



# Federazione Italiana Canottaggio Sedile Fisso

“Doppio” Nazionale “Vip 7,50” e  
“Quattro” Nazionale Vip 10,50”

## **REGOLAMENTO DI STAZZA E SUI REMI**

revisione aprile 2017

Scopo di questo regolamento è di assicurare che i concorrenti possano gareggiare tutti con lo stesso mezzo, e che le imbarcazioni di questa classe siano uguali per ciò che riguarda forma, peso, e materiali dello scafo. Si cerca, altresì, di evitare esasperazioni tecnologiche per mantenere accessibile il prezzo di acquisto anche a privati o piccole società. Per favorire la diffusione della pratica agonistica della voga in piedi a livello nazionale, ed incentivare la partecipazione alla classe tra i vogatori delle diverse tradizioni locali, in un'ottica però di progredire verso un'unica specialità

#### 1. Allestimenti interni

- a. Per le specialità vallesana tutte le categorie, due di punta e quattro di punta, maschili e femminili, categorie juniores-seniores:
- b. gli scalmi e la loro posizione sono liberi
- c. qualora l'allestimento interno preveda il paiolato appoggiato direttamente sul fondo dell'imbarcazione, è d'obbligo l'utilizzo di materiale in grado di collaborare con il fondo stesso (compensato spessore 12 mm o equivalente)
- d. la posizione è libera.

Per le specialità due di punta e quattro di punta, maschile e femminile, categorie esordienti-allievi-cadetti-ragazzi dalla data indicata con apposita circolare:

- a. è obbligatorio l'utilizzo degli scalmi unificati aventi le caratteristiche di cui ai disegni e alle specifiche tecniche dei materiali depositate in federazione. Per gli anni 2017-2018-2019 la realizzazione degli scalmi sarà opera della ditta individuata dalla federazione che garantirà il rispetto dei criteri costruttivi e delle misure. Dal 2020 l'individuazione della ditta costruttrice degli scalmi è liberalizzata. La ditta costruttrice non potrà effettuare nessuna modifica o personalizzazione alle scalmiere prodotte, nemmeno se richiesta dagli acquirenti. Il costruttore dovrà fornire assieme alla/e scalmiera/e un certificato sul rispetto dei criteri costruttivi depositati in federazione e dovrà altresì incidere sulla scalmiera la denominazione della ditta costruttrice e la data del certificato di cui sopra.
- b. il paiolato deve appoggiare tassativamente sulle ordinate senza alcun rialzo e/o alcuna inclinazione longitudinale e/o trasversale. Il paiolato, di norma realizzato in compensato, deve avere spessore compreso tra 10 e 20 mm.
- c. per i puntapiedi deve essere garantita la possibilità di regolazione sia longitudinale (avanti/dietro), che trasversale (destra/sinistra), o essere sufficientemente larghi.

#### 2. I remi devono rispettare le seguenti caratteristiche e misure massime:

- a. lunghezza totale massima cm 380,0, larghezza massima pala cm 18,0 per due e quattro di punta nelle categorie maschile/femminile esordienti/allievi/cadetti/ragazzi,
- b. lunghezza totale massima cm 420,0, larghezza massima pala cm 22,0 per due e quattro di punta nelle categorie femminile senior/junior,
- c. lunghezza totale massima cm 440,0, larghezza massima pala cm 25,0 per due e quattro di punta nelle categorie maschile junior/senior,
- d. lunghezza totale massima cm 360,0, larghezza massima pala cm 18,0 per vallesana (singola e doppia) per tutte le categorie.

- e. Il materiale con cui realizzare i remi nonché la forma della pala e i diametri del girone sono liberi. La commissione tecnica di stazza, sentito il parere dei rematori e/o dei loro rappresentanti, entro l'anno 2019 si riunirà per decidere se procedere con modifiche a quanto stabilito in materia di remi, allestimenti interni, scalmi, puntapiedi.
  - f. Nel caso i remi non risultassero al controllo entro le dimensioni massime, di cui sopra l'equipaggio verrà squalificato. I controlli andranno effettuati (a campione o su tutti gli equipaggi), in acqua alla partenza o all'arrivo, o in altro momento in cui non sia possibile cambiare i remi.
3. Il peso minimo delle imbarcazioni armate, pertanto complete di paiolato, puntapiedi, riserve di galleggiamento e scalmiere, non deve essere inferiore a quanto indicato nell'articolo 9. In caso di barche "sottopeso" per un valore superiore ai 5 kg, si applicheranno dei pesi metallici ripartiti nel seguente modo: 25% a prua (ordinata 2), 25% a poppa (ordinata 8), 10% (5%+5%) sulle fiancate destra e sinistra (ordinata n°4), 40% sulla paratia n°5 a 20 cm dal fondo. Per quantità inferiori ai 5 kg, si applica solo il peso alla paratia 5 a 20 cm dal fondo. L'imbarcazione così zavorrata deve rientrare nei pesi minimi indicati nel presente regolamento. Il peso delle zavorre deve essere controllabile e pertanto devono essere fissate con sistemi di aggancio e sgancio atti a consentire velocemente tale operazione.
4. Qualora ai controlli un'imbarcazione non dovesse risultare "in stazza" l'equipaggio, se avesse già gareggiato, verrà squalificato. Se la regata si dovesse ancora svolgere, l'imbarcazione non sarà utilizzabile, fino alla sua regolarizzazione. Si prevedono comunque sanzioni secondo i regolamenti federali.
5. Dotazioni di bordo: obbligo di avere a bordo riserve di galleggiamento, anche gonfiabili, di volume almeno 20 litri superiore al peso in kg dell'imbarcazione armata (pertanto comprensiva delle stesse riserve di galleggiamento, paiolato, puntapiedi, scalmiere); fissate in modo sicuro alla struttura della barca. Nel rispetto di quanto sopra è consentito creare le riserve di galleggiamento in poppa e prua secondo la migliore tecnica a disposizione del proprietario e/o costruttore dell'imbarcazione.
6. Nelle regate di classe non è ammesso l'appianamento o la modifica mediante stuccature o sigillature del giunto meccanico nella sezione bagnata dell'opera viva. La larghezza/profondità del giunto potranno avere una tolleranza di +/-2mm. Fanno parte integrante del giunto gli elementi minimi passivi di sicurezza rappresentati dai due spezzoni di profilo coprigiunto superiore a "U" in acciaio inox 316, e dai due bulloni M10 inox inseriti nella rientranza orizzontale della parte alta della paratia (ordinata "5"). Gli elementi minimi di sicurezza di cui sopra devono essere sempre presenti, è possibile l'implementazione degli stessi sempre nel rispetto dei regolamenti federali e in special modo del primo capoverso del presente punto. Qualsiasi sistema di implementazione degli elementi minimi di sicurezza e/o stuccatura/sigillatura del giunto meccanico nell'opera morta devono in ogni caso consentire la separazione immediata degli elementi costituenti lo scafo per le verifiche nei tempi e modi previsti dai regolamenti federali.

7. Nel caso di moto ondoso in grado di rendere probabile l'affondamento delle imbarcazioni, è permessa l'installazione di coperte di prua in tessuto o foglio impermeabile su struttura in legno, con frangionda, a discrezione della giuria.

8. Le caratteristiche specifiche dell'imbarcazione sono quelle legate al progetto dell'Arch. Bruno Maffezzoli (Peschiera del Garda-Vr) depositato presso la Federazione Canottaggio Sedile Fisso e Voga In Piedi. TAV 1 per VIP 7,50 e TAV 2 per ViP 10,50, e relative tabelle numeriche.

- a. Le misure di tale progetto sono tassative sia longitudinalmente che trasversalmente ad ogni ordinata, con una tolleranza di +/-3mm. Non sono ammesse misure inferiori per la larghezza massima al fondo (ordinata n°5); le eventuali misure di stazza saranno effettuate all'esterno dello scafo, ordinata per ordinata, nelle posizioni delle ordinate, secondo il manuale di misurazione che sarà fornito dalla Federazione agli stazzatori, una volta che la costruzione sarà liberalizzata.
- b. Sempre in un'ottica di stretta monotipia, la ditta costruttrice non potrà effettuare nessuna modifica o personalizzazione alle barche prodotte, nemmeno se richiesta dagli acquirenti, ad eccezione dei traversini presenti alle ordinate 4 e 6 che possono essere omessi, per gli scafi di nuova fabbricazione, ovvero rimossi per gli scafi già in essere. Deve comunque essere sempre garantito il peso minimo degli scafi di cui all'articolo 9

N.B. Le misurazioni dovranno avvenire all'ombra e con temperature medie, in quanto la lega di alluminio ha delle dilatazioni termiche rilevanti.

9. Le caratteristiche generali dell'imbarcazione sono le seguenti: lunghezza fuori tutto cm 750 (+/-0.5 cm), oppure cm 1050 se prolungato con elemento centrale di lunghezza cm 300 (+/-0.5 cm) per ottenere imbarcazione da 4 vogatori ("VIP 10,50"); larghezza massima al fondo di cm 85 (+/-2mm), baglio massimo cm 116 (+/-3mm), peso kg 110 (+/-1kg), oppure kg 160 se VIP 10,50 (+/-1kg), altezza alla quinta ordinata (giunto) di cm 35 (+/-10mm); divisibile in due parti (418 cm + 332 cm circa), o in tre se prolungato a VIP 10,50 (418 cm + 300 cm + 332 cm) mediante giunto/i meccanico/i (certificato/i); fondo trasversalmente piatto, ordinate a lati rettilinei. Il materiale di costruzione è la lega leggera di alluminio (lega 5754h111) con struttura a scheletro ad ordinate chiuse, incastrato e saldato; con "pelle" (spessore 30/10mm per il fondo e 20/10mm per le fiancate), saldata. Paramezzale spessore 5 mm, rinforzi ai bordi spessore 3mm, ordinate spessore 2mm.

10. Per il periodo iniziale di 3 anni (dallo svolgimento delle prime regate ufficiali, quindi triennio 2010-2011-2012), le imbarcazioni sono quelle costruite dal cantiere "Metalcos srl" di Campagnola di Zevio (VR). Tale temporanea esclusiva ha permesso di rendere superflui i controlli iniziali di stazza, in quanto il sistema costruttivo industrializzato ha garantito il rispetto delle condizioni minime del presente regolamento e possano essere considerate pertanto identiche tra loro. Al termine dei tre anni di "esclusiva", le imbarcazioni di cantieri diversi da quello originario, e quelle costruite dalla "Metalcos srl" successivamente a tale termine, devono essere stazate da stazzatori autorizzati ed istruiti dalla classe, prima del loro utilizzo in una regata ufficiale.
11. Il costruttore dovrà fornire assieme all'imbarcazione un certificato di stazza, e le certificazioni delle saldature, della lega di alluminio e del giunto meccanico.
12. Un codice progressivo sarà inciso dal costruttore sul fondo dell'imbarcazione in modo che sia visibile dall'interno, su entrambe le parti della barca, allo scopo di rendere inequivocabile la corrispondenza imbarcazione/certificato di stazza. Tale codice sarà preceduto dalla sigla VIP750 e seguito dal numero progressivo che la segreteria di classe indicherà (001...002 etc.). Esempio: la terza barca costruita avrà la matricola VIP750.003. Nel caso si acquisti la prolunga centrale per ottenere l'imbarcazione "VIP 10,50" a 4 vogatori, quest'ultima potrà avere un proprio codice (preceduto dalla sigla VIP1050. Etc....come sopra) e certificato di stazza.
12. Il proprietario di ogni imbarcazione è tenuto a comunicare alla segreteria nazionale, l'acquisto di una imbarcazione al fine di attribuirne il numero e di essere registrati nella classe. I certificati potranno essere volturati in caso di cambio di proprietà, con semplice comunicazione scritta alla classe.