



# Half Ton Class Italia

## Regolamento di Classe

### 1.1 Definizione di Half Tonner:

#### Imbarcazione:

- progettata e costruita come prototipo nel periodo 1/1/1967-31-12-1994
- dichiarata idonea a partecipare ad un'edizione della IOR Half Ton Cup
- che non abbia subito significative modifiche dello scafo (vedi definizione di "Hull shell"

Regolamento IRC ) tranne chiglia/bulbo e timone

Si definisce altresì Half Tonner qualsiasi imbarcazione prodotta in serie costruita entro il 31-12-1994 derivata da un prototipo Half Tonner

### 1.2 Criteri di ammissibilità:

- primo certificato IOR, individuazione del rating IOR
- ricostruzione filologica dell'imbarcazione, storia
- partecipazione ad edizioni passate di Half Ton Cup
- imbarcazione di serie derivata da un prototipo Half Tonner
- nei casi dubbi :individuazione del rating IOR di un'imbarcazione di serie analoga
- dichiarazione dell'armatore di non aver apportato significative modifiche allo scafo

tranne chiglia/bulbo e timone

### 2.1 Sistema di stazza ufficiale

Il segmento temporale ampio nel quale sono stati progettati gli Half Tonner con variazione nel tempo del rating IOR di sbarramento, ha portato a progettare barche di differenti misure, materiali e tipologia di armamento, per tale motivo Half Ton Class Europe, nella quale HT-Italia si riconosce (art.3° dello Statuto), ha deciso di adottare un sistema di stazza attuale, l'IRC, nelle competizioni ufficiali e nella Half Ton Classics Cup. Tale sistema permette di avere immediata contezza delle modifiche, a volte inevitabili, cui spesso sono andati incontro molti Half Tonner nel tempo, inoltre ha anche il vantaggio di essere molto diffuso nel mondo

e facilmente rilasciato dagli organismi competenti . La scelta, seppur dolorosa, di non competere più in tempo reale, come era in origine, ha però permesso a molti scafi meno competitivi di tornare ad esserlo ed ha quindi reso le regate molto equilibrate esaltando la sportività e l'abilità marinara degli equipaggi.

Il sistema di stazza IRC è quindi il sistema di stazza ufficiale di Half Ton Class Italia nel Campionato Nazionale di Classe.ed in altre regate ufficiali della Classe.

## **2.2 Controlli di stazza**

Prima o durante lo svolgimento del Campionato Nazionale di Classe, Half Ton Class Italia potrà richiedere la collaborazione di uno stazzatore ufficiale FIV per effettuare controlli di stazza.

Ogni tipo di iniziativa in tal senso verrà in ogni caso riportata sul Bando di Regata della manifestazione.

## **3.1 Attrezzatura di coperta, albero, boma, tangone**

Ogni parte dell'attrezzatura di coperta potrà essere diversa dall'originale.

Albero, boma e tangone potranno essere diversi dall'originale ed in materiale diverso.

Tali eventuali modifiche dovranno essere riportate sul certificato di stazza IRC là ove richieste.

Tutte le modifiche che porteranno ad una modifica del peso dell'imbarcazione imporranno un nuovo accertamento del peso che dovrà essere riportato sul certificato di stazza IRC dell'imbarcazione stessa.

## **3.2 Vele**

Potranno essere usate vele ad alta tecnologia sia nel disegno che nel materiale. Il numero massimo delle vele imbarcate a bordo sarà quello indicato sul certificato di stazza IRC.

## **3.3 Modifiche alla chiglia/bulbo e/o timone e/o interni**

Ai fini della massima correttezza e trasparenza sul rating un armatore che effettui modifiche di qualsiasi tipo alla chiglia/ bulbo e/o timone e/o interni, deve darne immediata informazione alla Classe e dovrà, eventualmente, effettuare un nuovo certificato IRC "endorsed" (verificato da uno stazzatore FIV).

Copia del nuovo certificato IRC emesso dall'UVAI dovrà essere inviata al Consiglio Direttivo della Classe.

**3.4 L'utilizzo di un bompresso, fisso o rimovibile, non è consentito. Un bompresso rimovibile deve essere rimosso prima dell'inizio della prima gara della serie.**

**3.5.b. In caso di un bompresso fisso, il bompresso non deve essere considerata come parte dello scafo o equipaggiamento all'arrivo.**

## **3.6 Sicurezza**

Tutte le imbarcazioni che parteciperanno al Campionato Nazionale di Classe e ad altre regate ufficiali di Classe dovranno essere in regola con tutte le norme di sicurezza richieste nei rispettivi Bandi di Regata.

### **3.7 Presenza di velisti qualificati a bordo .**

Nel corso del Campionato Nazionale e di altre regate ufficiali di Classe sarà ammessa la presenza di un solo atleta qualificato come da Normativa FIV per la Vela d'Altura , che non dovrà rivestire il ruolo di timoniere.

### **4.1 Campionato Nazionale di Classe**

Una volta l'anno durante il periodo estivo Half Ton Class Italia organizzerà in collaborazione con un Circolo velico abilitato dalla FIV il Campionato Italiano di Classe, al Campionato potranno partecipare gli Half Tonner regolarmente iscritti alla Classe per l'anno in corso. Gli Half Tonner prototipi e gli Half Tonner di serie che hanno subito modifiche al timone e/o chiglia/bulbo e/o interni dovranno avere un certificato IRC “ endorsed” (verificato da uno stazzatore FIV) che dovrà essere consegnato al Comitato Organizzatore ed al Consiglio Direttivo della Classe.

Il sistema di stazza adottato per il calcolo dei tempi compensati sarà l'IRC, utilizzando il BSF Time on Distance come da Normativa FIV per la vela d'Altura.

Tale Campionato si svolgerà su una serie di regate a bastone di lunghezza tra le 5 e le 7 nm che avranno coefficiente 1 e su una regata lunga di altezza della lunghezza di almeno 70 nm che avrà coefficiente 1.5. In questa regata non sarà applicato il RRS 30.3 (Bandiera Nera). Sarà ammesso uno scarto se saranno disputate almeno 4 regate a bastone. La regata lunga non sarà scartabile. Sarà dichiarato Campione Nazionale di Classe dell'anno in corso l'imbarcazione che avrà realizzato il migliore punteggio dalla somma dei risultati nelle regate a bastone e nella lunga .

Essa vincerà il Trofeo Challenge triennale Half Ton Class Italia.

Come riconoscimento dello spirito originario della IOR Level Class da cui derivano tutti gli Half Tonner, Half Ton Class Italia istituisce il Trofeo Challenge perpetuo Peppino Morasca che verrà conquistato dalla prima imbarcazione in tempo reale (line honour) nella regata lunga.

Come riconoscimento del patrimonio culturale che rappresenta un Half Ton che non abbia subito modifiche dall'anno del varo, Half Ton Class Italia istituisce il Trofeo Challenge perpetuo Half Ton “Spirit”, che verrà conquistato dall'imbarcazione le cui appendici dello scafo , l'albero e l'armamento corrispondano agli originali e che si sarà meglio posizionata nella classifica overall.

### **4.2 Raggruppamenti**

Saranno riconosciuti se numericamente presenti (almeno 5 imbarcazioni) tre raggruppamenti che faranno classifica a parte oltre la overall:

**Raggruppamento Half Tonner Vintage:** ad esso appartengono tutti gli Half Tonner one-off (prototipi)

**Raggruppamento Half Tonner Classic:** ad esso appartengono tutti gli Half Tonner costruiti in serie.

**Raggruppamento Half Tonner Classic Cruising:** ad esso appartengono tutti gli Half Tonner costruiti in serie dotati di allestimenti da Crociera quali: rolla fiocco, interni completi, vele in dacron, salpa ancora elettrico, ancora sul musone di prua con catena di almeno 2 lunghezze, bulbo in ghisa, ponte in teak completo,albero in alluminio non rastremato. Tra questi, le vele in dacron e gli interni completi saranno obbligatori, ad essi dovrà aggiungersi uno degli altri parametri a scelta

L'appartenenza ad ognuno dei suddetti raggruppamenti sarà stabilita ad insindacabile giudizio del Consiglio Direttivo.

