) ANTENNE**

- a) Le antenne devono essere di estruso di alluminio o sue leghe.  
L'albero, il boma ed il tangone devono essere conformi alle Specifiche delle antenne ed ai PIANI 2A e 2B.  
Non sono ammesse alterazioni o modifiche all'estruso delle antenne, fatta eccezione per l'installazione delle manovre e degli accessori come specificato in questo Regolamento.  
I profili degli estrusi utilizzati per la costruzione dell'albero, del boma e del



tangone devono essere uguali ai campioni depositati presso la Classe e non possono essere cambiati senza autorizzazione della Stessa, mentre il deposito di nuovi profili - seppur conformi ai campioni depositati ed al presente Regolamento - sarà soggetto a controllo e valutazione del Comitato Tecnico e l'utilizzo degli stessi dovrà preventivamente essere approvato dall'Assemblea.

Le marche di Stazza - su tutte le antenne - devono essere inamovibili, posizionate dal Costruttore ed avere una larghezza di almeno 25 mm.

**b) Albero**

L'albero deve essere realizzato conformemente ai disegni del PIANO 2B, in estruso di alluminio o sue leghe, ed il suo profilato deve avere un peso minimo di 2,3 kg. al metro lineare.

La misura longitudinale della sezione deve essere compresa fra 115 mm. e 118 mm.

La misura trasversale della sezione deve essere compresa tra 76 mm. e 78 mm.

Alberi con profili diversi saranno ammessi solo se costruiti ed installati prima della approvazione del presente Regolamento, ed in caso di sostituzione dovranno comunque uniformarsi ai tipi depositati.

b1) Gli anelli di aggancio del tangone all'albero devono essere fissi, non devono sporgere oltre i 50 mm. dalla faccia prodiera dell'albero e non devono superare l'altezza di 1.800 mm. dalla linea dei bordi.

b2) Le drizze devono essere:

- n° 1 drizza di randa in cavo di acciaio  $\varnothing$  3 mm. e cavo in tessile  $\varnothing$  mm. 8 min.

- n° 2 drizze di genoa in cavo di acciaio  $\varnothing$  3 mm. e cavo in tessile  $\varnothing$  mm. 8 min.

- n° 1 drizza di spinnaker in cavo di tessile  $\varnothing$  mm. 7 min.

- n° 1 carica alto tangone (ammantiglio) in cavo di tessile  $\varnothing$  mm. 7 min.

b3) I cavetti dei trapezi devono essere in cavo di acciaio  $\varnothing$  minimo di mm. 2,5.

b4) Il sartame, realizzato in acciaio inox, sarà composto:

- sartie basse  $\varnothing$  mm. 4 minimo

- sartie medie  $\varnothing$  mm. 3 minimo

- sartie alte  $\varnothing$  mm. 4 minimo

- volanti alte  $\varnothing$  mm. 4 minimo

e con rinvio delle volanti in tessile  $\varnothing$  mm. 10 massimo e con rapporto massimo sartia/rinvio di:

- 2:1 (taglia doppia) se manovrato con winch avente rapporto di potenza massima non superiore a 32:1;

- 3:1 (taglia tripla) se manovrato con winch avente rapporto di potenza massima non superiore a 16:1.



- volanti basse     $\varnothing$  mm. 2,5    minimo
  - strallo di prua     $\varnothing$  mm. 4    minimo
  - strallo di poppa     $\varnothing$  mm. 2,5    minimo
  - sartiole del jumper     $\varnothing$  mm. 2,5    minimo
- b5) Il peso complessivo dell'albero, completamente armato, dovrà essere uguale o superiore a 56 kg.
- b6) La lunghezza dello strallo di prua deve essere compresa fra 10.445 mm. e 10.415 mm., misurati dal centro del perno all'attacco dell'albero alla coperta, nel punto di attacco.  
Lo strallo deve essere dotato di canaletta (strallo cavo) e non dovrà essere tecnicamente possibile allungarlo od accorciarlo oltre le misure sopra indicate.  
Non è ammesso l'avvolgifiocco.
- b7) Il piede dell'albero deve essere in alluminio pressofuso con scanalatura per il bloccaggio con perno.  
La posizione del perno nel supporto può avere più posizioni, ma il supporto deve essere rigidamente collegato allo scafo in modo irreversibile.
- b8) Non sono ammessi spostamenti del piede dell'albero o regolazioni delle sartie e dello strallo di prua durante una prova di regata.  
Pertanto anche l'uso momentaneo di una qualsiasi manovra (fissa o corrente), in sostituzione dello strallo di prua o per modificarne la funzione, è proibito.  
Sono ammesse delle zeppe per le regolazioni in coperta e si intende l'uso delle zeppe come unica soluzione per la regolazione dell'albero in coperta e quindi è vietato qualsiasi sistema o strumento per detta regolazione.
- b9) Il Costruttore dovrà inoltre apporre sull'albero dei riferimenti che ne agevolino le misurazioni ed in particolare:  
- bulinatura, sulla faccia poppiera dell'albero, al punto 0.00 corrispondente alla linea dei bordi;  
- bulinatura, sulla faccia prodiera dell'albero, a mm. 8.945 dal centro perno dell'attacco dello strallo di prua.
- c) **Boma**  
Il boma deve essere realizzato conformemente ai disegni del PIANO 2B (antenne), in estruso di alluminio o sue leghe.  
La sezione del profilo deve avere la dimensione massima compresa tra 105 mm. e 135 mm.  
Non deve essere curvato in modo permanente e non può avere più di 7 finestre per lato, del diametro massimo di 60 mm.; è permessa la rastremazione negli ultimi 350 mm.  
Il boma dovrà avere la manovra della borosa armata e dotata di idonea e specifica attrezzatura in coperta.  
Il wang deve essere realizzato in acciaio e/o tessile, mentre sono proibiti wang idraulici o comunque rigidi.





d) **Tangone**

La lunghezza del tangone - compresi gli accessori - non deve essere maggiore di 3.600 mm.

Il tangone deve comprendere due briglie in acciaio inox che si estendono per l'intera lunghezza per incocciare l'ammantiglio ed il carica basso, mentre non esistono vincoli al tipo di dispositivo di aggancio né alle sagole di collegamento.

**ART. 9) VELE - GENERALITÀ**

a) In regata devono trovarsi a bordo non più di una randa, un genoa 1, un genoa 2, un fiocco ed uno spinnaker.

La verifica di questa regola può essere richiesta da un qualsiasi membro della Giuria o del C.D.R., mentre è data facoltà al Consiglio Direttivo di consentire la dotazione a bordo di un secondo spinnaker in funzione del tipo di regata dandone preventivo avviso nelle Istruzioni di regata o mediante apposito comunicato.

b) Tutte le vele devono essere confezionate solo con i seguenti tessuti: dacron, poliestere, nylon, con la possibilità di rivestimento con pellicola laminata in mylar ed essere conformi al PIANO 2A.

Tutte le vele devono essere costruite con sistemi a pannelli e non possono utilizzare fibre o fili strutturali continui.

c) La randa, il fiocco ed il genoa possono essere muniti di massimo tre finestre trasparenti di qualsiasi materiale.

Se esistono, nessuna dimensione di qualsiasi finestra deve essere maggiore di 1.200 mm. e nessun orlo di qualsiasi finestra deve trovarsi a meno di 80 mm. dall'orlo della vela più vicino alla finestra.

Sono liberamente ammessi rinforzi e protezioni allo strofinio, purché realizzati con i medesimi tessuti ammessi per le vele.

d) Le vele devono essere misurate secondo le raccomandazioni I.Y.R.U. e le misure riportate nell'Appendice 2 - Limiti raccomandati - (Edizione 1993) sono da ritenersi quali misure massime con l'esclusione di quelle diversamente fissate nel presente Regolamento.

La zona di peso minimo prescritto sarà individuata per la randa e le vele di prua - secondo quanto indicato nel PIANO 2A - come quella superficie a poppa compresa tra la linea immaginaria congiungente la penna ed il terzo medio posteriore della corda sottesa tra il punto di mura e quello di scotta ed al di sopra della corda stessa e la linea immaginaria congiungente il punto di scotta ed il terzo medio inferiore dell'inferitura.

e) Le lettere di nazionalità e i numeri velici - con l'omissione del 99 - devono essere posti sulla randa, mentre sullo spinnaker deve essere posto il numero velico e può anche essere omessa la nazionalità.

f) Le lettere di nazionalità ed i numeri velici non devono avere dimensioni minori delle seguenti:

altezza: 380 mm.

larghezza: 260 mm. (eccetto la lettera "I")

corpo: 80 mm. - intervallo tra lettere e numeri attigui: 80 mm.



- g) Ogni vela deve essere stazzata, approvata e timbrata da parte dello Stazzatore nei pressi della mura.  
Per la randa, i genoa e gli spinnaker, deve essere apposto dal Costruttore le vele, nei pressi della mura, un timbro di dimensione non inferiore a cm. 15x15 recante la sua ragione sociale, il numero velico, escluso il 99, la data di costruzione e l'indicazione del peso.
- h) L'indicazione del peso - espresso in gr./mq. - dovrà essere apposta in corrispondenza di un disco UNI del tessuto utilizzato nella zona a peso prescritto e relativa al tessuto medesimo; tale disco sarà cucito direttamente sulla mura della vela in modo da poter facilmente essere esaminato.
- i) Il simbolo di Classe deve essere posto sulla randa e posizionato tra la prima e la seconda stecca alta, è formato dal numero 99 di color verde con sottostante riga blu sul lato di dritta e, su quello di sinistra, da riga blu sovrapposta alla precedente con sottostante numero 99 in color verde e dovrà essere conforme al PIANO 2 A

#### ART. 10) RANDA

- a) La lunghezza della ralinga (P) non deve essere maggiore di 11.250 mm., la lunghezza della base (E) non deve essere maggiore di 4.150 mm. e la cui curvatura dovrà presentare uno sviluppo a raggio pressoché costante e la freccia massima del suo allungamento non dovrà essere maggiore di 350 mm.
- b) Le misure delle larghezze trasversali devono essere rilevate in tre punti, a sette ottavi, a tre quarti ed a metà balumina.  
La massima larghezza a sette ottavi, misurata ortogonalmente alla ralinga compreso il gratile, non deve essere maggiore di 990 mm.  
La massima larghezza a tre quarti, misurata come sopra, non deve essere maggiore di 1.700 mm.  
La massima larghezza a metà, misurata come sopra, non deve essere maggiore di 2.800 mm.
- c) La vela deve essere munita di 5 stecche, di cui le due alte devono essere "a puntare", mentre le tre più basse non devono misurare più di 1.300 mm. La distanza tra il punto di incontro della ralinga con la parte superiore della penna, e/o dei suoi prolungamenti, e la parte superiore della tasca della stecca al punto di incontro con la balumina non deve essere inferiore a 1.600 mm. per la prima stecca ed a 3.000 mm. per la seconda stecca.
- d) La balumina della randa, nei vari settori tra la penna e la prima stecca, tra questa e la seconda stecca e così via, deve avere un andamento pressoché rettilineo.
- e) La randa potrà avere almeno una mano di terzaroli, utilizzabile, a più di 1.200 mm. sopra il boma.
- f) Il peso minimo del tessuto, nell'area di cui all'art. 9/d, non deve essere inferiore a 220 gr./mq. (pari a circa 5.0 oz.).

#### ART. 11) FIOCCO

- a) La misura di ( LP ) non deve essere maggiore di 2.900 mm.
- b) La vela, quando issata, deve essere murata tramite moschettone direttamente sull'apposito golfare di prua, la balumina non deve essere convessa



e può essere sostenuta da non più di tre stecche, delle quali la superiore può essere "a puntare" ed avere lunghezza massima di 700 mm., mentre le due inferiori potranno essere ciascuna di lunghezza non superiore a 500 mm.

- c) Il peso minimo del tessuto, nell'area di cui all'art. 9/d, non deve essere inferiore a 260 gr./mq. ( pari a circa 6.0 oz. ).

**ART. 12) GENOA**

- a) La misura di ( LP ) del genoa 1 deve essere compresa tra 4.400 e 4.500 mm., ed il peso minimo del tessuto, nell'area di cui all'art. 9/d, non deve essere inferiore a 152 gr./mq. (pari a circa 3,6 oz.) né superiore a 180 gr./mq. (pari a circa 4,1 oz.)
- b) La misura di ( LP ) del genoa 2 deve essere compresa tra 4.200 e 4.300 mm., ed il peso minimo del tessuto, nell'area di cui all'art. 9/d, non deve essere inferiore a 215 gr./mq. (pari a circa 5,0 oz.).
- c) La vela, quando issata, deve essere murata tramite moschettone direttamente sull'apposito golfare di prua e la balumina non potrà in ogni caso presentare convessità.

**ART. 13) SPINNAKER**

- a) Lo spinnaker deve essere di forma simmetrica rispetto alla sua mezzeria.
- b) La misura della lunghezza delle ralinghe ( SL ) non deve essere maggiore di 10.000 mm.
- c) La misura della semi-larghezza massima ( 1/2 SMW ) non deve essere maggiore di 3.300 mm.
- d) Il tessuto dovrà essere di peso non inferiore a 35 gr./mq.

**ART. 14) ATTREZZATURA DI COPERTA E MANOVRE CORRENTI**

L'attrezzatura di coperta è libera, salvo le restrizioni del presente Regolamento e del PIANO 1A.

- a) Le lande, gli attacchi delle sartie volanti e degli stralli devono essere al loro posto d'origine secondo il PIANO 1A.
- b) Tutte le manovre fisse e correnti per qualsiasi regolazione devono essere sistemate sopra coperta
- c) Il pulpito di prua ed i candelieri devono essere realizzati in acciaio inox ed avere un'altezza minima di 300 mm.  
Il pulpito può essere realizzato in due parti e deve avere una lunghezza minima di 1 metro.
- d) Il numero dei winches ammessi è da 4 a 6, aventi rapporto di potenza massima non superiore a 32:1 e potranno essere manovrati mediante l'utilizzo di maniglie aventi lunghezza massima di 8" (mm. 203).
- e) Il trasto della randa può essere rettilineo o curvo con freccia inferiore a 80 mm.
- f) Il numero di rotaie complessive è di 4, di cui nessuna superiore a 1 metro o inferiore a 40 cm.



- g) E' consentito, come strumentazione, esclusivamente l'uso di bussola e speedometro.
- h) Sono permesse scotte di qualsiasi materiale.

**ART. 15) PARTECIPAZIONI E DOTAZIONI**

- a) Per poter partecipare alle regate nella Classe Asso 99, è indispensabile possedere il Certificato, provvisto del timbro di validità annuale, ed essere in regola con il pagamento delle quote associative.  
Il Certificato deve essere presentato in originale o in copia conforme all'atto dell'iscrizione di ogni regata, mentre sullo specchio di poppa dell'imbarcazione dovrà essere applicato l'adesivo, fornito dalla Classe e convalidato per l'anno in corso, attestante visivamente che l'imbarcazione è in regola con il pagamento delle quote sociali e che può quindi prendere parte alle regate nella Classe Asso 99 per l'anno in corso.
- b) Le imbarcazioni possono partecipare liberamente a regate non previste dalla Classe ma, nel caso che costituiscano Classe Asso 99, hanno l'obbligo della piena osservanza a questo Regolamento, pena l'invalida del Certificato.
- c) Le imbarcazioni devono avere a bordo le dotazioni di sicurezza previste per le acque in cui esse navigano, e comunque almeno le seguenti;
  - un mezzo marinaio;
  - un fischietto o corno da nebbia;
  - una pagaia;
  - una torcia elettrica a tenuta stagna;
  - un attrezzo per sgottare;
  - giubbetti salvagente per ciascun membro dell'equipaggio;
  - un salvagente anulare o a ferro di cavallo in coperta, a portata del timoniere e pronto per uso immediato, dotato di 30 m. di cima galleggiante;
  - una cassetta di pronto soccorso di tipo marino e libretto di istruzioni;
  - un'ancora di peso minimo di kg. 6 dotata di 25 m. di cavo, anche tessile, del diametro minimo di 8 mm.
- d) Le imbarcazioni devono essere dotate di apparecchi di galleggiamento aventi sempre una spinta minima di kg. 500.
- e) Durante le regate è obbligatorio esporre la bandiera di Classe sullo strallo di poppa ad una altezza minima di 150 cm. dal piano del pozzetto.

**ART. 16) EQUIPAGGIO**

- a) Il numero dei componenti dell'equipaggio è stabilito da un minimo di 4 ad un massimo di 6 persone.
- b) E' permesso a solo tre persone dell'equipaggio di estendersi completamente fuori bordo e si considera il trapezio unico mezzo idoneo e col quale è obbligo indossare sempre e comunque un giubbotto salvagente con spinta di galleggiamento idonea al peso di che lo indossa.  
E' vietato qualsiasi artificio per aumentare l'estensione dei trapezisti (piramidi, terrazze, ecc.).
- c) E' vietato l'uso di giubbotti di appesantimento e per gli indumenti vale quanto stabilito dal regolamento ISAF



- d) Il peso complessivo dei trapezisti non dovrà eccedere i 260 kg.  
Quando il peso complessivo dei tre membri più pesanti dell'equipaggio - escluso il timoniere - supera i 260 kg., il nominativo dei trapezisti deve essere dichiarato sul modulo di iscrizione di ogni regata.  
Se il numero dei trapezisti è superiore a tre - o non sono stati dichiarati - si terrà conto dei tre più pesanti.  
Durante una regata a più prove, il numero dei componenti l'equipaggio deve rimanere fisso per tutte le prove.  
I cambiamenti d'equipaggio devono essere comunicati per iscritto alla Giuria prima di ogni prova.
- e) Il peso complessivo dell'equipaggio - timoniere compreso - non deve essere superiore a 520 kg.

**ART. 17) PUBBLICITÀ**

Per la pubblicità vengono applicate le regole ISAF, App. 14, e - nel caso che la Classe abbia uno sponsor proprio - sarà obbligatorio apporre il logo pubblicitario sulle imbarcazioni, conformemente alle regole in materia e per le regate.

**ART. 18) MODIFICHE AL REGOLAMENTO**

Ogni modifica a questo Regolamento dovrà essere proposta dal Comitato Tecnico attraverso il Consiglio o dal Consiglio stesso con il parere espresso del Comitato Tecnico ed essere approvata dall'Assemblea Ordinaria dei Soci.

La sua entrata in vigore è stabilita alle ore 24 del 31 dicembre dell'anno in corso, salvo proroghe ulteriori previste al momento dell'approvazione.

In qualsiasi momento, con effetto immediato e con il parere favorevole del Comitato Tecnico, i Soci - riuniti in Assemblea Straordinaria - possono decidere con voto unanime qualsiasi modifica a questo Regolamento.

Ogni modifica prevederà possibilmente la ristampa del presente Regolamento; ogni pagina dovrà essere numerata e datata; tutti i Soci avranno diritto ad una nuova copia che automaticamente annullerà le precedenti edizioni.

**ART. 19) RESPONSABILITÀ**

La Classe, nonostante abbia rilasciato valido Certificato, non assume alcuna responsabilità per eventuali danni che potrebbero accadere agli associati, ai proprietari, agli equipaggi o a terzi, in regata ed in ogni altra occasione connessa all'uso delle imbarcazioni Asso 99.



**ART. 20) NORME TRANSITORIE**

Tutte le vele stazzate in data antecedente l'1 Ottobre 1992, non sono soggette alle prescrizioni e limitazioni di cui ai precedenti:

- Art. 9 lettera e)
- Art. 9 lettera h)
- Art. 10 lettera e)
- Art. 11 lettera c)
- Art. 12 lettera a)
- Art. 12 lettera b)
- Art. 13 lettera d)

Non è comunque ammesso l'uso di vele stazzate in data antecedente il 1 Ottobre 1992 che possano essere definite "super-leggere" o "extra-light" od i genoa "intermedi" che hanno la misura di ( LP ) inferiore a 4.200 mm.

Le derive delle imbarcazioni aventi Certificato di Conformità rilasciato entro il 31.12.1993 potranno, in deroga al 2° comma dell'Art. 6/b, essere verniciate con vernice anche non trasparente.

Tutte le vele stazzate in data antecedente il 18 Settembre 1996 non sono soggette alle prescrizioni e limitazioni di cui al precedente:

- Art. 9 lettera d) - (limiti raccomandati).

Tutte le rande, stazzate in data antecedente 30 Giugno 1996, non sono soggette alle prescrizioni e limitazioni di cui al precedente:

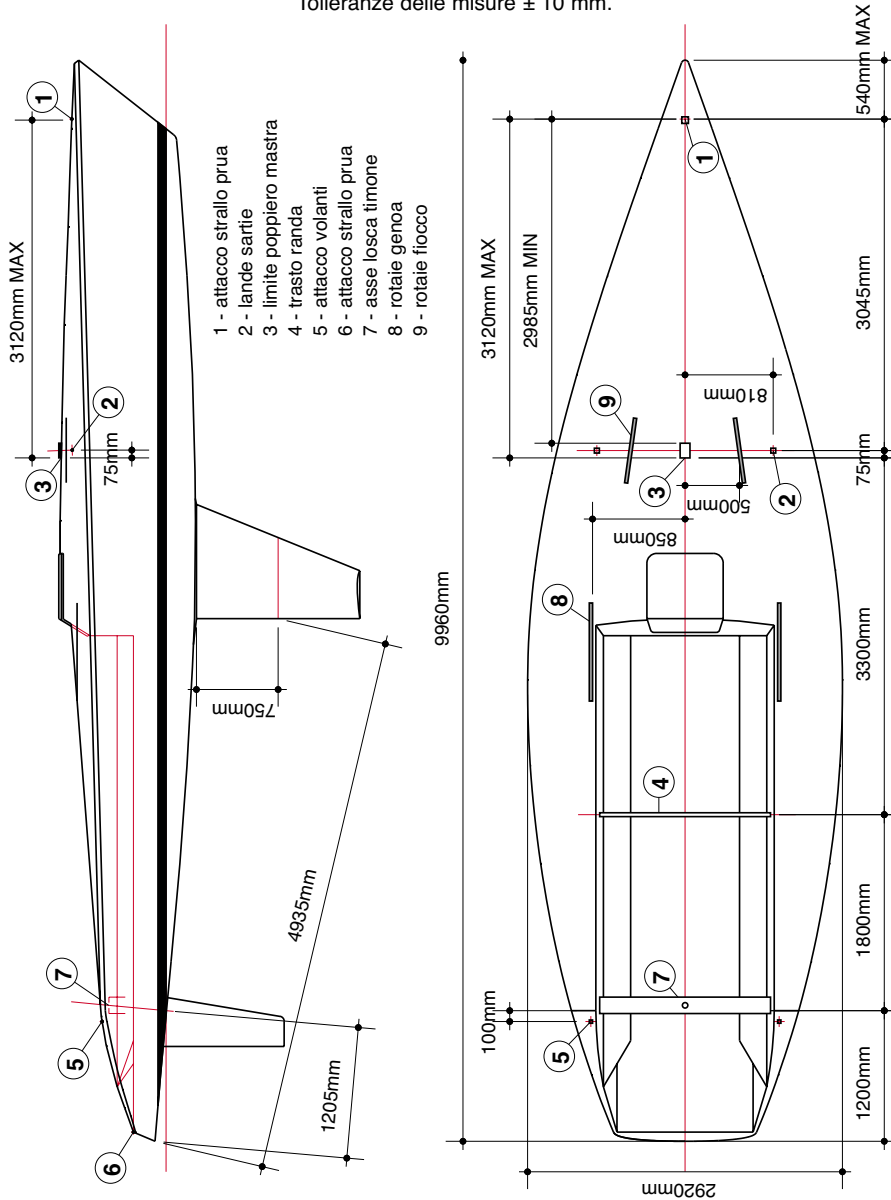
- Art. 10 lettera a) - (allunamento)
- Art. 10 lettera c) - (posizione delle stecche)

mentre devono comunque rispettare quant'altro stabilito al precedente Art. 10, ed in particolare:

- Art. 10 lettera b) - (misura a 7/8)
- Art. 10 lettera d) - (balumina).

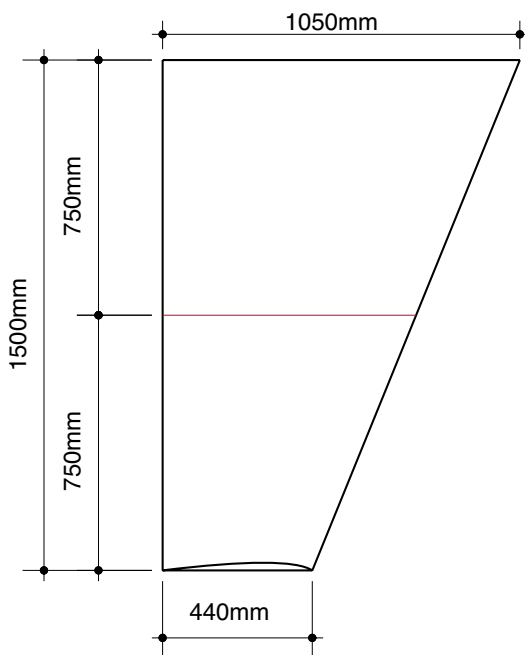
### PIANO 1A - SCAFO

Tolleranze delle misure  $\pm 10$  mm.





## PIANO 1B - DERIVA FISSA E TIMONE



### DERIVA FISSA

tolleranza  $\pm 10$  mm

SPESSORE PROFILI (in mm.)

	min	max
SUPERIORE	110	115
MEDIANO	95	105
INFERIORE	60	65

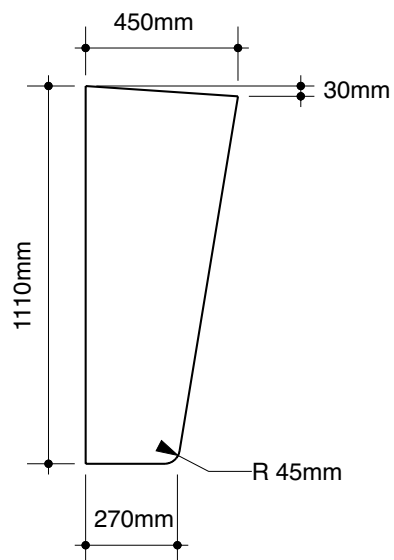
N.B.: la centina di base si ottiene per piegatura di un profilo, realizzato in acciaio inox e di spessore mm.  $4 \pm 0,5$  mm., lungo la linea di simmetria e con un angolo compreso fra i  $90^\circ$  e  $120^\circ$ .

### TIMONE

tolleranza  $\pm 3$  mm

SPESSORE PROFILI (in mm.)

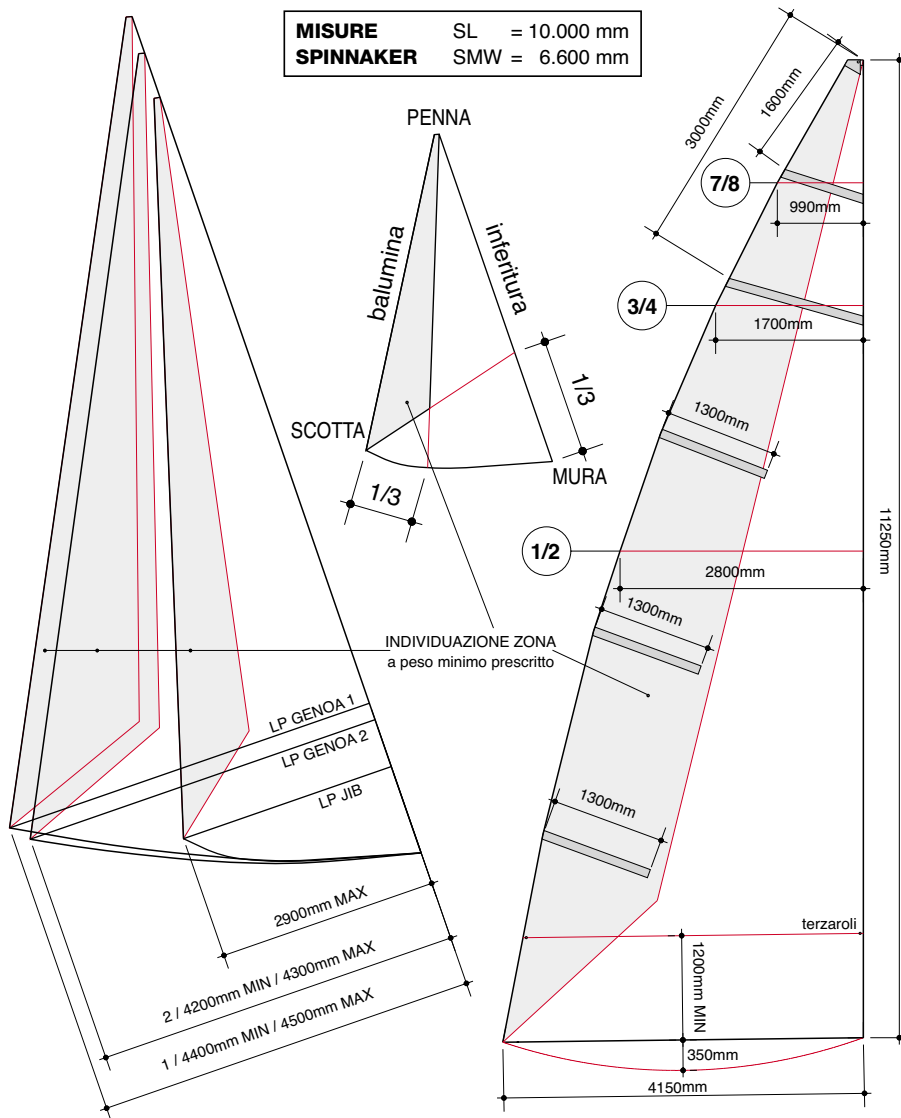
	min	max
SUPERIORE	60	63
INFERIORE	40	43





**PIANO 2A - VELE**  
**RANDA E VELE DI PRUA**

Le misure indicate devono intendersi le massime

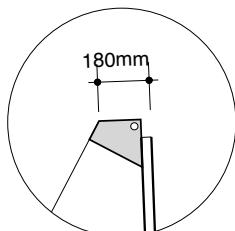




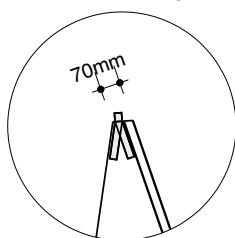
## PIANO 2A - VELE PARTICOLARI

Le misure indicate devono intendersi le massime

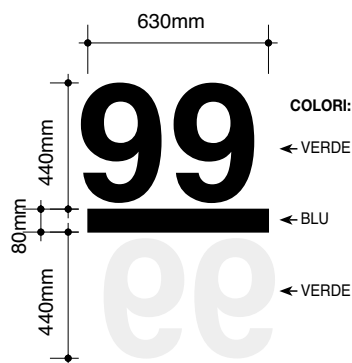
**PARTICOLARE  
PENNA RANDA**



**PARTICOLARE PENNA  
VELE DI PRUA**



**PARTICOLARE  
SIMBOLO DI CLASSE**



CARATTERE : HELVETICA  
STILE : CORSIVO/GRASSETTO  
CORPO : 80 mm. / PUNTI 81

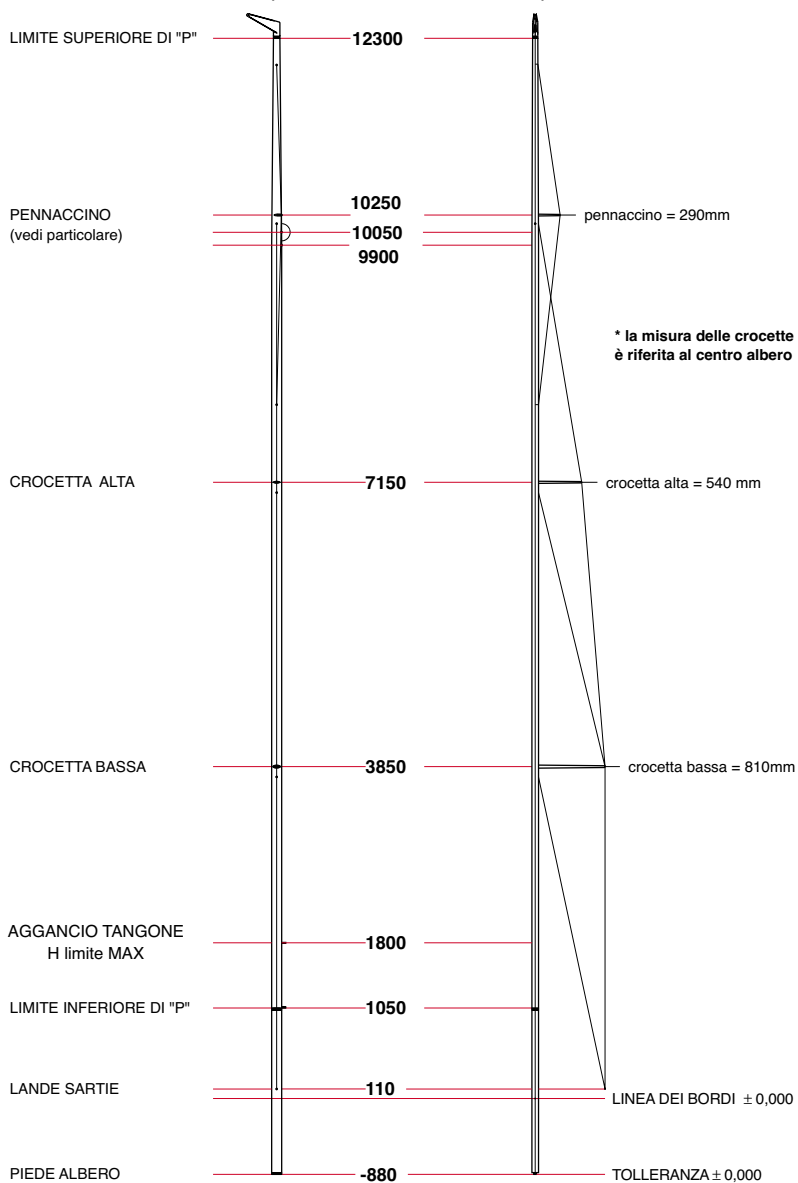
### LIMITI RACCOMANDATI (APPENDICE 2 - I.Y.R.U. - Ed. 1993)

	RANDA	VELE DI PRUA	SPI
RINFORZI PRIMARI	650	500	450
RINFORZI SECONDARI	1650	1600	1350
TOPPE DI SBATTIMENTO	200	180	-
TOPPE DI SFREGAMENTO	1650	1600	-
TASCA STECCHE	276	250	-
CUCITURE	30	25	-
RINFORZO ORLO	55	50	-



## PIANO 2B - ANTENNE

TOLLERANZE:  $\pm 5$  mm. per il limite di "I" -  $\pm 10$  mm. per tutte le altre misure





## PIANO 2B - ANTENNE PARTICOLARI

TOLLERANZE:  $\pm 5$  mm. per il limite di "I" -  $\pm 10$  mm. per tutte le altre misure

