



COMITATO INTERNAZIONALE
DEL MEDITERRANEO

REGOLAMENTO PER LA STAZZA E PER LE REGATE DEGLI
YACHTS D'EPOCA E CLASSICI

EDIZIONE 2026

Approvato dalla Assemblea Generale Straordinaria

del

23/10/2025



Ind	Data	Versione	Approvato da	Modificazioni
0	23/10/2025	Originale	A.G.S. del 23/10/2025	-

In verde : le modificazioni rispetto all'edizione 2025, convalidate dalla Commissione di Stazza e approvate dal Consiglio d'Amministrazione e dall'Assemblea Generale del CIM del 23 ottobre 2025.



Indice

Sezione A – Generalità

- A.1 – Preambolo
 - A1.1 – Gestione della Stazza CIM
 - A1.2 – Modificazione delle Regole CIM
 - A1.3 Regole e Lingua ufficiale
- A.2 – Ammissibilità
- A.3 – Classi
- A.4 – Conformità ed esclusione

Sezione B – Stazza

- B.1 – Certificato di Stazza
- B.2 – Elementi di Stazza
- B.3 – Unità di misura e sistema di calcolo
- B.4 – Rating
- B.5 – Compenso
- B.6 – Stazza dello scafo
- B.7 - Stazza della velatura, dell'armo e Classe d'origine
- B.8 - Equipaggiamento e attrezzatura
- B.9 - Parametro d'anzianità
- B.10 - Autenticità e conformità
- B.11 – Penalizzazioni e abbuoni

Sezione C – Condizioni per Correre

- Introduzione
- C.1 – Costituzione delle Classi
- C.2 – Percorsi
- C.3 – Equipaggio minimo
- C.4 – Identificazione degli Yachts
- C.5 – *Materiali di sicurezza e restrizioni*
- C.6 – *Condizioni meteorologiche per correre*
- C.7 – *Partenza*

Annessi :

- A – Indice alfabetico delle sigle usate nel Regolamento e nei certificati di stazza
- B – Tabella dei valori del Cb
- C – *Schema delle principali dimensioni*
- D – *Definizione di « Spirit of Tradition »*



A – GENERALITÀ

A1 – PREAMBOLO

A1.1 – Gestione della Stazza CIM

Questo regolamento è in vigore per la durata di un anno a partire dall'1/1/2026 e fino al 31/12/2026. Esso è gestito dalla Commissione di Stazza nominata dal Consiglio di Amministrazione. In seguito il regolamento tornerà a un periodo quadriennale secondo gli anni di calendario.

A1.2 – Modificazione delle Regole CIM

Nel corso del periodo di quattro anni le regole non vengono modificate se non eccezionalmente sotto la responsabilità della Commissione di Stazza con un correttivo che consenta di stabilirne l'interpretazione, che deve essere approvata dal Consiglio d'Amministrazione, o con un modificativo, unanimemente proposto dalla Commissione di Stazza e approvato dalla Assemblea Generale del CIM.

A1.3 – Regole e lingua ufficiale

Questo regolamento si applica esclusivamente a yachts a vela monoscafi. Uno yacht è motoscafo quando in ogni sezione trasversale la profondità della carena aumenta in direzione dell'asse di simmetria.

Ogni riferimento al Regolamento di Regata (RRS), e alla Normativa per l'equipaggiamento (ERS) World Sailing, si connette alle versioni in vigore di essi.

La lingua del testo ufficiale del presente regolamento è il Francese e in caso di contestazione di una traduzione farà fede il testo francese.

A.2 - AMMISSIBILITÀ

Eccezion fatta per quelli della Stazza Internazionale o della Stazza Universale, sono ammessi gli yachts con lunghezza di scafo superiore a m. 7,50 o anche con lunghezza inferiore, purché abbiano un ponte completo, che con la tuga e ogni altra parte formi una struttura integrale e stagna, i cui boccaporti possano essere chiusi in modo permanente così da non compromettere l'integrità della struttura stessa, pur consentendo l'accesso all'interno dello scafo.

A.3 - CLASSI

A.3.1 YACHTS D'EPOCA

A.3.1.1 Gli **yachts d'epoca** sono gli yachts costruiti in legno o in metallo, varati prima del 31 dicembre 1949 e rimasti conformi ai loro progetti originari.

A.3.1.2 Gli yachts progettati prima del 31 dicembre 1949, purché varati entro il 31 dicembre 1952, sono assimilati agli yachts d'epoca.



A.3.1.3 Le **repliche di yachts d'epoca** sono gli yachts che, indipendentemente dal momento del loro varo, siano stati costruiti in conformità a progetti anteriori al 31 dicembre 1949 e nel rispetto della tecnica e dei materiali del tempo.

A3.2 YACHTS CLASSICI

A.3.2.1 Gli **yachts classici** sono gli yachts costruiti in legno o in metallo e varati entro il 31 dicembre 1975 e rimasti conformi ai loro progetti originari.

A.3.2.2 Gli yachts costruiti in serie non sono ammissibili, salvo certe serie che, avendo segnato la storia dello yachting, potranno essere ammesse in deroga su decisione esplicita della Commissione di stazza CIM.

Nota: *Uno yacht è detto "MONOTIPO" quando è conforme al regolamento della sua classe, sia o no costruito in serie.*

A.3.2.3 Le **repliche di yachts classici** sono gli yachts che, indipendentemente dal momento del loro varo, siano stati costruiti in conformità a un progetto anteriore al 31 dicembre 1975.

A.3.3 YACHTS CLASSIC IOR

A.3.3.1 Gli yachts «**Classic IOR**» sono gli yachts costruiti in legno, in metallo o in composito, varati tra l'uno gennaio 1970 e il 31 dicembre 1984, rimasti conformi ai loro piani originari e in grado di poter dimostrare di aver avuto un certificato IOR valido nel periodo.

A.3.3.2 Per i Classic IOR, certe serie che hanno segnato la storia dello yachting IOR potranno essere ammesse in deroga su decisione esplicita della Commissione di stazza CIM.

A.3.3.3 Le **repliche degli yachts CLASSIC IOR** sono gli yachts Classic IOR che, astrazione fatta dalla data del loro varo, sono stati costruiti secondo un progetto anteriore al 31 Dicembre 1984.

A.4 CONFORMITÀ ED ESCLUSIONE

A.4.1 Ogni yacht deve essere del tutto conforme al progetto originario o eventualmente a un ulteriore disegno del suo autore.

A.4.2 L'anno del varo e la conformità al progetto debbono per ogni yacht risultare da documentazione ufficiale.

A.4.3 Ove il progetto originario e la documentazione di uno yacht non fossero più reperibili, la sua conformità sarà valutata da una commissione tecnica nominata dall'Associazione Nazionale.

A.4.4 I criteri di ammissione sono definiti nel testo del regolamento, non di meno la Commissione di Stazza del CIM può decretare l'esclusione di uno yacht:

- il cui scafo abbia subito estese trasformazioni incompatibili con la concezione e la costruzione originarie,
- se l'analisi della sua conformità e della sua autenticità (cfr. art. B.10) conduce alla constatazione di un cumulo di modificazioni, ivi comprese quelle estetiche, particolarmente recenti e divergenti dall'epoca del suo varo.



B – STAZZA

B.1 CERTIFICATI DI STAZZA

B.1.1 Le presenti regole di stazza sono state fatte per permettere ai differenti **yachts d'epoca**, **classici** e **Classic IOR** di partecipare a regate con compensi appropriati.

Gli yachts d'epoca, classici e Classic IOR per le loro certificazioni richiedono specifiche conoscenze tecniche e storiche, sicché solo i commissari tecnici riconosciuti dal CIM sono competenti per le procedure di stazza, per i controlli e per le verifiche.

Il certificato di stazza porterà la menzione della classe di appartenenza. Nel caso di **classici** e **Classic IOR** è possibile l'appartenenza alle due classi, che saranno indicate sul certificato di stazza.

B.1.2 Il rating di ciascun yacht sarà determinato dalla commissione tecnica dell'Associazione Nazionale, che procederà alle misurazioni, alla determinazione dei parametri e all'attribuzione dei coefficienti in conformità al presente Regolamento e alle relative «Istruzioni di stazza».

B.1.3 La commissione tecnica dell'Associazione Nazionale si riserva il diritto di rifiutare l'attribuzione di un rating ed eventualmente di modificare quello risultante incongruo od errato.

L'Associazione nazionale che emette i certificati di stazza in ciascun paese è la sola competente su di essi e almeno uno dei suoi stazzatori deve sempre essere incluso nei comitati di stazza delle regate per le quali si applica questo Regolamento.

B.1.4 I certificati di stazza sono emessi dall'Associazione Nazionale. L'emissione del certificato di stazza, la sua convalida o la sua rinnovazione sono soggette a tassa stabilita dall'Associazione Nazionale. La validità massima d'un Certificato di stazza è dal primo gennaio al 31 dicembre dell'anno in corso. Essi debbono essere annualmente convalidati o rinnovati ogniqualvolta uno yacht abbia subito modificazioni o sia passato di proprietà.

Uno yacht deve restare conforme alla sua configurazione dichiarata. In caso di modificazione di configurazione nel corso dell'anno, sarà esaminato dalla Commissione Tecnica dell'Associazione Nazionale il motivo della modificazione, specialmente se tale modificazione permette di migliorare l'autenticità e la conformità rispetto all'origine. In caso di deviazione o di riduzione della conformità rispetto all'origine, una penalità sul Cc oltreché una tariffa speciale potrà essere applicata con l'emissione del nuovo certificato.

Una copia del certificato di stazza in vigore deve essere sempre a bordo dello yacht. I certificati di stazza sono pubblici e accessibili sul sito web del CIM e delle Associazioni Nazionali.



B.2 ELEMENTI DI STAZZA

Gli elementi di stazza sono:

B.2.1 Grandezze misurate:

- Misure dello scafo (**Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2**)
- Misure dell'armamento (**I, J, Lp, P, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm**)
- Misure di vela (**HLU, HLP**).

B.2.2 Grandezze calcolate:

- Superficie della velatura (**Spv**)
- Configurazione della velatura (**Sf**)
- Superficie della velatura corretta (**Spc**)
- Lunghezza di stazza (**Ls**)
- Larghezza di stazza (**Bj**)
- Puntale mediano globale (**Pmc**)
- Puntale di stazza (**Ps**)

B.2.3 Coefficienti e parametri:

- Del profilo di carena (**Pp**)
- Di correzione (**Cc**)
- Dell'armamento (**Ca**)
- Di classe d'origine (**Cb**)
- Dell'equipaggiamento e dell'attrezzatura (**Pv**)
- Dell'età (**Pe**)
- D'autenticità e di conformità (**Co**).

B.3 UNITÀ DI MISURA E SISTEMA DI CALCOLO

Le unità di misura sono quelle del sistema metrico decimale e il calcolo è algebrico.

Le grandezze misurate saranno arrotondate al centimetro, gli altri valori saranno arrotondati al millesimo, ad eccezione del TR arrotondato al quinto decimale, del rating e del TCF che saranno al decimillesimo e dell'APM che sarà al decimo.

B.4 RATING

Il calcolo del rating è fatto con la formula seguente:

$$R = \left[0,10 \cdot Ls \left(0,50 + \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}} \right) \cdot Pp + 0,34\sqrt{Spc} + 0,2 \right] (Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Ove:

$$Ls = Lt - 0,8 \cdot (Fa + Fp)$$

$$Spc = Spv \cdot Sf$$

Co è il coefficiente attribuito secondo le regole dell'articolo **B.10**.



La formula del coefficiente di configurazione della velatura (**Sf**) è la seguente:

$$Sf = \sqrt{\frac{0,45 \cdot Spv + 0,16 \cdot \{MAX[I; (P + MAX[0,8 \cdot F; Ef; Es \cdot 0,96]) \cdot 1,03 + 0,4; Hm]\}^2}{Spv}}$$

B.5 COMPENSO

Il compenso per miglio è calcolato nel modo seguente:

$$APM = (2160 : \sqrt{R \cdot 3.281}) - 258.2$$

Il calcolo del tempo compensato è fatto come segue:

- **Tempo corretto sulla distanza** (sistema normale) :

$$Tc = (C \cdot Tr) - (APM \cdot D)$$

- **Tempo** **suTempo** (sistema d'uso eccezionale)

$$Tc = C \cdot Tr \cdot TCF$$

$$TCF = 0,212 \cdot (\sqrt{R} + 1,55)$$

Ove: **Tc**: tempo compensato

Tr: tempo reale

TCF: fattore di correzione del tempo

C: penalizzazione o abbuono secondo l'articolo **B.11**

APM: compenso per miglio

R: rating

D: lunghezza geografica del percorso.

B.6 STAZZA DELLO SCAFO

Le misurazioni sono fatte con lo yacht in assetto di navigazione, con le ancore e le catene nella loro usuale posizione e le vele in posizione o stivate a poppavia dell'albero principale.

In occasione degli eventi lo yacht dovrà rispettare la configurazione usata per la sua stazza, specialmente per quanto concerne ancore e catene, che dovranno rispettare i regolamenti loro applicabili.

B.6.1 La lunghezza dello scafo di uno yacht (Lt) sarà misurata in modo da comprendere tutto lo scafo, ma non aste o parti sporgenti da esso, come bompressi, buttafuori di mezzana, pulpiti, ecc.

Essa sarà limitata dalle verticali passanti per i punti più avanzato e più arretrato dello scafo (siano questi sopra o sotto il livello del ponte di coperta o dell'impavesata) con inclusione degli eventuali bottazzi, ma con esclusione della pala del timone, se esterno. La misura orizzontale degli slanci (Fa e Fp) sarà presa tra le verticali sopra indicate e le intersezioni dello scafo con l'acqua.



La larghezza di uno di uno scafo (B) è determinata dalla massima distanza tra due verticali disposte su un piano ortogonale alla linea di mezzeria e tangenti lo scafo stesso. Dalla misura debbono essere esclusi i bottazzi, gli aggetti delle frigate, nonché quelli delle cinte.

La larghezza di stazza (Bj) è ottenuta con la formula seguente:

$$B_j = B - 0,3 \cdot (B - B_l)$$

La larghezza al galleggiamento (Bl) è misurata alla superficie del mare a 1/2 di Ls.

I bordi liberi (Fb1 e Fb2) sono misurati dal livello del ponte alla superficie del mare a 3/4 e a 1/2 di Ls.

I puntali immersi sono misurati ai 3/4 anteriori di Ls e a Bj/10 dal piano di simmetria longitudinale (P1) e alla metà di Ls e a 1/8Bj, 1/4Bj e 3/8Bj dal piano di simmetria longitudinale (P2, P3, P4).

Il calcolo del puntale mediano complessivo (Pmc) è fatto nel modo seguente:

$$P_{mc} = 0,125 \cdot (3 \cdot P_2 + 2 \cdot P_3 - 2 \cdot P_4) + \frac{0,5 \cdot P_4 \cdot B_l}{B_j}$$

Il calcolo del puntale di stazza (Ps) è fatto nel modo seguente:

$$P_s = 1,3 \cdot P_{mc} + 0,9 \cdot P_1 + \frac{L_s + 0,9 \cdot B_l}{30}$$

B.6.2 Parametro del profilo di carena (Pp)

Giusta il profilo longitudinale del suo scafo, ogni yacht viene ricondotto a uno dei due tipi fondamentali qui indicati e quindi gli è attribuito un parametro, che è direttamente introdotto nella formula di stazza.

Tipo 1

In cui il timone si trova nel prolungamento della parte inferiore della carena:

Pp determinato secondo la **formula seguente** in funzione del rapporto TR tra la superficie della proiezione sul piano assiale della parte immersa dello scafo e del timone e quella del rettangolo: lunghezza al galleggiamento x immersione.

Si $TR \leq 73.5$ allora $P_p = 0.92 - (TR - 73.5) / 73.5 / 2.71$

Si $TR > 73.5$ allora $P_p = 0.92 - (TR - 73.5) / 73.5 / 2.71 - (TR - 73.5)^{1.44} / 73.5 / 5$

Tipo 2

In cui il timone è separato dalla deriva:

- deriva piana con bulbo tipo 2.1 $P_p = 1,14 - (2P_{mc} : L_s)$
- deriva bombata tipo 2.2 $P_p = 1,20 - (2P_{mc} : L_s)$

B.6.3 Coefficiente di correzione (Cc)

Agli yachts, per i quali la formula di stazza non valuta in modo soddisfacente le caratteristiche tecniche, la Commissione di Stazza del CIM può eccezionalmente adeguare il rating con l'introduzione di un coefficiente di correzione.

Per tutti gli altri il coefficiente di correzione è uguale a 1.



B.7 STAZZA DELLA VELATURA, ARMO E CLASSE D'ORIGINE

B.7.1 Gli alberi saranno misurati dal punto più basso in cui possono essere fatti scendere i canestrelli o la trozza del boma sino al punto più alto (punto di drizza) in cui possono salire i moschettoni delle drizze delle rande, se queste sono triangolari, o sino al punto in cui può salire la trozza del picco nel caso di rande auriche (P) e dalla coperta sino al punto più alto in cui possono salire i moschettoni delle drizze di tutte le altre vele che vi possono essere inferite (I).

Sarà parimenti misurata la distanza tra l'estremo punto in cui possa essere murata una vela prodiera (restandovi così incluso l'eventuale bompresso) e la faccia anteriore dell'albero più a prua (J); sarà altresì misurata la lunghezza del tangone (Lp).

Una vela prodiera è detta spinnaker (simmetrico o asimmetrico) quando la sua larghezza a metà altezza è superiore al 75% del suo bordame.

Una vela prodiera è detta Fiocco ballon, quando la sua larghezza a metà altezza è inferiore al 75% del suo bordame, quando la sua scotta è rinviata al ponte a proravia dell'albero e quando la sua mura è fissata a un tangone. »

Una vela prodiera da bolina e lasco è una vela la cui larghezza a metà altezza è inferiore al 75% del suo bordame. Una vela prodiera da bolina e lasco è detta con ricoprimento quando la sua bugna può trovarsi a poppavia dell'albero (bugna a poppavia della faccia posteriore dell'albero quando la vela è in posizione assiale).

Saranno misurate la lunghezza del gratile (HLU) e la distanza minima tra questo e la bugna (HLP) della vela prodiera da bolina e lasco.

Nelle golette saranno misurate la distanza tra le facce prospicienti degli alberi (Dm) e l'altezza massima dei punti di drizza delle vele che possono essere inferite tra di essi (Hm per l'albero di maestra e HT per quello di trinchetto).

Per le rande saranno misurate le lunghezze utili dei bomi (E) e per quelle auriche anche dei picchi (Es) e degli alberetti (F).

La lunghezza complessiva dell'armamento (La) è determinata dalle verticali passanti per il più avanzato punto di mura di una vela prodiera e il punto più arretrato della poppa o dell'eventuale buttafuori di mezzana.

B.7.2 Calcolo della superficie velica

Spv è la somma delle superfici applicabili indicate qui di seguito

B.7.2.1 triangolo di prua $0,3 Sp_o + 0,7 Sp_a$

Per **Sp_o** quando non viene usata una vela tipo spinnaker

$$Sp_o = \text{MAX} (0,5 \cdot I \cdot J ; 0,83 \cdot Sp_a)$$

$$\text{altrimenti } Sp_o = \text{MAX} [0,8 \cdot I \cdot \text{MAX}(J ; L_p) ; 0,83 \cdot Sp_a]$$

ove I è la distanza massima tra il più alto punto di drizza delle vele prodiere (ivi comprese quelle da lasco) e la linea di insellatura e J è la distanza orizzontale dall'albero dell'estremo punto di mura o la lunghezza del tangone se è superiore;

e per **Sp_a** :

nel caso di uso di una vela prodiera da bolina e lasco con ricoprimento si prenderanno le misure **HLU** e **HLP** della più grande di esse e quindi:



$$\text{Spa} = \text{MAX} (0,5 \cdot \text{HLU} \cdot \text{HLP} ; 0,5 \cdot \text{I} \cdot \text{J})$$

senza ricoprimento: $\text{Spa} = 0,5 \cdot \text{I} \cdot \text{J}$

B.7.2.2 rande triangolari: $0,5 \cdot \text{P} \cdot \text{E}$

dove **P** è la distanza tra il punto cui può discendere la trozza e il punto in cui può salire il moschettone di drizza ed **E** è la lunghezza utile del boma;

B.7.2.3 rande auriche : $0,5 \cdot [\text{E} \cdot \text{P} + \text{Es} \cdot (0,87 \cdot \text{E} + 0,5 \cdot \text{P})]$

dove **P** è la distanza misurata sulla vela tra i punti d'attacco al boma e al picco, **E** la lunghezza utile del boma e **Es** la lunghezza utile del picco. Una marca sull'albero deve segnare la posizione superiore della **P**,

B.7.2.4 controrande (o frecce) : $0,15 \cdot \text{F} \cdot \text{Ef}$

dove **Ef** è la lunghezza utile del picco eventualmente prolungata da un'asta di controranda, e **F** è l'altezza utile dell'alberetto, ovvero la distanza tra il punto più alto in cui può salire la trozza del picco e la sommità dell'alberetto o dell'eventuale asta di controranda.

B.7.2.5 velatura di trinchetto $0,46 \cdot \text{Dm} \cdot (\text{Hm} + \text{Ht})$

dove **Dm** è la distanza tra gli alberi, **Hm** è l'altezza massima del punto di drizza dell'albero di maestra e **Ht** è l'altezza massima del punto di drizza di quello di trinchetto riguardo alle vele che possono essere inferite tra i due, ivi comprese quelle da lasco.

B.7.2.6 velatura di strallo da lasco per ketch e yawl: $0,12 \cdot \text{mP} \cdot \text{E}$

dove **mP** è la massima altezza utile per la randa di mezzana e **E** è la lunghezza utile del boma della randa di maestra.

B.7.3 Coefficiente dell'armamento (**Ca**)

A ogni yacht è attribuito un coefficiente in ragione del suo armo secondo la seguente tabella:

	<u>Yachts aurici</u>	<u>Yachts bermudiani</u>
- Cutter e Sloop	0.78	0.89
- Yawl	0.75	0.88
- Ketch	0.65	0.77
- Goletta	0.63	0.72
- 3 alberi	0.45	0.50

B.7.4 Coefficiente della classe d'origine (**Cb**)

A ogni yacht è attribuito un coefficiente in ragione della sua classe d'origine secondo la tabella in annesso B.



Gli altri yachts riceveranno un coefficiente $C_b = 0$. Non di meno, nel caso di una classe non identificata nella predetta tabella la Commissione di Stazza del CIM potrà eccezionalmente adeguare i valori dei ratings di tale classe introducendo un coefficiente particolare.

B.8 EQUIPAGGIAMENTO E ATTREZZATURA

Il coefficiente d'equipaggiamento e attrezzatura (P_v) sarà costituito dalla somma algebrica dei seguenti fattori:

Deriva :	mobile	0,03
	con timone	0,07
	Modifié (bulbo o zavorra)	0,20
Timone :	modificato	0,07
Asse d'elica :	assente	0,00
	in posizione centrale	- 0,01
	In posizione laterale	- 0,02
	2 assi d'elica	-0,03
Elica(che) :	a pale pieghevoli o orientabili	- 0,01
	a 2 pale fisse	- 0,03
	a 3 (o più) pale fisse	- 0,04
Albero:	di legno	0,00
	in lega	0,03
Boma:	di legno	0,00
	in lega	0,02
	in materiali compositi	0,30
Aste:	di legno	0,00
	in lega	0,02
	in materiali compositi	0,20
Strallo*	cavo a una gola	0,01
	cavo a due gole	0,02
Avvolgitore*:	di fiocco, in funzione	0,02
	di fiocco inattivo, ma a posto	0,00
	rotafiocco volante	0,05
	*cumulativo	
Verricelli:	assenti, con $L_s < 8m$	- 0,06
	assenti, con $L_s > 8m$	0,08
	autoavvolgenti	0,01
	Uso in regata di verricelli motorizzati	0,05
Interno:	assenza di arredamenti*	0,03
	*quando non sia originaria	



Classici e epoca - Sovrastruttura con materiali compositi

Uso di materiali compositi con resina epossidica	0,04
Uso di materiali compositi con resina polyester o vinylester	0,02

Classici e epoca – Scafo con materiali compositi

Uso di materiali compositi con resina epossidica	0,07
Uso di materiali compositi con resina polyester o vinylester	0,04
Uso di strati di legno incollati con resina sintetica (resorcinica esclusa)	0,02

Classic IOR - Sovrastruttura con materiali compositi

IOR di serie - fibra di vetro monolitica + resina polyester	0,00
IOR One off - fibra di vetro monolitica + resina polyester ou vinylester	0,02
IOR Sandwich balsa + fibra di vetro + resina polyester	0,04
IOR Sandwich PVC + fibra esotica + resina vinylester o epoxy sotto vuoto	0,06

Classic IOR - Scafo con materiali compositi

IOR di serie - fibra di vetro monolitica + resina polyester	0,00
IOR One off - fibra di vetro monolitica + resina polyester ou vinylester	0,02
IOR Sandwich balsa + fibra di vetro + resina polyester	0,04
IOR Sandwich PVC + fibra esotica + resina vinylester o epoxy sotto vuoto	0,06

Sono considerati «materiali compositi» i materiali che nella loro composizione strutturale comportano un'associazione di **resina sintetica (polyester, vinylester o epossidica)** e di fibre naturali o sintetiche. Il compensato **e gli stucchi, i sottofondi e le pitture all'esterno dello scafo non sono considerati** materiale composito.»



L'uso delle vele della lista presentata qui sotto sarà penalizzato nel Pv secondo questa tabella:

YACHTS D'EPOCA

Vele in cotone

Vele in dacron o nylon

Vele fatte senza ferzi e con materiali poco estensibili quali:
Dacron laminato, MYLAR SCRIM, fibre composte di tipo sandwich,
SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET

Vele ad «alta tecnologia» fatte con o senza ferzi o con l'impiego di
fibre differenti (per esempio : KEVLAR, TWARON, PBO o Carbonio

Tagli differenti da quelli usati all'epoca del varo

Vele interamente steccare

Non uso d'una vela da lasco o uso d'una vela (del tipo fiocco ballon)

Uso d'una vela da lasco il cui punto di drizza sia più alto dell'originale

Rande	Vele prodire e da lasco
- 0,05	- 0,05
0	0
0,20	0,12
NON AMMESSE	
0,10	0,07
NON AMMESSE	
	- 0,07
	0,07

YACHTS CLASSICI E CLASSIC IOR

Vele in dacron o nylon

Voiles fatte con ferzi di materiali poco estensibili quali:
Dacron laminato, MYLAR SCRIM, fibre composte di tipo sandwich,
SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET

Vele ad «alta tecnologia» fatte con o senza ferzi o con l'impiego di
fibre differenti (per esempio : KEVLAR, TWARON, PBO o Carbonio

Tagli differenti da quelli usati all'epoca del varo

Vele interamente steccate

Rande	Vele podiere e da lasco
0	0
0,12	0,10
NON AMMESSE	
AMMESSE	
NON AMMESSE	

Una vela è interamente steccata quando almeno due stecche si estendano per tutta la sua larghezza.

Per gli yachts d'epoca sono tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo tutti quelli che non siano orizzontali, verticali o all'inglese (incrociati).

Le penalità e gli abbuoni saranno applicati per un intero raduno in seguito a una dichiarazione dell'armatore,



B.9 PARAMETRO D'ETÀ

In ragione dell'anno del suo varo ogni yacht riceve un parametro d'età (**Pe**) secondo la tabella seguente

>1975 **Pe**= 0,060 tranne che per i CLASSIC IOR

1975	0.060	1943	-0.014	1911	-0.119
1974	0,056	1942	-0,016	1910	-0,122
1973	0,052	1941	-0,018	1909	-0,125
1972	0,048	1940	-0,020	1908	-0,128
1971	0,044	1939	-0,022	1907	-0,131
1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,133
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,135
1968	0,036	1936	-0,031	1904	-0,137
1967	0,034	1935	-0,034	1903	-0,139
1966	0,032	1934	-0,037	1902	-0,141
1965	0,030	1933	-0,040	1901	-0,143
1964	0,028	1932	-0,043	1900	-0,145
1963	0,026	1931	-0,046	1899	-0,146
1962	0,024	1930	-0,049	1898	-0,147
1961	0,022	1929	-0,052	1897	-0,148
1960	0,020	1928	-0,055	1896	-0,149
1959	0,018	1927	-0,059	1895	-0,150
1958	0,016	1926	-0,063	1894	-0,151
1957	0,014	1925	-0,067	1893	-0,152
1956	0,012	1924	-0,071	1892	-0,153
1955	0,010	1923	-0,075	1891	-0,154
1954	0,008	1922	-0,079	1890	-0,155
1953	0,006	1921	-0,083	1889	-0,156
1952	0,004	1920	-0,087	1888	-0,157
1951	0,002	1919	-0,091	1887	-0,158
1950	0,000	1918	-0,095	1886	-0,159
1949	-0,002	1917	-0,099	1885	-0,160
1948	-0,004	1916	-0,103	1884	-0,161
1947	-0,006	1915	-0,107	1883	-0,162
1946	-0,008	1914	-0,110	1882	-0,163
1945	-0,010	1913	-0,113	1881	-0,164
1944	-0,012	1912	-0,116	1880	-0,165
				<1880	-0,165



Pe per i Classic IOR

Per gli yachts aurici (repliche escluse) varati dopo il 1923 l'anno per la determinazione del **Pe** sarà quello risultante dalla media (arrotondata per difetto) tra l'anno del varo e il **1923**.

Per gli yachts varati prima del **1880** Pe sarà uguale a - **0,165**.

Per le repliche e gli yachts monotipi (che hanno uno specifico regolamento di costruzione) l'anno per il **Pe** è dato dalla media, arrotondata per difetto, tra l'anno di redazione del loro progetto e l'anno del varo del singolo esemplare. L'anno risultante non può tuttavia essere superiore al **1975**.

Per gli yachts d'epoca la configurazione dell'armamento dei quali sia stata modificata dopo l'origine (cambiamento di **Ca**), l'anno risultante per il **Pe** è dato dalla media tra l'anno di varo e l'anno di modificazione della configurazione dell'armamento limitato al **1950**, arrotondata al valore inferiore. Quando l'anno di modificazione della configurazione dell'armamento non può essere stabilito si prende il **1950**.

Questa regola non si applica agli yachts delle classi della Stazza Internazionale o di quella Universale, ai quali il Pe è attribuito come agli altri, ossia in funzione dell'anno del varo del singolo esemplare.

1976	0.064
1977	0.068
1978	0.072
1979	0.076
1980	0.080
1981	0.084
1982	0.088
1983	0.092
1984	0.096

B.10 AUTENTICITÀ E CONFORMITÀ

Il coefficiente di autenticità e conformità (**Co**) dà una valutazione del grado di conformità di uno yacht alla sua originaria concezione.

Il riferimento di conformità è dato dai piani originari ai quali corrispondeva la configurazione dello yacht al momento del suo varo. Se ve ne sono state, potranno essere prese in considerazione configurazioni diverse, specie quelle concepite dal progettista originario, ma esse saranno tuttavia stimate meno autentiche, man mano che le modificazioni sono più recenti.

Il **Co** è determinato con valutazione analitica dei tre ambiti seguenti, presi in ordine d'importanza decrescente

- Armo, velatura, equipaggiamento e attrezzatura,
- Aspetti dello scafo (comprensivi del ponte, dei materiali e degli equipaggiamenti),
- Sistemazioni interne ed equipaggiamenti,

per i quali tutti saranno valutati anche lo stato di conservazione, il restauro o la ricostruzione.

Il **Co** è attribuito entro un ambito che varia a seconda delle categorie:

- Yacht d'epoca et monotipo d'epoca: da 0,88 a 1,15
- Replica di yacht d'epoca: da 0,95 a 1,2
- Yacht classico varato prima del 1960 da 0,90 a 1,15



- Yacht classico e monotipo classico varato dal **1960** : da 0,93 a 1,15
- Yachts « Classic IOR » e monotipo classico varato dal **1976** : da 0,95 a 1.15
- Replica di yacht classico : da 0,95 a 1,2

La disponibilità di una documentazione che permetta il confronto dello yacht con la sua concezione originaria ne permetterà una miglior valutazione, di cui sarà tenuto conto nella determinazione del **Co**. La documentazione sarà fundamentalmente costituita dai piani originari dello yacht, ma potrà essere integrata con elementi storici desunti dalla letteratura, dalla stampa periodica, dalle fotografie e dai documenti d'archivio dei suoi vari armatori.

B.10.1 Scafo, ponte ed equipaggiamenti connessi

Gli elementi determinanti sono:

- dimensioni, forma e materiali della carena e della chiglia,
- struttura: posizione e distanza delle ordinate e dei madieri,
- dimensione e connessione dei corsi del fasciame,
- disposizione del ponte, natura dei materiali, timone e equipaggiamenti.

È ammesso che:

- gli scafi originariamente in acciaio chiodato siano ricostruiti in acciaio saldato,
- sia installato un motore,
- nella ricostruzione del ponte sia interposto il compensato tra i bagli e i corsi della coperta,
- siano installati strumenti di navigazione e di sicurezza, con riserva della loro buona integrazione con i disegni originari.

B.10.2 Armo, velatura e attrezzatura

Gli elementi determinanti sono:

- la conformità al tipo originario della randa (aurica o bermudiana)
- la conformità alla configurazione dell'armo originario (numero e dimensioni degli alberi e delle crocette),
- dimensioni, forma e materiali degli alberi e delle antenne,
- caratteristiche delle vele e delle manovre volanti
- caratteristiche dei cavi delle manovre dormienti,
- caratteristiche dell'attrezzatura.

È ammesso che:

- un albero pieno sia sostituito con uno cavo,
- il cordame sia in poliestere o in polipropilene,
- le vele siano in dacron o in nylon
- siano installati strumenti di indicazione o di sicurezza.

Tutte le vele auriche con un forte allunamento (proporzione tra la diagonale - tra la varea del boma e quella del picco - e la freccia dell'allunamento superiore al **2%**) saranno fortemente penalizzate nel **Co**.

Nota : Il metodo per misurare è mettere la vela distesa su un piano e fissare la penna e la mura in modo da creare una tensione sufficiente per togliere le pieghe alla balumina.



Tutte le vele bermudiane non devono avere più d'una stecca forzata. Una stecca forzata è penalizzata nel **Co**, se non è nella posizione più alta. Se la lunghezza di una stecca non forzata è superiore al **75%** della distanza tra la balumina e il gratile là dove è posta riceve una penalità nel Co. Lo stesso avviene se il numero totale delle stecche di una vela è **superiore a 5**. Per espressa deroga la Commissione di stazza del CIM può esonerare uno yacht dalla penalità.

B.10.3 Sistemazioni interne ed equipaggiamenti

In generale si tiene conto della conformità al piano originario, può non di meno essere ammesso che le sistemazioni interne siano diverse da quelle d'origine per rispondere alle esigenze dell'abitabilità e della sicurezza moderne, ma debbono mantenere lo stile e i materiali della concezione originaria.

B.11 PENALIZZAZIONI E ABBUONI

Quando non sia indicato nella configurazione di riferimento del certificato e conteggiato nel Pv, l'uso di vele della lista fatta qui sotto sarà per ogni regata penalizzato o compensato di una percentuale da applicare al tempo reale secondo la tabella seguente:

YACHTS D'EPOCA

	Randa	Vele di prua e da lasco
vele in cotone	-2%	-2%
vele in dacron o nylon	0	0
vele costruite a ferzi con materiali laminati a bassa estensibilità quali: dacron laminato, mylar, scrim, fibre composte del tipo sandwich, spectra, vectran, dynema, hydrane	8%	5%
vele ad «alta tecnologia» costruite con o senza ferzi o con l'impiego di fibre differenti (per esempio kevlar, twaron, PBO o carbonio)	Non ammesse	
tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo	4%	3%
vele interamente steccate	Non ammesse	
assenza di vele da lasco o uso di una vela (del tipo balloon)		-2%
uso di vele da lasco con punto di drizza più alto dell'originale		3%
uso in regata di verricelli motorizzati		2%



YACHTS CLASSICI e CLASSIC IOR

	Randa	Vele di prua e da lasco
vele in dacron o nylon	0	0
vele costruite a ferzi con materiali laminati a bassa estensibilità quali: dacron laminato, mylar, scrim, fibre composte del tipo sandwich, spectra, vectran, dynema, hydrane	5%	5%
vele ad «alta tecnologia» costruite con o senza ferzi o con l'impiego di fibre differenti (per esempio kevlar, twaron, PBO o carbonio)	Non ammesse	
tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo	ammessi	
<i>vele interamente steccate</i>	Non ammesse	
uso in regata di verricelli motorizzati		2%

Una vela è interamente steccata quando almeno due stecche si estendano per tutta la sua larghezza.

Per gli yachts d'epoca sono tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo tutti quelli che non siano orizzontali, verticali o all'inglese (incrociati).

Le penalità e gli abbuoni saranno applicati per un intero raduno in seguito a una dichiarazione dell'armatore.



C – CONDIZIONI PER REGATARE

Introduzione :

Si applicheranno il Regolamento di Regata e le Normative delle Federazioni nazionali. Tuttavia in ragione dell'aspetto e caratteristiche nautiche proprie degli yachts d'epoca e classici il CIM prescrive le seguenti regole complementari e mette a disposizione degli organizzatori testi tipo (Bando di Regata, Istruzioni di Regata).

Art. C.1 DIVISIONE IN CLASSI

A eventuale eccezione delle «Big Boats» e dei «Cruisers» definiti qui di seguito e di quelli che sono stati stazzati secondo la Stazza Internazionale o quella Universale e dei monotipi, gli yachts saranno inizialmente suddivisi in tre categorie:

- yachts d'epoca
- yachts classici
- Classic IOR

e quindi in classi secondo il tipo di armamento e poi secondo i ratings o la lunghezza dello scafo (**Lt**).

Le «Big boats» sono identificate dalla Commissione di Stazza e possono essere suddivise in due sotto-categorie per separare i «Big racers» quando l'affluenza all'evento lo permetta (almeno 3 yachts per sotto-categoria).

L'apertura di una categoria «Croiseurs (Cruisers)» può essere decisa di concerto e sotto riserva di accordo dalla Commissione di Stazza e dall'organizzazione di un evento, quando l'affluenza ad esso lo permetta (almeno 3 yachts nella categoria).

Negli eventi che lo desiderano può essere aperta la categoria "ONE TON CUP" per gli yachts classici aventi le seguenti caratteristiche: 22 piedi RORC e 27,5 piedi IOR.

Resta esclusa l'emissione di qualsiasi classifica generale (OVER ALL).

Non vi saranno classi con meno di tre iscritti. Se il numero degli iscritti in una delle categorie, d'epoca e classici, è inferiore a tre, gli yachts saranno raggruppati.

Le repliche di yachts d'epoca e classici costituiranno classi separate, ma, ove gli iscritti siano meno di tre, tali yachts saranno raggruppati con la loro categoria di riferimento.

Art. C.2 PERCORSI

Le regate per gli yachts d'epoca e classici sono di tre tipi:

Il Comitato organizzatore indicherà nel Bando di Regata il o i tipi di percorso che saranno usati in ciascuna regata.

Le Norme per l'equipaggiamento (ERS) World Sailing saranno applicate nei percorsi di tipo A e di tipo B.



C.2.1 Tipo A (regata d'altura)

La regata d'altura comporta una navigazione che può spingersi a più di 20 miglia da un ridosso e che può protrarsi in ore notturne.

C.2.2 Tipo B (regata media)

La regata breve comporta una navigazione che non si allontana più di 20 miglia da un ridosso e che di norma può essere compiuta in ore diurne.

C.2.3 Tipo C (regata costiera)

La regata costiera comporta una navigazione diurna a meno di 5 miglia da un ridosso.

C.2.4 Per le regate de tipo A, B e C il tempo limite per ARRIVARE sarà precisato nelle Istruzioni di Regata.

Per il percorso C esso non potrà essere posteriore all'ora ufficiale del tramonto del sole.

Art. C.3 EQUIPAGGIO MINIMO

Il numero minimo dei membri di un equipaggio è sotto la responsabilità del comandante, ma in nessun caso può essere inferiore a 2.

Art. C.4 IDENTIFICAZIONE DEGLI YACHTS

Gli yachts devono avere un numero sulle vele e per lo meno su ciascuna faccia della vela maestra in modo da permettere una facile identificazione da parte dei Comitati di regata. I numeri velici, alfanumerici, sono, nei limiti del possibile, basati sulle identificazioni storiche, e devono essere convalidati dall'Associazione Nazionale che emette il certificato di stazza. Particolari segni di identificazione possono in deroga essere accettati dalla Commissione di Stazza del CIM

Art. C.5 DOTAZIONI DI SICUREZZA e RESTRIZIONI

C5.1 Le dotazioni di sicurezza da imbarcare per partecipare a una prova devono essere indicate nel Bando di regata.

C5.2 Gli yachts in regata devono prendere tutte le misure necessarie affinché gli apparati d'ormeggio situati a prua (quali ancore, gaffe e altri accessori similari) siano o rimossi o rizzati in modo da non costituire alcun rischio per la sicurezza, l'integrità strutturale della barca o per gli altri concorrenti. Sugli yachts nei quali le ancore a prua non possono essere ragionevolmente rimosse per ostacoli tecnici o strutturali potrà essere installata una protezione fissa, rigida e adatta in modo da prevenire qualsiasi rischio di aggancio o di danno in caso di abbordo.



Art. C.6 CONDIZIONI METEOROLOGICHE PER REGATARE

La regata non sarà fatta partire se la velocità media del vento non consente alle barche di partire nelle condizioni migliori e di manovrare in piena sicurezza.

La regata non sarà fatta partire se la velocità media del vento è superiore a **25 nodi**, in caso di mare formato e/o di raffiche di vento. Questi limiti possono parimenti variare in funzione delle condizioni del mare, della corrente ...

Una volta fatta partire la regata, il comitato non la interromperà solo perché la velocità media del vento supera i limiti fissati.

Il comitato valuterà se interrompere la regata se non è in grado di condurla in piena sicurezza.

Art. C.7 PARTENZA

C.7.1 PROCEDURA DI PARTENZA

Secondo le classi, la RCV 26 «Partenza della regata» può essere modificata. Il segnale d'avviso deve essere indicato nelle istruzioni di regata ed essere differente secondo le classi.

C7.2 PENALITÀ IN CASO DI PARTENZA ANTICIPATA

In applicazione della regola test DR21-01 World Sailing, la definizione *partire* è modificata come segue per i percorsi costieri:

Partire Una barca *parte* quando il suo scafo, essendo stato interamente dalla parte di pre-partenza della linea di partenza ed avendo rispettato la regola 30.1, se è in vigore, si elle s'appliche, una parte qualsiasi del suo scafo taglia la linea di partenza dalla parte di pre-partenza alla volta del percorso sia

- a) al o dopo il suo segnale di partenza
- b) durante l'ultimo minuto

Le RCV 30.1, 30.2, 30.3 et 30.4 non si applicano. Allorché una barca parte come in b) non deve ritornare dalla parte di pre-partenza) e la sua penalità di partenza deve essere **di 5 punti conformemente alla RCV 44.3(c)** senza udienza. Ciò modifica le RCV 63.1 e A5



Annesso A

Indice alfabetico delle sigle usate nel regolamento e nei certificati di stazza

APM	= compenso in secondi per miglio (art. B.5)
B	= larghezza massima (art. B.6.1)
Bj	= larghezza di stazza (art. B.6.1)
Bl	= larghezza al galleggiamento (art. B.6.1)
C	= fattore delle penalizzazioni o degli abbuoni (art. B.5)
Ca	= coefficiente dell'armamento (art. B.7.3)
Cb	= coefficiente di classe d'origine (art. B.7.4 e annesso B)
Cc	= coefficiente di correzione (art. B.6.3)
Co	= coefficiente di autenticità e conformità (art. B.10)
D	= lunghezza geografica di una regata (art. B.5)
Dm	= distanza tra gli alberi nelle golette (art. B.7.2)
E	= lunghezza utile di un boma (art. B.7.2)
Ef	= lunghezza utile del picco e dell'eventuale bastone (art. B.7.2)
Es	= lunghezza utile di un picco (art. B.7.2)
F	= altezza utile dell'alberetto e dell'eventuale bastone (art. B.7.2)
Fa	= slancio di prua (art. B.6.1)
Fb 1, 2	= bordo libero (art. B.6.1)
Fp	= slancio di poppa (art. B.6.1)
HLP	= distanza minima tra la bugna e il gratile (art. B.7.2)
HLU	= lunghezza del gratile (art. B.7.2)
Hm	= altezza massima dell'albero maestro delle golette (art. B.7.2)
Ht	= altezza massima dell'albero di trinchetto (art. B.7.2)
I	= altezza massima del punto di drizza delle vele prodiero (art. B.7.2)
J	= distanza tra l'albero e l'estremo punto di mura prodiero (art. B.7.2)
La	= lunghezza di armamento (certificato)
Lp	= lunghezza del tangone (art. B.7.2)
Ls	= lunghezza di stazza (art. B.4)
Lt	= lunghezza dello scafo (art. B.6.1)
mE	= lunghezza utile del boma di mezzana (certificato)
mEf	= lunghezza utile del picco e dell'eventuale bastone di mezzana (certificato)
mEs	= lunghezza utile del picco di mezzana (certificato)
mF	= altezza utile dell'alberetto e dell'eventuale bastone di mezzana (certificato)
mP	= lunghezza massima del gratile della randa di mezzana (certificato)
P	= altezza massima utile per una randa bermudiana e misura sulla vela per una randa aurica (art. B.7.2)
P1,2,3,4	= puntali (art. B.6.1)
Pe	= parametro dell'età (art. B. 9)
Pmc	= puntale mediano complessivo (art. B.6.1)
Pp	= parametro del profilo di carena (art. B.6.2)
Ps	= puntale di stazza (art. B.6.1)
Pv	= parametro dell'equipaggiamento e dell'attrezzatura (art. B.8)



Regolamento CIM 2026 - Ind. 0

R	= rating (art. 8)
Sf	= coefficiente di configurazione della velatura (art. B.4)
Spc	= superficie velica corretta (art. B.4)
Spv	= superficie velica (art. B.7)
Tc	= tempo corretto (art. B.5)
TCF	= fattore di correzione del tempo (art. B.5)
TE	= pescaggio (certificato)
Tr	= tempo reale (art. B.5)
TR	= tasso di ricoprimento (art. B.6.2)



Annexo B - Tabella dei valori di Cb

Stazza Godinet		0.07
Stazza internazionale prima formula (1906-1919)	≤6m	0.05
	≤8m	0.05
	<10m	0,05
	≤12m	0.05
	≤15m	0.13
	≤19m	0.05
	≤23m	0.00
Stazza internaz. seconda e terza formula (≥1920)	≤6m	0.12
	≤8m	0.15
	≤10mJI	0.17
	≤12m	0.20
	≤15m	0.13
	≤19m	0.05
	≤23m	0.00
Stazza universale	N	0.03
	P	0.10
	Q	0.17
	R	0.18
Stazza internazionale trasformata	<10m	0,03
	≥10m	0,05
Stazza metrica CR (1949 - Aas & Mc Gruer)	<10m	0,03
	≥10m	0,05
New York	NY30	0.05
	NY40	0.05
	NY50	0.15
Bar Harbour 31		0.10



Regolamento CIM 2026 - Ind. 0

Cork Harbour	0.03
International One Design (IOD)	0.03
Schären kreutzer	0.12
Nationaler kreutzer	0.15
Sonderklasse	0.12
California 32	0.05
Yachts con certificato IOR varati nel 1971 e successivi	0,03
Dragone	0.20
Scow	0.07
West Solent	0.04



Annesso C - Schema delle principali dimensioni

Da **completare**



Annesso D - Definizione di «Spirit of tradition»

Sono attribuiti alla categoria detta «**Spirit of Tradition**» gli yachts:

- d'epoca o classici che per le alterazioni subite non siano suscettibili di stazza secondo il «Regolamento C.I.M. per la stazza e per le regate degli yachts d'epoca e classici»
- costruiti nel 1970 e negli anni seguenti con l'impiego di tecniche e di materiali moderni che hanno un aspetto ed uno stile fedeli ad un progetto tradizionale d'epoca o classico.

La loro ammissione dovrà essere comunque sottoposta alla Commissione di Stazza del C.I.M. (sia direttamente che tramite un'Associazione Nazionale) e, ad approvazione avvenuta, essi saranno ammessi a partecipare ai raduni di yachts d'epoca e classici, purché in una categoria separata e con una classifica diversa.

Ogni yacht dovrà tuttavia avere un certificato di stazza **valido corrispondente alle indicazioni per la categoria date dal Bando di Regata.**